



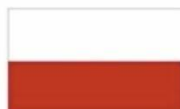
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)



TRAKO
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



lubelskie
Smakuj życie!

Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Wrocław, czerwiec 2024 r.

Spis treści

1	Wstęp.....	6	5.2	Wizja PZMM MOF Zamościa	30
2	Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MOF Zamościa	9	5.3	Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa	32
2.1	Zachowania i oczekiwania transportowe w MOF Zamościa	9	6	Zasady realizacji PZMM MOF Zamościa	33
2.2	Stan mobilności w MOF Zamościa.....	11	6.1	Działania	35
3	Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa.....	18	6.2	Pakiet działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa.....	43
4	Scenariusze rozwoju mobilności w MOF Zamościa	21	6.3	Pozostałe działania PZMM MOF Zamościa.....	53
4.1	Scenariusz 1	22	6.4	Podmioty zaangażowane w realizację działań PZMM MOF Zamościa.....	58
4.2	Scenariusz 2	23	6.5	Źródła finansowania działań PZMM MOF Zamościa.....	60
4.3	Scenariusz 3	24	7	Monitorowanie PZMM MOF Zamościa	61
4.4	Scenariusz 4	25	7.1	Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa	64
4.5	Wybór scenariusza do realizacji PZMM MOF Zamościa	26	7.2	Wskaźniki rezultatu PZMM MOF Zamościa	73
5	Wizja i cele PZMM MOF Zamościa	29	8	Spis rysunków	76
5.1	Wytyczne wskazane podczas konsultacji społecznych	29	9	Spis tabel	76

Powtarzające się skróty używane w dokumencie:

B+R: (ang. *Bike and Ride*), podróż łączona rower – transport publiczny: (podjedź rowerem) i ZAPARKUJ (na parkingu) i JEDŹ DALEJ (transportem publicznym)

brd: bezpieczeństwo ruchu drogowego

CPK: Centralny Port Komunikacyjny

Diagnoza MOF Zamościa: Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w *MOF Zamościa*

DK: droga krajowa

DMC: dopuszczalna masa całkowita pojazdu

droga dla pieszych: (chodnik) droga lub część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i UWR oraz do pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymywania lub postoju pojazdów

droga dla rowerów: (trasa rowerowa) droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych i UTO oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie Prawo o ruchu drogowym – ruchu pieszych i UWR

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

DW: droga wojewódzka

droga zamiejska: droga klasy technicznej A, S, GP, G, Z, L, D niebędąca ulicą

e-informacja: informacja dla pasażerów ptz przekazywana poprzez elektroniczne systemy informacyjne, np. dedykowane portale internetowe i aplikacje mobilne

ERTMS: Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym

ETO: Europejski Trybunał Obrachunkowy

GDDKiA Lublin: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie

GPR: Generalny Pomiar Ruchu

GUS/BDL: Główny Urząd Statystyczny / Bank Danych Lokalnych

IDI: (ang. *Individual In-depth Interview*) indywidualny wywiad pogłębiony

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

JST: jednostka samorządu terytorialnego

JST MOF Zamościa: Miasto Zamość i Gmina Zamość

K+R: (ang. *Kiss and Ride*) miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego

KPO: Krajowy Plan Odbudowy

LHS: Linia Hutnicza Szerokotorowa

LE: (ang. *low entry*) autobus niskowejściowy z niską podłogą w części autobusu, co najmniej w jednych drzwiach, np. pomiędzy I a II drzwiami,

LF: (ang. *low floor*) autobus niskopodłogowy z niską podłogą w każdych drzwiach, na całej długości autobusu

LK: linia kolejowa

LKA: Lubelska Kolej Aglomeracyjna

MaaS: (ang. *mobility-as-a-service*) promowanie odchodzenia od posiadania własnego środka transportu na własność (głównie samochodu) – system pozwalający zaspokajać transportowe potrzeby mieszkańców przy pomocy jednej aplikacji, która łączy ofertę wielu Organizatorów ptz, operatorów ptz i przewoźników prywatnych oraz operatorów systemów pojazdów współdzielonych, systemy nawigacji oraz technologie płatności

mpzp: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy

MZK: Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Zamościu

Organizator ptz: organizatorzy publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w *MOF Zamościa*

osoby ze szczególnymi potrzebami: osoby z niepełnosprawnościami, osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, a także osoby starsze, osoby z wózkami dziecięcymi oraz z małymi dziećmi, młodsze dzieci szkolne

projektowanie uniwersalne: projektowanie infrastruktury dostępnej dla każdego – użytecznej dla wszystkich, elastycznej, prostej i intuicyjnej w obsłudze, wygodnej i funkcjonalnej oraz niesegregującej (niestygmatyzującej w żaden sposób) użytkowników ze względu na ich ograniczenia (dot. szczególnie osób z niepełnosprawnościami: ruchowymi, sensorycznymi i intelektualnymi, osób starszych, rodziców z małymi dziećmi i małych dzieci)

SPP: Strefa Płatnego Parkowania

PKP LHS: PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o., z siedzibą w Zamościu

PKP PLK: PKP Polskie Linie Kolejowa S.A.

PKS Biłgoraj: PKS w Biłgoraju sp. z o.o.

POG: plan ogólny gminy

pojazd zeroemisyjny: pojazd o napędzie elektrycznym lub wodorowym

pojazd niskoemisyjny: pojazd CNG, LNG oraz napędzany biometanem

P+R: (ang. *Park and Ride*), podróż łączona auto – transport publiczny: (podjeżdż samochodem) i ZAPARKUJ (na parking) I JEDŹ DALEJ (transportem publicznym)

ptz: publiczny transport zbiorowy

PZMM MOF Zamościa: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)

PZPWL: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego

SDR: średni dobowy ruch

SDRR: średni dobowy ruch roczny

SRWL: Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

stacja kolejowa: miejsce pozwalające na wymianę transportową (pasażerską lub transportową) oraz rozpoczynanie i kończenie kursu pociągów, wyposażone w budynek stacyjny, perony przystankowe, infrastrukturę parkingową

przystanek kolejowy: miejsce pozwalające na wymianę transportową (pasażerską lub towarową), wyposażony tylko w peron przystankowy i ewentualnie w infrastrukturę parkingową

stacja techniczna kolejowa: miejsce pozwalające na rozpoczynanie i kończenie kursu pociągów

suikzp: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy

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

SUMI: (ang. *Sustainable Urban Mobility Indicators*) wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej dla SUMP, służące do określania mocnych i słabych stron systemów mobilności oraz do wskazania obszarów wymagających poprawy

TEN-T: Transeuropejska Sieć Transportowa - instrument służący koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych

trasy rowerowe: drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów, pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy ruchu dla rowerów

TOD: (ang. *transit-oriented development*) rozwój struktur zurbanizowanych zorientowany na transport publiczny (tj. w odległości nie większej niż 2 km od kluczowych linii ptz) – element planowania przestrzennego i urbanistycznego

ulica: droga klasy technicznej GP, G, Z, L, D, otoczona terenami zabudowy lub terenami przeznaczonymi pod zabudowę

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

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

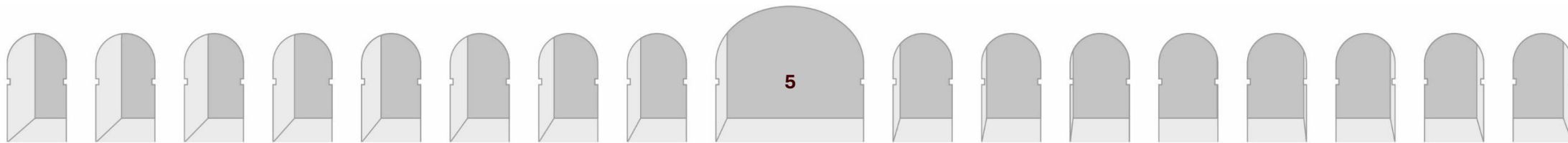
węzeł przesiadkowy: miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz, wyposażone w pełną funkcjonalną infrastrukturę przystankową, okotoprzystankową oraz w parkingi P+R, B+R i K+R

UE: Unia Europejska

ZDG Zamość: Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu

ZDP Zamość: Zarząd Dróg Powiatowych w Zamościu

ZDW Lublin: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie



1 Wstęp

Opracowana jako pierwszy etap **Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w MOF Zamościa** stanowiła dokument – punkt wyjścia do opracowania **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)**.

Pod pojęciem *MOF Zamościa* rozumiany jest obszar (który został wyznaczony zarówno w *Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku* w ramach wskazanych *OSI Miejskich Obszarów Funkcjonalnych*, jak i określony w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa na lata 2022-2027*), obejmujący:

- **Miasto Zamość** – miasto na prawach powiatu, jako **ośrodek rdzeniowy MOF Zamościa**,
- **Gminę Zamość** – gminę wiejską, jako **strefę zewnętrzną MOF Zamościa**,

wchodzący także w skład *Obszaru Strategicznej Interwencji – OSI Roztocze*.

Ponadto w *SRWL* w ramach struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa lubelskiego Miasto Zamość wskazane zostało jako miasto subregionalne, stanowiące obszar koncentracji funkcji regionalnych i ponadregionalnych.



Rys. 1.1 Miasto Zamość i Gmina Zamość stanowiące MOF Zamościa

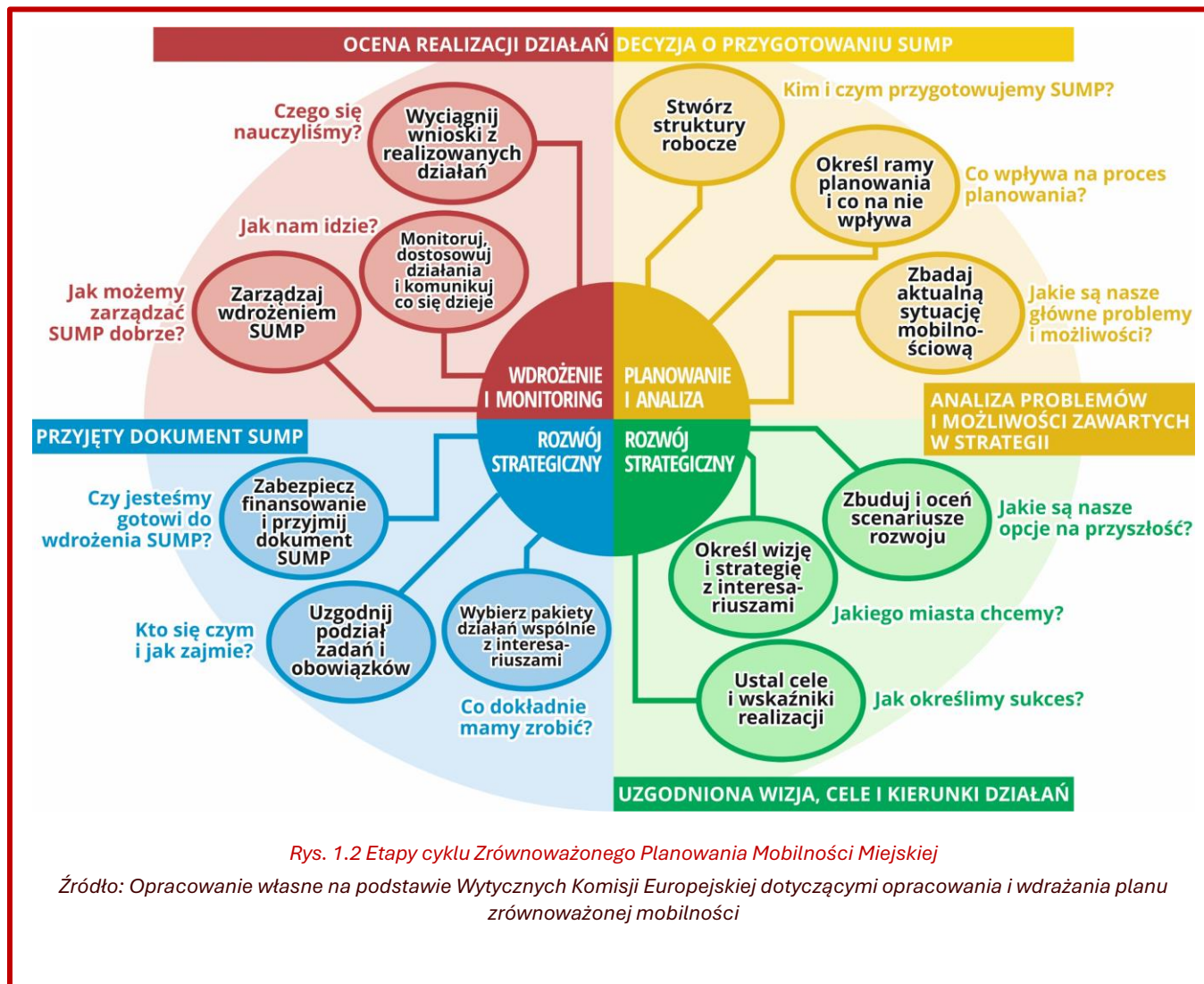
Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z Wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi opracowania i wdrażania planu zrównoważonej mobilności i poradnikiem Civitas, *PZMM MOF Zamościa*, uwzględniając odmienność cech rdzenia *MOF Zamościa* – Miasta Zamość i okalającego go obszaru funkcjonalnego – Gminy Zamość oraz ich indywidualnych cech, ma na celu zrównoważenie sposobów przemieszczania się po całym obszarze *MOF Zamościa*, niestety obecnie wyraźnie zdominowanego przez wysoki udział indywidualnego ruchu samochodowego.

Dlatego też potrzeba opracowania i realizacji *PZMM MOF Zamościa* wynikała z konieczności zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i klimat, przy jednoczesnym dążeniu do poprawy jakości życia mieszkańców *MOF Zamościa* oraz konieczności znaczącej poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich drogach *MOF Zamościa*.

Także w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Zamość na lata 2024-2040*¹, w załączniku nr 2 – Wykaz przedsięwzięć do WPF, ujęte jest dedykowane zadanie nr 1.1.1.3 *Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa* – Celem szczegółowym projektu jest opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego dla miasta Zamość. Dokument ten będzie obowiązkowym załącznikiem

¹ Uchwała nr LXXI/932/2024 Rady Miasta Zamość z dnia 25.03.2024 r.



Rys. 1.2 Etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Wytycznych Komisji Europejskiej dotyczącymi opracowania i wdrażania planu zrównoważonej mobilności

przy wnioskowaniu przez miasto o środki europejskie w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027, planowane do realizacji w latach 2023-2024.

Konieczność zapewnienia wszystkim mieszkańcom *MOF Zamościa* wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu miejsca ich zamieszkania wymaga wdrożenia działań minimalizujących uciążliwości odtransportowe oraz zmniejszających liczbę koniecznych do zrealizowania dłuższych podróży obligatoryjnych (np. dom – praca, dom – szkoła). Dotyczy to w szczególności realizowania podróży z gminy Zamość do Zamościa.

Można to osiągnąć także poprzez istotne uatrakcyjnienie podróżowania transportem zbiorowym po całym obszarze *MOF Zamościa* (zarówno po Zamościu i po gminie Zamość, jak i pomiędzy nimi), a w zakresie lokalnym (przy realizacji podróży krótkich) – pieszo i rowerem. Przysłużyć się temu może lokalizowanie celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania (w myśl realizacji idei miasta 15-minutowego i miasta kompaktowego).

Żeby *PZMM MOF Zamościa* swoimi postanowieniami wyrażonymi działaniami realizującymi jego cele strategiczne wskazywał prawidłowo niezbędne

i istotne zadania, konieczna jest prawidłowo wykonana diagnoza sytuacji mobilnościowej w *MOF Zamościa*, obecnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców *MOF Zamościa* oraz ich otoczenia funkcjonalno-przestrzennego, w którym żyją, a także innych determinant wpływających na wybór środka transportu i kierowanie się wytycznymi sformułowanymi w dokumentach strategicznych szczebla lokalnego (*JST MOF Zamościa*), regionalnego (powiatowego i wojewódzkiego) oraz krajowego i unijnego, dotyczących komunikacji, transportu oraz zrównoważonej mobilności.

Opracowana *Diagnoza MOF Zamościa* obejmuje wszystkie zagadnienia związane z funkcjonującymi w *MOF Zamościa* systemami transportowymi oraz przemieszczaniem się po *MOF Zamościa* różnymi formami transportu (tj.: pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO, UWR, autobusowym i kolejowym transportem publicznym oraz samochodem).

Prawidłowość funkcjonowania zapisów *PZMM MOF Zamość* oraz realizacji działań w aspekcie mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* wymaga także czynnej partycypacji społecznej. Przeprowadzone w ramach *Diagnozy MOF Zamościa* badania i konsultacje społeczne pozwoliły zidentyfikować aktualne oczekiwania mieszkańców *MOF Zamościa*

i kluczowych interesariuszy *PZMM MOF Zamościa* oraz *JST MOF Zamościa* dotyczące zakresu mobilności w *MOF Zamościa*.

Kluczowym efektem *Diagnozy MOF Zamościa* dla *PZMM MOF Zamościa* jest przede wszystkim opracowanie potencjalnych scenariuszy działań (i wybór jednego do dalszej realizacji), wypracowanie wizji rozwoju zrównoważonej mobilności w *MOF Zamościa* wraz z prawidłowo ją określającymi celami strategicznymi i ustaleniem działań realizujących poszczególne cele strategiczne, wraz z gradacją ich wykonania.

Proces opracowania *PZMM MOF Zamościa*, zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga², oparty jest o cykl 12. kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Przy czym niektóre czynności będą wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte będą w jednym kroku i kontynuowane oraz pogłębiane w kolejnym.

Końcowy projekt *PZMM MOF Zamościa* będzie dokumentować cały proces prac nad SUMP zgodnie z ujętym w ww. cyklu SUMP krokami 1–9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać będzie zaplanowany proces dla kroków 10–12.

²https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

2 Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MOF Zamościa

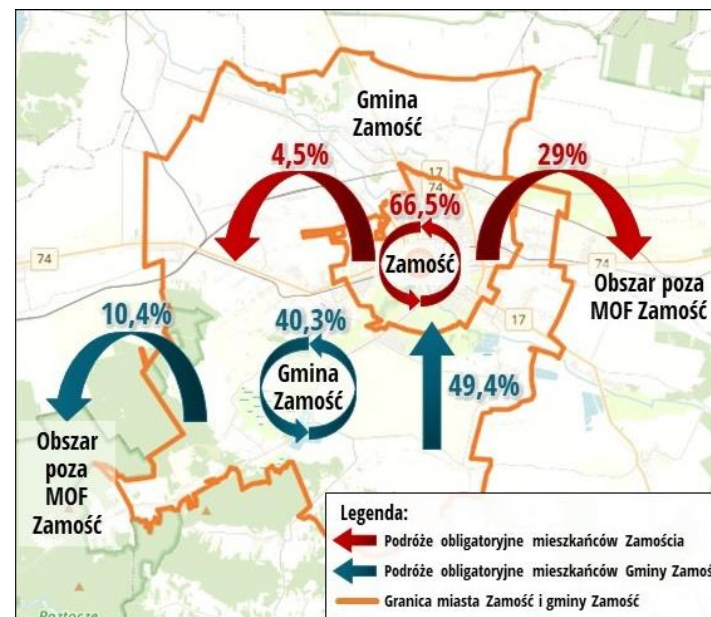
2.1 Zachowania i oczekiwania transportowe w MOF Zamościa

Wyniki badań zachowań i oczekiwań mieszkańców MOF Zamościa, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po MOF Zamościa, prezentują stan mobilności na marzec 2024 roku. Poniżej przedstawiono kluczowe wyniki pochodzące z Raportu z przeprowadzonych badań zachowań i preferencji mobilnościowych MOF Zamościa, stanowiącego załącznik do *Diagnozy MOF Zamościa*.

W ramach podróży obowiązkowych (Rys. 2.1), aż 66,5 % mieszkańców Zamościa przemieszcza się tylko w granicach miasta i tylko 4,5 % podróży wykonują oni po MOF Zamościa oraz 29% podróży poza obszar MOF Zamościa. Natomiast 49,4% mieszkańców gminy Zamość w ramach podróży obowiązkowych podróżuje do miasta Zamość, 40,3% porusza się po gminie Zamość, a pozostałe 10,4% kieruje się poza obszar MOF Zamościa.

Wielkość podróży obowiązkowych po MOF Zamościa wskazuje na duży ruch wewnątrzmijski oraz na dojazdy do Zamościa, głównie z bezpośrednio położonej gminy Zamość.

Suburbanizacja wyraźnie wpływa na mobilność mieszkańców MOF Zamościa, ponieważ na terenach rozproszonej zabudowy w gminie Zamość zmuszeni są oni często do realizowania swoich podróży



Rys. 2.1 Podróże mieszkańców Zamościa oraz gminy Zamość

Źródło: Wyniki badań zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców MOF Zamość

obligatoryjnych do miasta Zamość i korzystają przy tym przeważnie ze swojego samochodu.

Samochodu osobowego nie posiada tylko 1/5 gospodarstw domowych w Zamościu (20,5%) i niecała 1/10 gospodarstw domowych w gminie Zamość (9,1%). Natomiast nieco ponad 30%

w Zamościu i prawie 40% gospodarstw domowych w gminie Zamość posiada dwa i więcej samochodów osobowych.

W ramach podróży obowiązkowych mieszkańcy MOF Zamościa najczęściej przemieszczają się: samochodem (47,2%), pieszo (38,1%), komunikacją

miejską (33,6%), samochodem jako pasażer (21,9%) oraz rowerem (17,7%), najmniej pociągiem (1,6%), skuterem lub motocyklem (1,5%) oraz hulajnogą wypożyczoną (1,2%).

Oczekiwana przez respondentów zmiana sposobu przemieszczania się po mieście polegać miałyby na zwiększeniu podróży rowerem wypożyczonym (np. rowerem miejskim) o 22,3%, hulajnogą wypożyczoną o 14,8%, komunikacją zbiorową w *MOF Zamościa*, tj. autobusem gminnym i pociągiem o 4,9% oraz zmniejszeniu podróży pieszo o 20,2%, samochodem jako kierowca o 19,3% lub jako pasażer w nim o 11%.

Oczekiwania mieszkańców *MOF Zamościa* można powiązać też z chęcią odbywania części podróży obowiązkowych na krótsze odległości, także w myśl idei miasta (osiedla) kompaktowego (tzw. 5- lub 15-minutowego). Widać to szczególnie z oczekiwania zmniejszenia się o ponad 20% przemieszczeń pieszo – wyraźnie wskazuje to na konieczność podróży pieszych na dalsze odległości.

Najczęstszą przyczyną uniemożliwiającą wybór preferowanego środka transportu w podróżach obowiązkowych według mieszkańców *MOF Zamościa* jest:

- zły stan/brak odpowiedniej infrastruktury (40,7%),

- niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej (34,5%),
- zbyt mała ilość/brak miejsc parkingowych (25,8%),
- pojazdy do wypożyczenia są mało dostępne/niedostępne (24,8%).

Wyniki badań dają wyraźne wskazanie na potencjał transportu publicznego, a także potrzebę poprawy stanu infrastruktury np. budowy nowych ścieżek rowerowych. W pozycji najbardziej oczekiwanych działań na poprawienie jakości przemieszczania się po *MOF Zamościa* według mieszkańców wskazane są:

- rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej (40,7%),
- rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego (42,8%),
- zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej (40,8%),
- rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji gminnej / międzygminnej (34,6%),
- rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego (26,8%),
- zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji gminnej / międzygminnej (26,2%),
- rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego (21,9%),
- stworzenie systemu roweru miejskiego w Zamościu (21,1%).

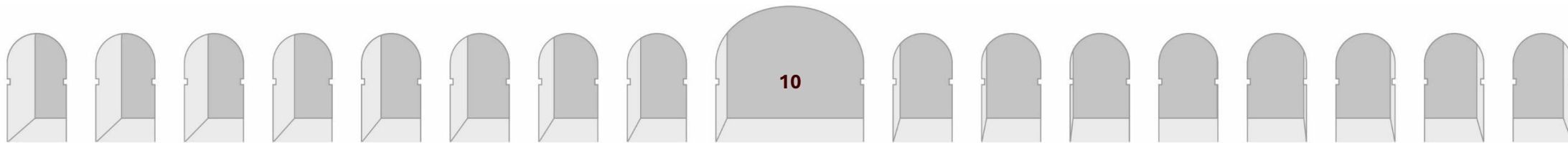
Ankietowani ocenili również stan infrastruktury oraz bezpieczeństwa w poszczególnych kategoriach.

Najgorzej, tj. na poziomie złym oraz krytycznie złym, mieszkańcy ocenili dostępność miejsc parkingowych dla samochodów (63,4%) oraz dostępność miejsc parkingowych dla rowerów (57,3%).

Najlepiej ankietowani ocenili dostępność taksówek (66,7%), poziom bezpieczeństwa na drogach (79,1%) oraz poziom bezpieczeństwa na stacjach i przystankach kolejowych (55,7%).

Ze względu na trudności z dojazdem z miejsca zamieszkania do pracy 17,4% respondentów co najmniej raz musiała zrezygnować z jej podjęcia. Natomiast przy wyborze szkoły ponadpodstawowej ponad połowy ankietowanych (62,9%) nie dotyczył problem odległości od miejsca zamieszkania.

Obecny sposób konsultacji społecznych dotyczących projektów transportowych w *MOF Zamościa* pozytywnie ocenia 34,6% respondentów. W konsekwencji 43% ankietowanych jest zainteresowana uczestnictwem w tego typu wydarzeniach. Aż 42,2% uczestników badań wskazuje konieczność przeprowadzania konsultacji w formie rozbudowanych konsultacji społecznych, a 38,8% domaga się uczestnictwa w dyskusji/ panelu/ spotkaniu z przedstawicielami urzędu miasta/gminy.



2.2 Stan mobilności w MOF Zamościa

Analiza SWOT ma za zadanie wskazanie najistotniejszych cech wszystkich obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa pod względem jakości ich funkcjonowania oraz znaczenia dla mieszkańców MOF Zamościa.

Do przeprowadzenia analizy SWOT wykorzystano dane i informacje pozyskane od JST MOF Zamościa, z GUS/BDL, od Powiatu Zamojskiego, zarządców dróg oraz z dokumentów strategicznych JST MOF Zamościa i Powiatu zamojskiego oraz z diagnozy stanu mobilności na obszarze MOF Zamościa.

Analiza SWOT dla MOF Zamościa składa się z czterech elementów:

- **Mocnych stron** – wszystkich zalet zrównoważonej mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców MOF Zamościa, które są

wewnętrznymi czynnikami, zależnymi głównie od działań prowadzonych w MOF Zamościa,

- **Słabych stron** – wszystkich wad zrównoważonej mobilności miejskiej oraz barier hamujących jej rozwój i wpływających na jej negatywny wizerunek, które wynikają z wewnętrznych działań JST MOF Zamościa lub częściej z ich braku,
- **Szans** – czynników, przeważnie zewnętrznych, które w istotny sposób mogą wpłynąć na poprawę zrównoważonej mobilności miejskiej oraz trendów sprzyjających jej rozwojowi,
- **Zagrożeń** – potencjalnych czynników, przeważnie zewnętrznych, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany we wdrażaniu i efekty zrównoważonej mobilności miejskiej,

które składają się z czynników wpływających na funkcjonowanie obszaru MOF Zamościa (część z nich można kontrolować, a niektóre pozostają niezależne od mieszkańców MOF Zamościa czy władz JST MOF Zamościa).

Mając świadomość mocnych i słabych stron oraz potencjalnych szans i zagrożeń, możliwe jest takie kierowanie rozwojem całego obszaru MOF Zamościa w zakresie mobilności, żeby odbywało się to w sposób przyjazny i efektywny dla mieszkańców MOF Zamościa. Jest to szczególnie ważne w przypadku występowania kryzysowych zdarzeń zewnętrznych, które wpływają np. na ograniczone funkcjonowanie miejscowości MOF Zamościa i ich mieszkańców, w tym na ich zachowania komunikacyjne.

2.2.1 Mocne strony mobilności w MOF Zamościa

Mocne strony zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa to:

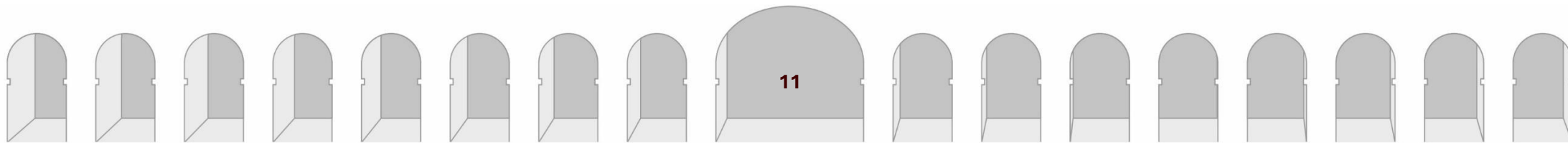
- jeden zarządca infrastruktury drogowej w Zamościu zarządzający ulicami wszystkich kategorii dróg,
- chodniki (przeważnie tylko po jednej stronie drogi) w miejscowościach w gminie Zamość

głównie w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich,

- wyznaczone 32 przystanki autobusowe w Zamościu udostępnione dla linii komunikacji międzymiastowej (pozamiejskiej),
- wszystkie autobusy MZK z niską podłogą, pozwalającą na swobodne korzystanie z ptz na każdym kursie 25 linii MZK osobom

ze szczególnymi potrzebami, w tym osobom na wózkach inwalidzkich,

- wyświetlacze zewnętrzne i wewnętrzne (w tym kontrastowe) oraz opisy i oznaczenia w systemie Braille'a we wszystkich autobusach MZK i głosowe zapowiedzi w 83% autobusów, ułatwiających przejazd osobom ze szczególnymi potrzebami,



- zapewnienie pasażerom linii MZK wysokiego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich autobusach poprzez monitoring przestrzeni pasażerskiej,
- wszystkie stacje i przystanki kolejowe z infrastrukturą dostosowaną do obsługi osób z niepełnosprawnościami,
- wyznaczone stanowiska postojowe dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami w Zamościu i w gminie Zamość,
- kod QR na każdym przystanku autobusowym Zamościu pozwalający na uzyskanie informacji o najbliższych odjazdach z przystanku uwzględniającej rzeczywiste pozycje autobusów,
- trzy stacje i przystanki kolejowe (Zamość, Zamość Starówka i Zamość Wschód) wyposażone w parkingi dla samochodów typu P+R i dla rowerów – typu B+R,
- autobusowy węzeł przesiadkowy dla komunikacji miejskiej, lokalnej, regionalnej i dalekobieżnej na Dworcu Autobusowym w Zamościu,
- wzorcowy parking dla rowerów w Zamościu w formule B+R w HUB-ie Komunikacyjnym Zamość przy przystanku kolejowym Zamość Starówka (stojaki rowerowe i zamykane boksy rowerowe),
- dobrze rozwinięta sieć połączeń drogami układu podstawowego – krajowymi oraz wojewódzkimi, zapewniająca już obecnie dobrą obsługę wewnątrz *MOF Zamościa* oraz połączenia zewnętrzne – m.in. system obwodnicowy (3/4 koła obwodnicy) dla Miasta Zamość w ciągu

DK17, DK74 i DW849, pozwalający na ominięcie przez ruch tranzytowy Starego Miasta i śródmieścia,

- wskaźnik motoryzacji za rok 2022 w Zamościu – 592 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców i w powiecie zamojskim – 680, niższe od wskaźników zarówno dla województwa lubelskiego – 704, jak i dla kraju – 701,
- realizacja drogi ekspresowej S17 po wschodniej stronie Zamościa i planowana północna obwodnica w ciągu DK74, jako możliwość uspakajania ruchu w Zamościu i obniżenia natężenia ruchu pojazdów,
- pierwsze trzy ogólnodostępne ładowarki dla rowerów elektrycznych w HUB-ie Komunikacyjnym Zamość przy przystanku kolejowym Zamość Starówka,
- wysoki udział autobusów zeroemisyjnych (33% elektrycznych) i niskoemisyjnych (29% CNG i 24% EURO 6) w taborze MZK, wynoszący łącznie 86%,
- planowane w dokumentach strategicznych przez Miasto Zamość i Gminę Zamość ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych (w tym rowerów) oraz wymiana floty pojazdów służbowych oraz autobusów MZK na pojazdy zeroemisyjne,
- funkcjonujący w Zamościu system roweru miejskiego – dwie stacje Wypożyczalni Rowerów Miejskich,
- funkcjonująca w Zamościu Strefa Płatnego Parkowania obejmująca centrum miasta,

- stosunkowo mały średni udział pojazdów ciężarowych w *MOF Zamościa* w całym ruchu zarówno po Zamościu (średnio 1,6%, od 0,3 do 5,35%), jak i poza miastem (średnio 6% na drogach krajowych i wojewódzkich, od 2 do 12%),
- korzystny wskaźnik ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców dla Zamościa – 1,7 (szczególnie względem całego *MOF Zamościa* – 4,8 oraz dla gminy Zamość – 12,6), świadczący o stosunkowo dobrym poziomie brd na ulicach miasta,
- brak ofiar śmiertelnych – rowerzystów w wypadkach drogowych w *MOF Zamościa* w okresie 2019-2022,
- tylko w latach 2019-2021 brak rannych pieszych w *MOF Zamościa* i w roku 2019 – rannych rowerzystów,
- realizacja w *MOF Zamościa* licznych rozwiązań i elementów brd mających na celu podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem jego niechronionych uczestników,
- łącznie 149 ulic i dróg w *MOF Zamościa* objętych różnymi rodzajami stref uspokojonego ruchu,
- liczne planowane inwestycje drogowe na ulicach w Zamościu oraz na drogach powiatowych i gminnych w gminie Zamość, mających na celu zarówno poprawę stanu technicznego, jak i podnoszenie poziomu brd oraz budowę chodników i dróg dla rowerów,

- przebudowa istniejących skrzyżowań (w tym z sygnalizacją świetlną) na ronda zwykłe i turbinowe oraz budowa nowych,
- atrakcyjne walory turystyczne (np. Zespół Staromiejski Zamościa - Dobro Światowego

Dziedzictwa UNESCO) oraz środowiskowe, w aspekcie turystyki pieszej i rowerowej,

- liczne akcje promocyjne i działania edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w *MOF Zamościa* prowadzone przede wszystkim

w przedszkolach i szkołach, co pozwala kreować prawidłowe postawy wobec zrównoważonych sposobów przemieszczania się po *MOF Zamościa* już od najmłodszych lat.

•

2.2.2 Słabe strony mobilności w MOF Zamościa

Słabe strony zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* to:

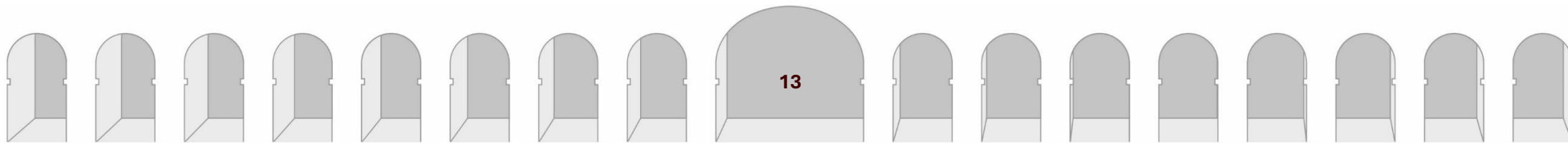
- niedostateczna oferta ptz skutkująca realizowaniem podróży obligatoryjnych po *MOF Zamościa* samochodem przez prawie połowę mieszkańców *MOF Zamościa* i tylko przez 1/3 z nich transportem publicznym,
- czterech różnych, osobnych zarządców dróg dla każdej kategorii dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) w gminie Zamość, co powoduje brak możliwości jednolitego (jak w Zamościu) zarządzania infrastrukturą drogową w gminie,
- częsty brak lub odcinkowo występujące chodniki w miejscowościach gminy Zamość i pomiędzy nimi w ciągach dróg powiatowych i gminnych, co wpływa na konieczność poruszanie się pieszo po poboczu lub po jezdni, zmniejszając tym samym poziom brd pieszych,
- rozbudowana sieć oznakowanych dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych w Zamościu, z niewielkimi lukami w ich

przebiegach, które obniżają jej funkcjonalność transportową w mieście,

- tylko jeden, ciągły przebieg drogi dla rowerów w gminie Zamość wzdłuż całego przebiegu DW837 od granicy *MOF Zamościa* do DK17, jednak z luką w ciągu DK17 od DW837 do Zamościa,
- zbyt mała liczba kursów komunikacji miejskiej realizowanej przez MZK (w gminie Zamość głównie tylko w dni robocze) oraz tylko dostateczna oferta komunikacji komercyjnej,
- jeszcze aż 10 (29%) miejscowości w gminie Zamość nie jest obsługiwana liniami MZK w dni robocze i odpowiednio 27 (77%) w soboty i 22 (63%) w niedziele, co pogłębia wykluczenie komunikacyjne mieszkańców gminy,
- tylko jedna miejscowość w gminie Zamość – Siedliska-Kolonia nie posiada w ogóle obsługi liniami MZK oraz liniami operatorów komercyjnych,
- bardzo niska wartość średniej dobowej wymiany pasażerskiej na wszystkich 5 stacjach i przystankach kolejowych w *MOF Zamościa*

(pomimo najwyższej wartości – 250 pasażerów dla stacji kolejowej Zamość), wynosząca tylko 98 pasażerów, co wskazuje na małą efektywność pasażerskich przewozów kolejowych,

- brak łącznika pomiędzy LK69 i LK72 na trasie z Lublina do Zamościa, skutkujący koniecznością zmiany czoła pociągu (kierunku jazdy) na stacji kolejowej Zawada wydłużającej czas przejazdu pociągami,
- tylko 57% autobusów MZK wyposażonych w wewnętrzne wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej, prezentujące informacje: podstawowe o przebiegu trasy, o możliwych przesiadkach na przystanku i o orientacyjnym czasie przyjazdu,
- w *MOF Zamościa* tylko przy stacji kolejowej Zawada najbliższy przystanek autobusowy zlokalizowany jest powyżej 500 m dościa pieszo,
- zbyt duża odległość pomiędzy *HUB-em Komunikacyjnym Zamość* a Dworcem Autobusowym w Zamościu – 22 minuty pieszo i 14 minut komunikacją miejską



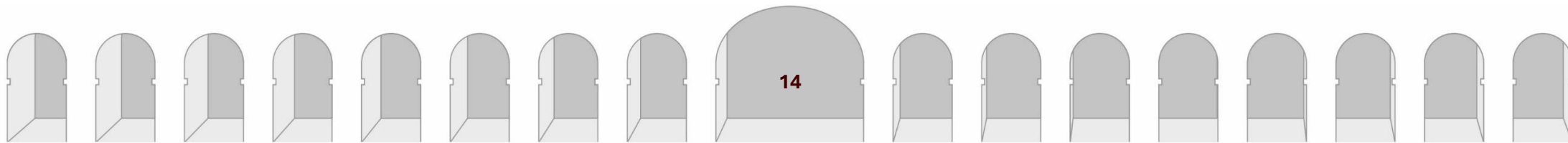
przy maksymalnie trzech kursach na godzinę, co powoduje brak efektu integracji przesiadkowej pomiędzy wszystkimi rodzajami ptz w jednym miejscu w *MOF Zamościa*,

- brak integracji taryfowej i biletowej pomiędzy liniami ptz – autobusowymi i kolejowymi,
- mała liczba rowerów miejskich oraz stacji roweru miejskiego (brak możliwości wypożyczania rowerów w różnych częściach miasta i oddawania ich w różnych miejscach),
- zbyt swobodny dostęp samochodów osobowych do Starego Miasta w Zamościu,
- średni dobowy ruch w Zamościu w 9 badanych punktach pomiarowych w roku 2022 wynoszący 14 642 poj./dobę, w tym 19 – 19,5 tys. poj./dobę aż w 4 punktach, co wskazuje na potrzebę zarówno realizacji planowanych tras obwodnicowych (S17, DK74), jak i opracowania polityki transportowej i uspokajania ruchu, co najmniej w obszarze centralnym miasta,
- tylko 7 ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych i 1 stacja CNG w *MOF Zamościa*, jako bariera dla popularyzacji i wzrostu liczby pojazdów zero- i niskoemisyjnych,
- jeszcze 14% floty MZK z silnikami EURO 4,
- jeszcze 29% floty MKZ bez klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej,
- jeszcze 10 (29%) miejscowości w gminie Zamość bez obsługi w dni robocze i w dni wolne liniami autobusowymi o charakterze użyteczności publicznej, obsługiwanej przez MZK,

- aż 22 (63%) miejscowości w gminie Zamość bez obsługi w dni wolne (i w soboty, i w niedziele) liniami autobusowymi o charakterze użyteczności publicznej, obsługiwanej przez MZK,
- nieobjęcie opłatami za postój aż 5 parkingów w obszarze SPP w Zamościu, co daje możliwość podjechania samochodem do centrum miasta i pozostawienia go bez opłat na nieokreślony czas,
- funkcjonowanie w *MOF Zamościa* tylko jednego operatora komercyjnego systemu transportu współdzielonego – hulajnóg elektrycznych,
- brak wyznaczonych ogólnodostępnych, dedykowanych miejsc postojowych dla autobusów w gminie Zamość oraz dla samochodów ciężarowych i dostawczych w całym *MOF Zamościa*,
- brak rozwiązań dotyczących drogowego transportu towarowego i logistyki miejskiej w *MOF Zamościa*,
- pomimo niższej wartości wskaźnika ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców dla całego *MOF Zamościa* – 4,8, względem powiatu zamojskiego – 6,9, województwa lubelskiego – 6,0 i całego kraju – 5,0, bardzo wysoki wskaźnik dla Gminy Zamość wynoszący aż 12,6,
- pomimo, że liczba wypadków drogowych w *MOF Zamościa* spadła o ponad 20% w roku 2022 w porównaniu z rokiem 2017 (w tym w gminie

Zamość aż o 40%), niepokojący wzrost w roku 2022 o 31% w porównaniu z rokiem poprzednim,

- niestety dwukrotny wzrost ofiar śmiertelnych – pieszych w wypadkach drogowych w okresie 2017-2022, wskazujący na tylko dostateczny poziom brd dla pieszych na ulicach Zamościa i za niski na drogach gminy Zamość,
- planowane utworzenie Lubelskich Kolei Aglomeracyjnych, które w ramach połączeń kolejowych nie przewiduje obecnie obsługi *MOF Zamościa*,
- bardzo niskie pokrycie obowiązującymi *mpzp* w gminie Zamość – tylko 9,7% powierzchni gminy, co prowadzić może na obszarach bez *mpzp* do niekontrolowanego rozwoju zagospodarowania (szczególnie zabudowy mieszkaniowej) w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy (co stoi wyraźnie w sprzeczności z racjonalnym kształtowaniem przestrzeni w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju),
- niska adekwatność zapisów *suikzp* oraz dostateczna w strategiach rozwoju Miasta Zamość i Gminy Zamość, nieuwzględniająca szczegółowo istotnych zmian w strukturze przestrzennej oraz potrzeb transportowych i obszaru zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością,
- brak wystarczających środków finansowych, zarówno własnych Miasta Zamość i Gminy Zamość, jak i zewnętrznych, skutkujący zmianą priorytetów inwestycyjnych.



2.2.3 Szanse dla mobilności w MOF Zamościa

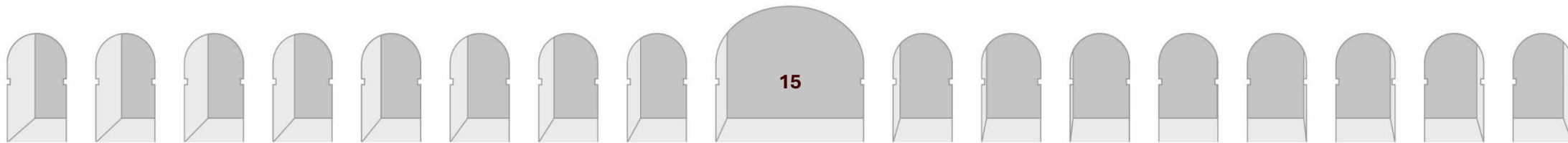
Szanse zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* to:

- możliwość zwiększania udziału podróży niesamochodowych po Zamościu, ze względu na ich realizowanie w granicach miasta przez 2/3 mieszkańców Zamościa,
- możliwość zwiększania udziału podróży niesamochodowych z gminy Zamość do Zamościa, ze względu na ich realizowanie przez połowę mieszkańców gminy Zamość,
- stosunkowo wysoki udział w podróżach obligatoryjnych po *MOF Zamościa* pieszo (ponad 1/3 mieszkańców *MOF Zamościa*) i rowerem (prawie 1/5 mieszkańców),
- dwie linie autobusowe organizowane przez Gminę Sitno tylko dla mieszkańców gminy Sitno, które mogą stanowić uzupełnienie oferty wspólnego ptz w *MOF Zamościa* dla wszystkich pasażerów,
- wprowadzenie (także w aspekcie niwelowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego) brakującego oraz usprawnianie już istniejącego skomunikowania liniami ptz o charakterze użyteczności publicznej wszystkich miejscowości w gminie Zamość,
- możliwość współpracy pomiędzy Miastem Zamość i Gminą Zamość oraz pomiędzy nimi a poszczególnymi Organizatorami ptz przy

realizowaniu oraz finansowaniu autobusowych i kolejowych przewozów oraz infrastruktury,

- możliwość współpracy pomiędzy Miastem Zamość i Gminą Zamość a poszczególnymi Organizatorami ptz w obszarze zarówno realizowania przewozów (linie komunikacyjne autobusowe i kolejowe), jak i infrastruktury ptz (przystanki komunikacyjne autobusowe i kolejowe) oraz finansowania tych przewozów (dopłaty, taryfa, bilety, przejazdy bezpłatne itp.),
- pozytywne trendy (brak trendu spadkowego) w dobowej wymianie pasażerskiej na 5 stacjach i przystankach kolejowych w *MOF Zamościa* – wzrostowy na trzech i stabilny (niespadający) na dwóch,
- planowana realizacja łącznicy na ciągu LK69-LK72 omijającej stację kolejową Zawada i skracająca czas przejazdu pociągów z Lublina do Zamościa, co zwiększy atrakcyjność pasażerskich połączeń kolejowych,
- możliwość zlokalizowania nowego przystanku kolejowego na LK72 w miejscowości Płoskie, zamiennie do stacji kolejowej Zawady po wybudowaniu łącznicy kolejowej LK69-LK72 z kierunku Lublina,
- realizacja w ramach programu Kolej+ elektryfikacji odcinka LK69 i LK72 od Rejowca do Zamościa, umożliwiającą obsługę pociągami bezemisyjnymi – elektrycznymi,

- planowany zakup kolejnych 100 tablic przystankowych dynamicznej informacji pasażerskiej, co z już istniejącymi, umożliwi na łącznie 102 przystankach dostęp do aktualnej i bieżącej informacji m.in. o rzeczywistych odjazdach autobusów,
- wszystkie stacje i przystanki kolejowe w *MOF Zamościa* już obecnie spełniają funkcje miejsc możliwych przesiadek z samochodu, roweru oraz transportu autobusowego na pociąg, co daje podstawę pod lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonujący kolejowy bilet jednorazowy w pociągach regionalnych, pozwalający na przejazd pomiędzy wszystkim stacjami i przystankami kolejowymi w granicach miasta Zamość, jako możliwość wdrożenia integracji biletowej i taryfowej w *MOF Zamościa* co najmniej wszystkich linii MKZ i regionalnych połączeń kolejowych,
- planowana jest rozbudowa bezgotówkowego systemu wnoszenia opłat za przejazd komunikacją miejską – kasowniki biletu wirtualnego, umożliwiającego wnoszenie opłat za pomocą karty bankomatowej, telefonu komórkowego, smartwatcha, karty miejskiej itp.,
- planowana rozbudowa systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd (bilet elektroniczny) poprzez uzupełnienie kasowników we wszystkich autobusach MKZ,



- możliwa realizacja ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych od 39 do co najmniej 58 lokalizacji,
- możliwość uspakajania ruchu w *MOF Zamościa* w postaci wprowadzania stref uspokojonego ruchu,
- opracowanie dla całego *MOF Zamościa* zintegrowanej polityki planistycznej oraz restrykcyjnej polityki transportowej,
- opracowanie jednolitej polityki parkingowej w *MOF Zamościa*, wraz z uporządkowaniem parkowania i niewykorzystywaniem pod parkingi obszarów nieprzekształconych,
- opracowanie zasad dla obsługi towarowej i logistyki miejskiej w *MOF Zamościa*, w tym

w oparciu m.in. o strefowanie ruchu ciężarowego, miejsca postojowe dla dostaw, obsługę pojazdami zeroemisyjnymi na odcinku tzw. ostatniej mili,

- wprowadzanie zmian organizacji ruchu na ulicach i drogach w *MOF Zamościa* celem jak najszybszego uzyskania pozytywnych efektów w zakresie poprawy poziomu brd, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów,
- możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych (z programów unijnych i krajowych) na inwestycje infrastrukturalne, taborowe i edukacyjne, związane ze zrównoważoną mobilnością w *MOF Zamościa*,

- dodatkowe programy finansowe dedykowane Miastu Zamość (np. w ramach programu szwajcarskiego dla miast zagrożonych marginalizacją),
- zmiany ustawodawcze na poziomie krajowym w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego, wpływające na konieczność aktualizowania lub opracowywania dokumentów planistycznych (strategie rozwoju, konieczność opracowania planu ogólnego gminy oraz aktualizacja istniejących i opracowanie nowych *mpzp*).

2.2.4 Zagrożenia dla mobilności w MOF Zamościa

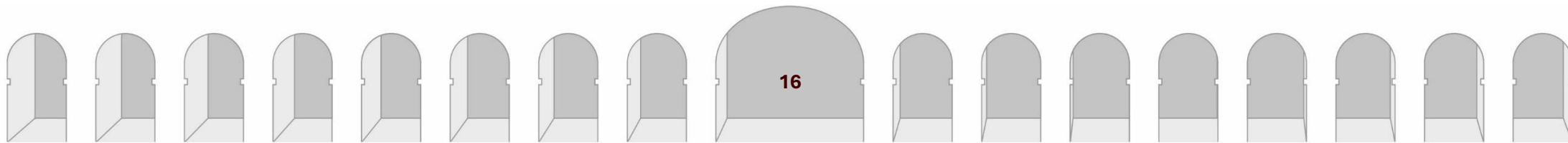
Zagrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* to:

- niekorzystne trendy demograficzne w *MOF Zamościa* w okresie 2017-2022 – spadek liczby ludności o ponad 5% i starzenie się społeczeństwa – wzrost osób w wieku poprodukcyjnym, która w roku 2022 stanowiła już aż 24,9% wszystkich mieszkańców *MOF Zamościa*,
- spadek liczby mieszkańców Zamościa w okresie 2017-2022 o 8,4%, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w gminie Zamość o 3,6%, co wskazywać może na postępujący proces

suburbanizacji z obszaru miasta na obszar wiejski *MOF Zamościa*,

- mentalność społeczna ukierunkowana bardziej na przemieszczanie się wyłącznie samochodem, wynikająca z niskiego poziomu edukacji, marketingu oraz informacji o innych możliwościach alternatywnego wobec samochodu osobowego przemieszczania się po *MOF Zamościa*,
- konflikty przestrzenne, funkcjonalne oraz społeczne wynikające m.in. z braku korelacji decyzji urbanistycznych i transportowych w *MOF Zamościa*,

- ograniczony bezpośredni wpływ Miasta Zamość i Gminy Zamość na inwestycje i zadania dotyczące rozwoju infrastruktury kolejowej w *MOF Zamościa*,
- nierozwijane oferty ptz i infrastruktury pieszej oraz rowerowej w relacjach po gminie Zamość oraz pomiędzy nią a Zamościem, co skutkować może dalszym zwiększaniem podróży realizowanych samochodem,
- wzrastający trendy i wysokie wartości natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w *MOF Zamościa* – średnio ponad 10 tys. poj./dobę w GPR 2020 (więcej aż o 26%



w porównaniu z GPR 2015), co przy opóźnieniach lub braku realizacji systemu obwodnicowego Zamościa w postaci drogi ekspresowej S17 i obwodnicy miasta w ciągu DK74, może przyczynić się do znaczącego obniżenia przepustowości podstawowego układu drogowego w całym *MOF Zamościa*,

- bardzo wysoki średni wzrost natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w *MOF Zamościa* w GPR 2020 względem GPR 2015 wynoszący 41% oraz aż 71% w porównaniu ze średnim natężeniem na wszystkich drogach wojewódzkich w województwie lubelskim w GPR 2020,
- pogarszająca się kondycja finansowa budżetów samorządów, istotnie utrudniająca realizację zaplanowanych działań,
- brak środków oraz brak gwarancji stabilnego finansowania lub niewystarczające środki na realizowanie zaplanowanych inwestycji przez samorządy,
- konieczność zmniejszania wysokości środków przeznaczonych na komunikację zbiorową,

przy jednoczesnym wzroście kosztów jej utrzymania i rozbudowy (np. nieprzewidywalne zmiany cen paliw i energii oraz dalsze utrzymywanie systemu energetycznego opartego na nieodnawialnych źródłach energii, wahania poziomu inflacji),

- możliwy spadek poziomu dofinansowania zarówno z funduszy UE, jak i z programów krajowych, a także spadek poziomu dochodów Miasta Zamość i Gminy Zamość,
- zwiększający się popyt na rozbudowę systemu i infrastruktury drogowej w związku ze wzrostem liczby samochodów oraz wzrastająca presja społeczna na rozwiązywanie tego problemu poprzez zwiększanie liczby miejsc postojowych i poszerzanie ulic i dróg zamiejskich,
- niedostateczna promocja publicznego transportu zbiorowego oraz niewystarczająca lub nieprowadzona edukacja mobilnościowa dla różnych grup mieszkańców *MOF Zamościa*, skutkujące ich niezmienną niechęcią do zmian obecnych zachowań komunikacyjnych

i sposobów przemieszczania się po *MOF Zamościa* głównie samochodem,

- niedostosowanie infrastruktury drogowej oraz infrastruktury ptz do potrzeb pieszych i rowerzystów oraz osób ze szczególnymi potrzebami, przyczyniające się do dalszego pogłębiania ich wykluczenia społecznego oraz komunikacyjnego w przemieszczaniu się po *MOF Zamościa*,
- nierealizowanie w całości lub tylko w części działań ujętych w *PZMM MOF Zamościa*,
- zmiany w otoczeniu prawnym samorządów lokalnych, np. regulacje wyraźnie zmniejszające dochody gmin i powiatów lub nakładające na nie dodatkowe obowiązki,
- zmieniająca się polityka UE promująca zrównoważoną mobilność i działania związane z adaptacją do zmian klimatu,
- możliwość ograniczania pozyskiwania oraz aplikowania o dofinansowanie ze środków zewnętrznych.



3 Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa

Dla prawidłowego wyznaczenia obszarów interwencji w ramach *PZMM MOF Zamościa* w zakresie zrównoważenia mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* oraz:

- spełnienia potrzeb mobilnościowych mieszkańców *MOF Zamościa*,
- właściwej gradacji wskazań *PZMM MOF Zamościa*, szczególnie w zakresie rodzajów rozwiązań, skali rozwiązań lub obostrzeń itp.,
- prawidłowego rozwoju w aspekcie zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonalnego planowania przestrzennego, które powinny być skoncentrowane na optymalnym wykorzystaniu dostępności szczególnie do transportu zbiorowego, w tym zgodnie:
 - z ideą miasta kompaktowego, 15-minutowego, w którym podstawowe cele podróży i generatory ruchu zlokalizowane są w niedalekiej (bliskiej) odległości od miejsc zamieszkania – rozumianego w *MOF Zamościa* jako istotne uatrakcyjnienie podróżowania transportem zbiorowym po całym jego obszarze (szczególnie z gminy Zamość do Zamościa), a w zakresie lokalnym (w Zamościu oraz w gminie Zamość) przede wszystkim pieszo i rowerem,

- z ideą TOD, wskazującą transport szynowy poprzez jego istniejące i planowane stacje i przystanki kolejowe, jako główne osie rozwojowe obecnych i nowych obszarów zurbanizowanych,

wykorzystano:

- bezpośrednie położenie Zamościa i gminy Zamość względem siebie,
- funkcję Miasta Zamość jako głównego generatora ruchu i ośrodka społeczno-gospodarczego oraz administracyjnego dla całego obszaru *MOF Zamościa*,
- wskazaną w *PZPW* dla Miasta Zamość cechę rdzenia dla całego obszaru *MOF Zamościa*,
- wnioski i wytyczne z *Diagnozy MOF Zamościa*, szczególnie te wskazujące potrzeby i oczekiwania mieszkańców *MOF Zamościa* oraz stan mobilności w *MOF Zamościa*,
- podział Miasta Zamość w *Diagnozie MOF Zamościa* na trzy obszary funkcjonalne: *Obszar Starego Miasta*, *Obszar śródmiejski Zamościa* i *Obszar przedmiejski Zamościa*,
- konieczność wdrażania i funkcjonalności oraz uzyskania prawidłowego efektu zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* (głównie dla mieszkańców *MOF Zamościa*) poprzez właściwą gradację realizacji wskazań *PZMM MOF Zamościa*,

- wzrost liczby ludności w okresie 2017-2022 w gminie Zamość o 3,6%, co przy spadku liczby mieszkańców Zamościa wskazuje na postępujący proces suburbanizacji strefy podmiejskiej Zamościa,
- konieczność integracji transportu publicznego opartej na połączeniach autobusowych o charakterze miejskim w Zamościu i podmiejskim w gminie Zamość, uzupełnionej transportem kolejowym na obszarze *MOF Zamościa* oraz skomunikowania z obszarami zewnętrznymi, w tym z Lublinem,
- znaczenie kulturowe i turystyczne Zespołu Staromiejskiego Zamościa (wpisanego jako Dobro Światowego Dziedzictwa UNESCO).

Wytyczne te oraz zdiagnozowane determinanty rozwoju mobilności w *MOF Zamościa* zostaną wykorzystane do opracowania wizji i celów strategicznych *PZMM MOF Zamościa* oraz możliwych scenariuszy i kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* do 2030 roku z perspektywą do roku 2040.

Uwzględniając powyższe w *PZMM MOF Zamościa* wskazuje się na potrzebę podziału *MOF Zamościa* na następujące cztery strefy funkcjonalne – **Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa** :

- **Obszar Starego Miasta MOF Zamościa**, który:
 - o stanowi ściśle centrum Zamościa,
 - o jest obszarem centralnym miasta obejmującym os. Stare Miasto (Zespół Staromiejski Zamościa),
 - o jest obszarem centralnym dla całego *MOF Zamościa*,
- **Obszar miejski MOF Zamościa**, który:
 - o stanowi obszar śródmieścia miasta rozumiany jako osiedla wokół Obszaru Starego Miasta,
 - o złożony jest głównie z obszarów zabudowy wielorodzinnej,
 - o ograniczony jest: rzeką Łabuńką (od Obszaru Starego Miasta – ul. Sadowej), ul. Wiejską, ul. Lubelską, ul. Gen. Władysława Sikorskiego, ul. Powiatową, ul. Karola

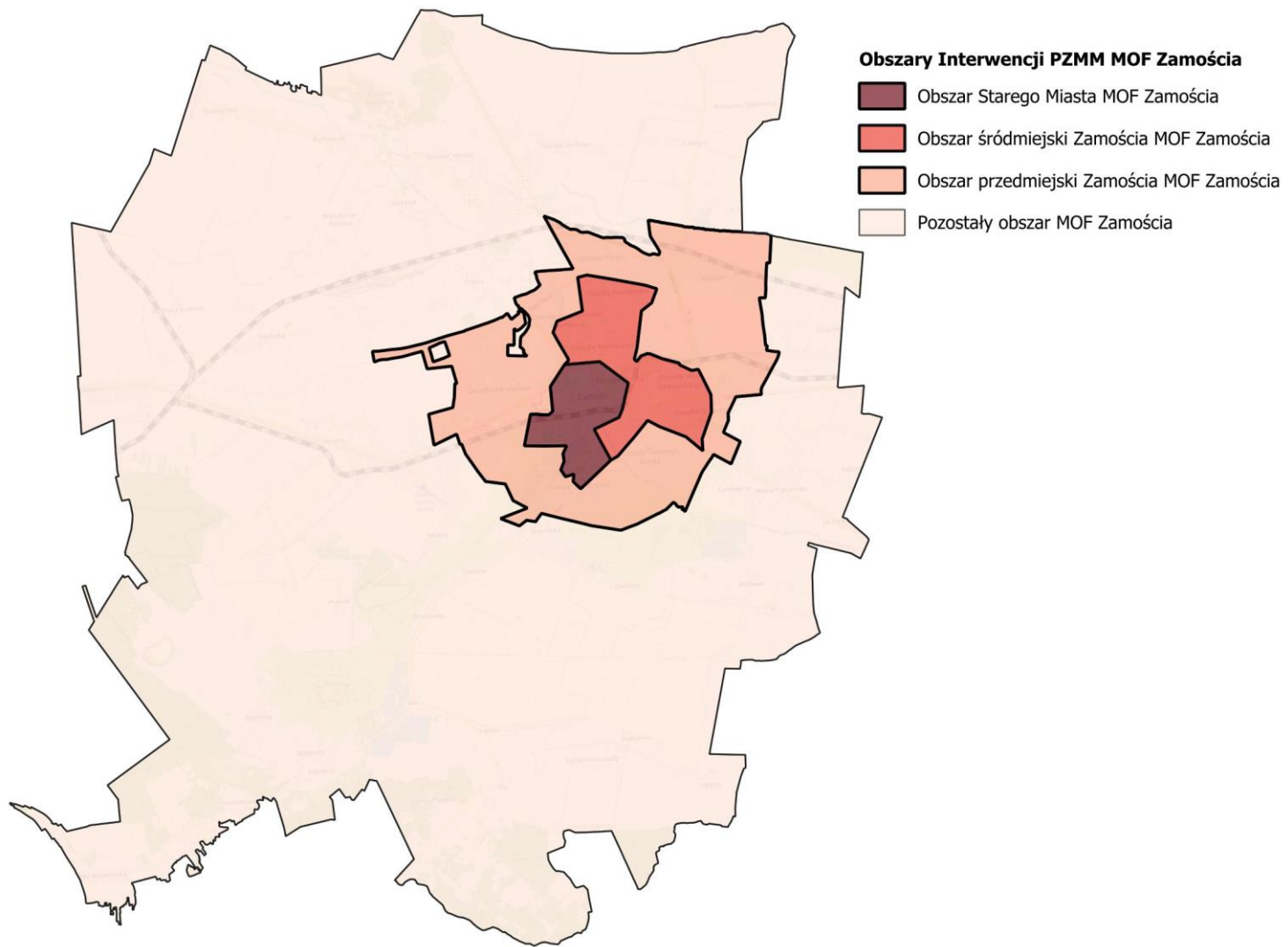
Namysłowskiego, ul. 11 Listopada, linią kolejową, ul. Hetmana Jana Zamoyskiego, Alejami Jana Pawła II, ul. Lwowską, ul. Partyzantów, ul. Orląt Lwowskich, ul. Lipską, rzeką Łabuńką, (do Obszaru Starego Miasta – ul. Adama Asnyka),

- o Miasto Zamość (z wyłączeniem Obszaru Zespołu Staromiejskiego) jako miasto rdzenne (ośrodek rdzeniowy) dla całego obszaru *MOF Zamościa*,
- **Obszar przedmiejski MOF Zamościa**, który:
 - o stanowi obszar przedmieścia Zamościa,
 - o składa się głównie z obszarów zabudowy jednorodzinnej,
 - o obejmuje osiedla pomiędzy Obszarem śródmiejskim Zamościa a granicą miasta,
- **Pozostały obszar MOF Zamościa**, który:
 - o tworzony jest przez cały obszar gminy Zamość,
 - o stanowi strefę zewnętrzną *MOF Zamościa*.

Miasto Zamość, składające się z trzech obszarów: Obszaru Starego Miasta *MOF Zamościa*, *Obszaru miejskiego MOF Zamościa* oraz *Obszaru przedmiejskiego MOF Zamościa*, stanowi **miasto rdzenne (ośrodek rdzeniowy)** dla całego obszaru *MOF Zamościa*.

Taki podział na cztery obszary interwencji sprawi, że realizacja postanowień *PZMM MOF Zamościa* będzie dostosowana do uwarunkowań, skali, możliwości i oczekiwań mieszkańców tych obszarów.

Następnie zostaną wypracowane konkretne projekty, działania i możliwe rozwiązania, zagregowane w funkcjonalny pakiet realizacyjny, które pozwolą na prawidłowy rozwój i funkcjonowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze *MOF Zamościa*, dedykowane wskazanym obszarom strategicznym.



Rys. 3.1 Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa

Źródło: Opracowanie własne

4 Scenariusze rozwoju mobilności w MOF Zamościa

Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla *MOF Zamościa* powstały w drodze partycypacji społecznej już podczas prac nad *PZMM MOF Zamościa* na I etapie konsultacji społecznych i są one pomocne także przy określeniu prawdopodobnych skutków ich realizacji, wynikających także z czynników zewnętrznych, takich jak m.in.:

- zasady i możliwości finansowania oraz dofinansowania zewnętrznego, w tym unijnego,
- wytyczne, wymogi i zakres inwestycji,
- wymagania oraz ograniczenia prawne,
- sytuacja i stan gospodarki krajowej,
- sytuacja geopolityczna i zmiany poziomu inflacji,
- stan środowiska naturalnego,
- kryzys klimatyczny,

jak i z czynników wewnętrznych, takich jak przede wszystkim:

- możliwości finansowe i stan budżetów własnych *JST MOF Zamościa*,
- stan przygotowania projektów,

- aktualne uwarunkowania społeczno-gospodarcze w *MOF Zamościa*,
- stan demografii w *MOF Zamościa*, w tym udział osób w wieku poprodukcyjnym.

Każdy z możliwych do przeprowadzenia scenariuszy rozwoju pozwala na dokonanie oceny konsekwencji realizacji obecnych tendencji oraz potencjalnych zmian społecznych i gospodarczych, a także alternatywnych strategicznych priorytetów polityki przyjętych dla *MOF Zamościa* niezależnie od siebie. Alternatywne scenariusze wskazują także prawdopodobne skutki wyboru różnych strategicznych kierunków polityki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla całego obszaru *MOF Zamościa*.

Ocena poszczególnych scenariuszy rozwoju pozwala na analizę wpływu różnych czynników zewnętrznych oraz wewnętrznych na system transportowy *MOF Zamościa* oraz na stan rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*.

Uwzględniając powyższe, wspólnie z mieszkańcami *MOF Zamościa* i interesariuszami *PZMM MOF Zamościa* wypracowane zostały przedstawione poniżej cztery możliwe do realizacji scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*:

- **Scenariusz 1:**
Obecne tempo i zakres rozwoju mobilności w MOF Zamościa,
- **Scenariusz 2:**
Rozwój aktywnej mobilności w MOF Zamościa,
- **Scenariusz 3:**
Rozwój publicznego transportu zbiorowego w MOF Zamościa,
- **Scenariusz 4:**
Rozwój transportu indywidualnego w MOF Zamościa.

4.1 Scenariusz 1

Scenariusz 1: Obecne tempo rozwoju i zakres rozwoju mobilności w MOF Zamościa opiera się na zachowaniu obecnego tempa realizacji działań z zakresu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, nie realizując żadnych działań wskazanych w *PZMM MOF Zamościa*. Dlatego jest on scenariuszem referencyjnym (tzw. BAU - *business as usual*), w którym realizowane są tylko te działania *JST MOF Zamościa* – własne i zintegrowane oraz wspólne, wynikające z realizacji już zaplanowanej infrastruktury transportu publicznego.

Niedostatecznie rozwijany system publicznego transportu zbiorowego na obszarze *MOF Zamościa*, bez integracji systemów transportu publicznego na jego obszarze oraz nierealizowanie zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność (bez holistycznego podejścia do planowania przestrzennego ukierunkowanego na minimalizację zbędnych podróży, w szczególności własnym samochodem), sprzyja dalszemu wzrostowi liczby samochodów osobowych, a przez to także niekontrolowanej i chaotycznej suburbanizacji. Skutkuje to zwiększaniem realizacji podróży obligatoryjnych (głównie do miejsc pracy i do szkół), w efekcie czego nadal wzrastają: natężenie ruchu na ulicach w Zamościu i na drogach w gminie Zamość, zanieczyszczenie powietrza (w tym emisja liniowa),

hałas komunikacyjny, a także obniża się istotnie poziom brd, w tym niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych i rowerzystów oraz kierujących hulajnogami, UTO i UWR.

Transport indywidualny – pieszy i rowerowy rozwijane są głównie jako element uzupełniający inwestycji drogowych, nie spełniając często oczekiwań co do stworzenia funkcjonalnej jednolitej sieci ciągów pieszych i tras rowerowych.

Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* postępuje, ale w mocno okrojonym zakresie, ponieważ *JST MOF Zamościa* – nie rezygnując z już rozpoczętych działań, ograniczając realizowanie planów związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi oraz z kwestiami organizacyjnymi.

Scenariusz 1, utrzymujący obecne kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, skutkować może przede wszystkim:

- utrzymaniem, a nawet wyraźnym obniżaniem dotychczasowego, bardzo niskiego poziomu zrównoważonej mobilności mieszkańców *MOF Zamościa*,
- opóźnieniem integracji publicznego transportu zbiorowego w *MOF Zamościa*,
- opóźnieniem realizacji i rozwoju infrastruktury transportu publicznego w *MOF Zamościa*, szczególnie w systemie przesiadkowym,

- zbyt małą liczbą węzłów przesiadkowych i parkingów P+R oraz B+R i brak parkingów K+R, powodującą ubywanie pasażerów z transportu publicznego oraz niezachęcającą mieszkańców *MOF Zamościa* do przesiadki z samochodu na autobus lub pociąg oraz na rower,
- utrzymaniem obecnej, niedostatecznej oferty transportu publicznego w *MOF Zamościa*, powodując dalszy wzrost liczby samochodów i realizowania nimi większości podróży,
- zmniejszaniem się udziału podróży pieszych, rowerowych i publicznym transportem zbiorowym po *MOF Zamościa* na rzecz samochodu osobowego,
- postępującą suburbanizacją i wynikającą z niej kongestią i wyczerpywaniem się przepustowości układu komunikacyjnego *MOF Zamościa*,
- powstawaniem kolejnych tzw. osiedli niekompletnych, powodujących konieczność wykonywania podróży związanych z każdą, nawet podstawową sprawą, w Zamościu po całym mieście, a w gminie Zamość do innej miejscowości lub do Zamościa,
- zwiększaniem kosztocłonności transportu osób i towarów w *MOF Zamościa* – m.in. wzrost kosztów przejazdu wynikający z suburbanizacji, z kongestii i wydłużania się czasu przejazdu, wzrastających kosztów paliwa, opłat za parkowanie.

4.2 Scenariusz 2

Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności w MOF Zamościa zakłada, że *JST MOF Zamościa* swoje działania skupią głównie na stworzeniu i rozwijaniu atrakcyjnego oraz zintegrowanego systemu mobilności aktywnej, która jest zintegrowana w aspekcie planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność, opierającego się na zasadzie i wymogach idei miast 15-minutowych oraz osiedli kompaktowych dla całego *MOF Zamościa*.

Z obszarów istniejącej zabudowy mieszkaniowej (głównie z osiedli w Zamościu) oraz z nowo planowanych zapewniony będzie lokalny dostęp do podstawowych usług publicznych (takich jak m.in. szkoła, przedszkole, sklepy i punkty usługowe), do których można bezpiecznie i wygodnie dojść pieszo lub dojechać rowerem i hulajnogą w przeciągu umownych 15 minut, co w efekcie pozwala zmniejszyć do niezbędnego minimum zapotrzebowanie mieszkańców *MOF Zamościa* na wykonywanie podróży obligatoryjnych własnym samochodem.

Realizacja tego scenariusza pozwala na odczuwalne ograniczenie czasu dotychczas poświęcanego na przemieszczanie się samochodem (oprócz

dojazdu także czasu poświęconego na jego zaparkowanie) oraz na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu komunikacyjnego. Natomiast z punktu widzenia mieszkańców *MOF Zamościa*, zwiększona aktywność ruchowa (piesza oraz rowerowa) wpłynie bardzo pozytywnie na stan ich zdrowia, a przez to na wzrost ich długości życia.

JST MOF Zamościa, mając na uwadze możliwość ograniczeń w budżetach własnych i dotacji zewnętrznych, realizują przede wszystkim takie działania, które nakierowane są na kształtowanie lokalnych przestrzeni publicznych o wysokiej jakości skierowanych dla ruchu pieszego, rozwój transportu rowerowego oraz współpracę o charakterze miękkim.

Realizacja scenariusza 2. pozwoli na uzyskanie następujących efektów wzrostu mobilności mieszkańców *MOF Zamościa*, takich jak przede wszystkim:

- realizacja idei miast 15-minutowych (osiedli kompletnych), która odczuwalnie poprawia poziom życia mieszkańców *MOF Zamościa* w dostępie do usług podstawowych oraz w ramach realizowania podróży obligatoryjnych, poprzez ograniczenie zbędnych podróży

samochodem na rzecz podróży krótkich, realizowanych pieszo lub rowerem,

- realizacja ciągów chodników, z likwidowaniem luk w ich przebiegach, przyczyniająca się do wzrostu poziomu brd pieszych,
- rozwój ciągów dróg dla rowerów, bez luk w ich przebiegach, zarówno w Mieście Zamość, jak i w miejscowościach gminy Zamość oraz także pomiędzy nimi oraz w dojazdach z gminy Zamość do Zamościa,
- zwiększenie udziału podróży wykonywanych pieszo i rowerem na krótkie odległości w *MOF Zamościa*,
- wyhamowanie lub nawet zlikwidowanie suburbanizacji, co przełoży się na zmniejszenie natężenia ruchu i wzrost przepustowości dróg, a przez to na zwiększenie komfortu przemieszczania się,
- wzrost poziomu brd – zbliżanie się do założeń Wizji Zero – tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych, szczególnie wśród pieszych i rowerzystów,
- wzrost jakości życia mieszkańców *MOF Zamościa*, szczególnie w aspekcie klimatu i zdrowia ludzi.

4.3 Scenariusz 3

Scenariusz 3: Rozwój publicznego transportu zbiorowego w MOF Zamościa zakłada, że najważniejszymi kierunkami realizowania podróży obligatoryjnych transportem zbiorowym przez mieszkańców *MOF Zamościa* będzie Miasto Zamość. Dlatego też podróże mieszkańców *MOF Zamościa* realizowane będą w oparciu o dobrze rozwinięty i funkcjonalny zero- i niskoemisyjny transport autobusowy (uzupełniany kolejowym transportem zbiorowym), oparty o wspólne dla całego *MOF Zamościa* planowanie przestrzenne zorientowane na zrównoważoną mobilność opierające się o model miasta 15-minutowego i osiedla kompaktowego oraz wykorzystujące zasady i wymogi idei TOD.

JST MOF Zamościa realizują w tym scenariuszu działania dedykowane rozwojowi publicznego transportu zbiorowego w *MOF Zamościa* i jego infrastruktury (w tym realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych), infrastrukturze pieszej (chodniki) i rowerowej (drogi dla rowerów) w aspekcie dojścia oraz dojazdu do przystanków komunikacyjnych i do węzłów przesiadkowych oraz współpracują w obszarze tych drogowych i kolejowych działań infrastrukturalnych, które są

związane bez- lub pośrednio z rozwojem i prawidłowym funkcjonowaniem transportu zbiorowego.

W tym scenariuszu sieć autobusowej komunikacji (miejskiej, gminnej, powiatowej) obejmować będzie Zamość oraz wszystkie miejscowości w gminie Zamość, z uzupełniającą siecią regionalnych połączeń kolejowych:

- obsługując istniejące i planowane obszary zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowane w niedalekiej, akceptowalnej odległości od przystanków transportu zbiorowego, w tym zgodnie z ideą TOD od stacji i przystanków kolejowych,
- umożliwiając szybki dostęp do przystanku, oddalonego najczęściej do 5 minut dojścia pieszo ze swojego domu i do swojego celu podróży (szczególnie w Zamościu) oraz dojazd rowerem do 15 minut w gminie Zamość,
- oferując atrakcyjną częstotliwość kursowania dostosowaną do potrzeb mieszkańców *MOF Zamościa*,

- pozwalając na dojazd rowerem lub samochodem do stacji lub przystanku kolejowego celem przesiadki na pociąg do Lublina lub do Warszawy,
- umożliwiając wzrost liczby podróży łączonych w *MOF Zamościa* – rower i samochód z transportem publicznym, poprzez tworzenie hubów komunikacyjnych – realizację węzłów przesiadkowych wyposażonych w parkingi P+R oraz B+R i K+R uzupełnionych dostępem do pojazdów systemów współdzielonych,
- zapewniając zintegrowanie systemów autobusowych i kolejowych, zarówno pod względem taryfowo-biletowym, jak i skoordynowania rozkładów jazdy, zapewniając możliwości przesiadek w węzłach przesiadkowych w *MOF Zamościa*,
- umożliwiając przemieszczanie się po *MOF Zamościa* bez własnego samochodu – poprzez system podróży przesiadkowych na jednym zintegrowanym bilecie (pieszo, rowerem lub autobusem do węzła przesiadkowego i dalej innym autobusem lub pociągiem do celu podróży).

4.4 Scenariusz 4

Scenariusz 4: Rozwój transportu indywidualnego w MOF Zamościa zakłada realizowanie w pierwszej kolejności rozbudowy istniejącej i budowy nowej infrastruktury drogowej, w oparciu o dostępne dedykowane programy krajowe i unijne oraz środki własne *JST MOF Zamościa* i zarządców dróg krajowych (GDDKiA), dróg wojewódzkich (ZDW Lublin) i dróg powiatowych (ZDP Zamość). Poprawa stanu technicznego ulic w Zamościu oraz dróg w gminie Zamość, a także budowa nowych ulic i dróg (w tym obwodnicy Zamościa w ciągu S17 i DK74), przyczyni się, poprzez wzrost komfortu oraz zwiększenia przepustowości, także do zwiększania liczby podróży samochodem osobowym po *MOF Zamościa*. To z kolei spowoduje wzrost presji społecznej dotyczącej zwiększenia zapotrzebowania na kolejne miejsca postojowe i miejsca parkingowe, szczególnie w Mieście Zamość.

JST MOF Zamościa oprócz konieczności wyłożenia środków własnych w postaci finansowania całkowitego lub częściowego inwestycji drogowych oraz konieczności corocznych nakładów finansowych na utrzymanie i remonty zarządzanej przez siebie infrastruktury drogowej będą musiały liczyć się z:

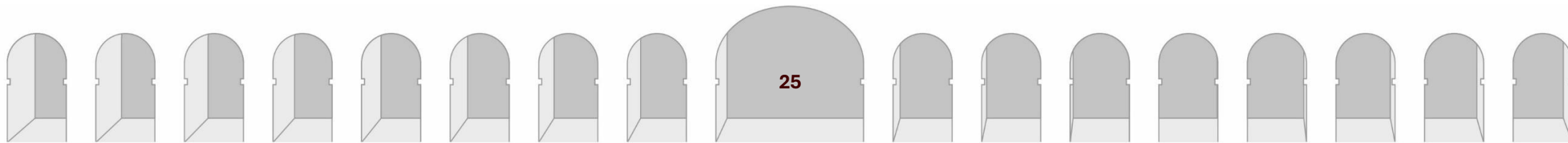
- postępującym wzrostem liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców *MOF Zamościa*,

- dalszym zwiększaniem się udziału podróży po *MOF Zamościa* samochodem osobowym, ze spadkiem ich realizacji publicznym transportem zbiorowym oraz możliwością ograniczania mobilności aktywnej mieszkańców *MOF Zamościa*,
- dalszą koniecznością ciągłej rozbudowy istniejącej infrastruktury drogowej oraz budowy jej nowych elementów,
- wzrostem poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych i hałasu drogowego,
- zwiększaniem negatywnego wpływu ruchu drogowego na zdrowie mieszkańców *MOF Zamościa* i na środowisko naturalne oraz klimat,
- co najwyżej utrzymaniem obecnego, dostatecznego poziomu brd na drogach lub nawet dalszym jego obniżaniem, w tym ze wzrostem liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (szczególnie pieszych i rowerzystów),
- koniecznością dalszej, kosztownej rozbudowy istniejącej sieci drogowej, w tym realizacji nowych odcinków ulic i dróg zamiejskich,
- zwiększanie ruchu samochodów w centrach miast i miejscowościach powodujące wzrost zapotrzebowania na kolejne miejsca parkingowe pod presją społeczną i wzrostem

zapotrzebowania na kolejne miejsca parkingowe w Zamościu,

- wzrostem liczby miejsc parkingowych obniżającym jakość wspólnej przestrzeni publicznej w Zamościu i miejscowościach gminy Zamość,
- postępującym obniżaniem się jakości dotychczasowych, wspólnych przestrzeni publicznych poprzez zawłaszczanie ich części pod inwestycje drogowe, wynikające ze skutków niekontrolowanej suburbanizacji i wzrastającej kongestii,
- dalszym wzrostem kosztochłonności transportu osób i towarów w *MOF Zamościa*,
- wzrostem lub co najmniej utrzymaniem obecnego niskiego poziomu brd na drogach *MOF Zamościa*.

co z kolei wpłynie na wzrost wydatków *JST MOF Zamościa* na infrastrukturę drogową i możliwość braku dostatecznych środków na pozostałe inwestycje związane ze zrównoważoną mobilnością miejską w *MOF Zamościa*.



4.5 Wybór scenariusza do realizacji PZMM MOF Zamościa

Podczas I etapu konsultacji społecznych mieszkańcy MOF Zamościa oraz interesariusze PZMM MOF Zamościa wskazali stopień uwzględnienia poszczególnych obszarów strategicznych mobilności w MOF Zamościa dla każdego z czterech analizowanych scenariuszy (opisanych powyżej w Rozdziałach. 4.1. – 4.4). Ocenili je oni w skali od 1 (ocena niedostateczna) do 5 (ocena bardzo dobra), pod kątem, czy każdy z obszarów strategicznych (szczególnie te, które zostały wskazane jako najistotniejsze - Tab. 4.1) rozwija się prawidłowo w danym scenariuszu.

Biorąc pod uwagę kluczowe Obszary Strategiczne oceniono (Tab. 4.2), że najbardziej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa jest **Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)**, który uzyskał 6 najwyższych not dla Obszaru Strategicznego:

- Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego,
- Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO - Zespołu Staromiejskiego,
- Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport,
- Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport),
- Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe,

Tab. 4.1 Istotność Obszarów Strategicznych zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa

Obszar strategiczny	Istotność
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	5
Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	4
Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO - Zespołu Staromiejskiego	4
Poprawa infrastruktury rowerowej	4
Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport	4
Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	4
Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport)	4
Poprawa infrastruktury pieszej	4
Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność	2
Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS))	1

Źródło: Raport 1. Etap konsultacji społecznych dotyczących PZMM MOF Zamościa

- Poprawa infrastruktury rowerowej
 - Poprawa infrastruktury pieszej,
- oraz 4 noty stanowiące drugą w kolejności ocen, wartości dla Obszaru Strategicznego:
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
 - Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS)),
 - Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność.

Tab. 4.2 Zestawienie wyników oceny scenariuszy rozwoju PZMM MOF Zamościa pod kątem realizacji Obszarów Strategicznych

Obszary Strategiczne	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3	Scenariusz 4
Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	6,4	7,78	6,99	5,17
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	4,97	5,89	6,67	5
Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO - Zespołu Staromiejskiego	4,54	5,43	5,37	4,95
Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport	4,1	5,37	4,78	4,36
Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport)	4,05	5,24	4,6	4,2
Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	3,9	4,93	4,57	4,02
Poprawa infrastruktury rowerowej	3,49	4,74	4,03	3,82
Poprawa infrastruktury pieszej	3,45	3,84	4	3,72
Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS))	2,89	3,33	3,44	2,88
Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność	2,6	3	3,21	2,81
Razem:	40,38	49,54	47,67	40,92

7,78 – **pogrubione** największe wartości Obszarów Strategicznych

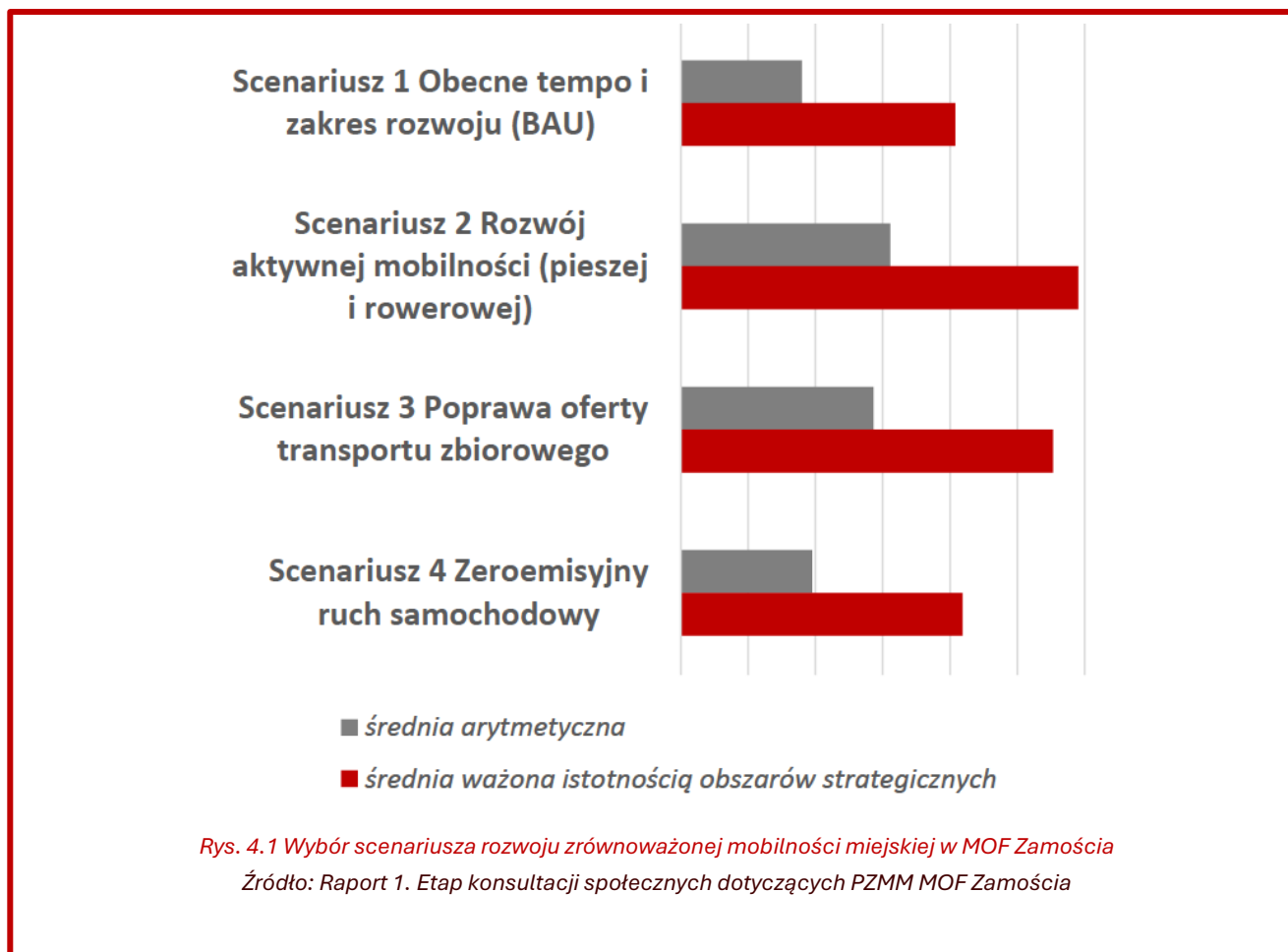
Źródło: Raport 1. Etap konsultacji społecznych dotyczących PZMM MOF Zamościa

Uczestnicy konsultacji wskazali, że *MOF Zamościa* powinien rozwijać się zgodnie ze **Scenariuszem nr 2: Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)**, tj.: Miasto Zamość i Gmina Zamość mają działać wspólnie w zakresie stworzenia atrakcyjnego i zintegrowanego systemu mobilności aktywnej. Będzie on oparty przede wszystkim o integrowane w *MOF Zamościa* planowanie przestrzenne, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do lokalnych przedszkoli i szkół, a także do miejsc handlu i usług, zlokalizowanych na osiedlach mieszkalnych oraz w większych miejscowościach w dostępnym zasięgu do 15 minut pieszo lub rowerem, z odpowiednio rozbudowaną infrastrukturą pieszą i rowerową.

Działania te pozwolą zmniejszyć zapotrzebowanie na wykonywanie dalekich podróży przez całe miasto Zamość lub po terenie całej gminy Zamość, co wpłynie istotnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza – emisji liniowej oraz hałasu komunikacyjnego.

Ponadto zwiększona aktywność ruchowa pozytywnie wpłynie na stan zdrowia oraz długość i jakość życia mieszkańców *MOF Zamościa*.

Miasto Zamość i Gmina Zamość, mając do dyspozycji środki budżetowe (własne i zewnętrzne), skupią się na realizacji działań nakierowanych na kształtowanie



lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości życia, rozwój infrastruktury pieszej oraz rowerowej, a także na działaniach o charakterze miękkim, tj. wyjaśniających i promujących prowadzoną

politykę transportową i przestrzenną, jednocześnie nie zapominając o pozostałych, koniecznych do utrzymania, systemach transportowych *MOF Zamościa*.

5 Wizja i cele PZMM MOF Zamościa

5.1 Wytyczne wskazane podczas konsultacji społecznych

Podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych z interesariuszami i mieszkańcami *MOF Zamościa* wykonano trzy zadania warsztatowe. Pierwszym z nich była ocena, które obszary strategiczne mobilności *MOF Zamościa* są najistotniejsze (priorytetyzacja kierunków działań). Podczas kolejnego zadania omówione zostały różne scenariusze rozwoju mobilności *MOF Zamościa* i dla każdego scenariusza dokonano oceny pod kątem, czy prawidłowo rozwija się w nim każdy z obszarów strategicznych, w szczególności te, które wskazano w poprzednim zadaniu jako najistotniejsze. Trzecim zadaniem uczestników konsultacji społecznych było stworzenie wizji mobilności w *MOF Zamościa*.

Uczestnicy spotkań wskazali jako zdecydowanie najistotniejszy Obszar Strategiczny mobilności *MOF Zamościa*: **„Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników”** oraz **„Poprawę dostępu do publicznego transportu zbiorowego”**. Najmniejsze znaczenie dla nich miały

„Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS)).”

Podczas drugiego zadania omówiono cztery scenariusze rozwoju mobilności *MOF Zamościa*, takie jak:

- *Scenariusz 1: Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU),*
- *Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej),*
- *Scenariusz 3: Poprawa oferty transportu zbiorowego,*
- *Scenariusz 4: Zeroemisyjny ruch samochodowy.*

Biorąc pod uwagę kluczowe Obszary Strategiczne, uczestnicy spotkań wspólnie ocenili, że najbardziej **oczekiwanym scenariuszem rozwoju mobilności w MOF Zamościa** jest **Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)**. Zdecydowanie najmniej oczekiwanym scenariuszem rozwoju mobilności w *MOF Zamościa* był według

uczestników konsultacji społecznych *Scenariusz 4: Zeroemisyjny ruch samochodowy*.

Trzecim zadaniem była praca nad wypracowaniem treści wizji mobilności w *MOF Zamościa*. W otwartych postulatach padały propozycje dotyczące głównie ruchu miejskiego i stanu infrastruktury. Zebrane postulaty i hasła oraz wnioski z pozostałych prac warsztatowych zostały wykorzystane do budowy wizji mobilności w *MOF Zamościa* i tworzenia PZMM *MOF Zamościa*.

Po pierwszym etapie konsultacji społecznych można było już stwierdzić, że najbardziej oczekiwaną przez mieszkańców *MOF Zamościa* formą przemieszczania się po *MOF Zamościa* jest aktywna mobilność piesza i rowerowa. Dlatego w pierwszej kolejności należy skupić się na rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej w *MOF Zamościa*. Szczegółowe informacje na temat przeprowadzonych spotkań zostały zawarte w *Raporcie z 1 etapu konsultacji społecznych dotyczących PZMM MOF Zamościa*.

5.2 Wizja PZMM MOF Zamościa

Ponieważ zgodnie z Wytocznymi³ opracowanie wizji rozwoju zrównoważonej mobilności dla SUMP jest jednym z jego fundamentów, powinna ona wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty przyjęte przez władze samorządowe wszystkich szczebli (szczególnie przez *JST MOF Zamościa*) oraz nawiązywać do dokumentów krajowych i unijnych. Dla *MOF Zamościa* powinny być brane pod uwagę dokumenty strategiczne szczebla wojewódzkiego, ponadlokalnego i lokalnego. Wizja *PZMM MOF Zamościa* powinna doprecyzować wizję opisaną w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa na lata 2022-2027* (kolorem **czerwonym** oznaczono zakres dotyczący zrównoważonej mobilności miejskiej):

- „W roku 2028 *MOF Zamościa* jest **obszarem atrakcyjnym do zamieszkania, pracy, inwestowania i spędzania wolnego czasu, posiadającym nowoczesną infrastrukturę i usługi publiczne dedykowane mieszkańcom, przedsiębiorcom i turystom**. Aktywne wsparcie dla rozwoju, dostosowanych do potrzeb mieszkańców usług publicznych oraz odpowiedzialna polityka społeczna stopniowo zmniejszają negatywne trendy demograficzne. **Dzięki inwestycjom w usługi publiczne,**

*infrastrukturę publiczną, **transport niskoemisyjny**, zieloną energię i turystykę poprawia się jakość życia mieszkańców oraz zachodzi stopniowa transformacja w kierunku gospodarki neutralnej dla środowiska”*

oraz nawiązywać także do wizji opisanej w *SRWL*:

- „*Województwo lubelskie racjonalnie wykorzystując specyfikę społeczno-gospodarczą, zasoby środowiska, a także policentryczność sieci ośrodków miejskich rozwija się w sposób zrównoważony. Kreatywność i otwartość mieszkańców, aktywność naukowo-badawcza, tworzenie i stosowanie rozwiązań innowacyjnych oraz partnerstwo w zarządzaniu kształtują nowoczesny charakter regionu. Wzrasta jego znaczenie jako strategicznego producenta finalnych wyrobów bazujących na surowcach rolniczych, dostarczyciela usług prozdrowotnych i czasu wolnego. W efekcie region oferuje atrakcyjną przestrzeń do życia, pracy i inwestowania w zdrowym i bezpiecznym otoczeniu*”,

a także odpowiadać celom strategicznym krajowej oraz europejskiej polityki zrównoważonej mobilności, do których należą przede wszystkim:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- minimalizacja wpływu transportu na środowisko naturalne i klimat,

których osiągnięcie nastąpi poprzez zapewnienie istotnej poprawy funkcjonowania mobilności aktywnej oraz oferty publicznego transportu, skłaniających mieszkańców *MOF Zamościa* do zmiany dotychczasowych sposobów przemieszczania się po *MOF Zamościa*, poprzez ograniczanie wykonywania podróży samochodami.

Podczas konsultacji społecznych dotyczących założeń do *PZMM MOF Zamościa* uczestnicy spotkań wskazywali w szczególności na potrzebę:

- poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jego użytkowników,
- polepszenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w *MOF Zamościa* i rozwoju wygodnej, funkcjonalnej mobilności aktywnej, których odpowiednia dobra oferta jest rzeczywistą alternatywą dla podróżowania samochodami,
- rozwoju zrównoważonej turystyki i ochrony dziedzictwa kulturowego *MOF Zamościa*,
- zwiększania poziomu ochrony środowiska i klimatu w *MOF Zamościa*.

3 CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Biorąc powyższe pod uwagę, wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Zamościa, wpisując się w długofalową politykę *JST MOF Zamościa* i *MOF Zamościa* oraz Województwa Lubelskiego, Polski oraz Unii Europejskiej, zarówno w zakresie zrównoważonej mobilności, jak i ochrony środowiska naturalnego i klimatu, brzmi następująco:

„Aktywna i bezpieczna mobilność miejska, z dbałością o środowisko i dziedzictwo kulturowe regionu”

Przyjęta dla całego *MOF Zamościa* wizja rozwoju zrównoważonej mobilności jest spójna zarówno z *Diagnozą MOF Zamościa*, jak i rozwijać się będzie zgodnie z przyjętym dla rozwoju mobilności *Scenariuszem 2: Rozwój aktywnej mobilności*

(*pieszej i rowerowej*), uwzględniając horyzont długoterminowy do roku 2040.

Swoim zakresem obejmuje ona głównie wszystkie rodzaje i formy transportu w *MOF Zamościa* (publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe,

zmotoryzowane i niezmotoryzowane), obejmując istotne dla mieszkańców *MOF Zamościa* aspekty zrównoważonego rozwoju (w tym ekonomiczne, społeczne i środowiskowe).

5.3 Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa

Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w *MOF Zamościa*, wyartykułowana wspólnie przez mieszkańców *MOF Zamościa* i interesariuszy *PZMM MOF Zamościa* oraz *JST MOF Zamościa*, ma szansę ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów strategicznych, które powinny zostać osiągnięte w roku 2030 (co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych) oraz horyzontalnie w roku 2040 (w zakresie działań dużych i złożonych).

Dla sformułowania właściwych celów strategicznych wykorzystano metodologię SMART, według której prawidłowo sformułowane cele strategiczne powinny jednocześnie być:

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

Spełnienie wszystkich ww. cech pozwala na poprawne sformułowanie celów strategicznych w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację i osiągnięcie zamierzonych efektów ich realizacji.

Cele te są niezbędne do monitorowania i ewaluacji *PZMM MOF Zamościa* oraz pozwalają także na precyzyjne dopasowanie konkretnych działań i zadań. Punktem wyjścia do ich wyznaczenia, zgodnie z metodologią SMART, są:

- analiza stanu mobilności i transportu oraz wnioski z *Diagnozy MOF Zamościa*,
- wskazania samorządowców *JST MOF Zamość* wyartykułowane podczas przeprowadzonych w ramach *Diagnozy MOF Zamościa* na potrzeby *PZMM MOF Zamościa* indywidualnych jakościowych wywiadów pogłębionych (IDI),
- wyniki badań realizowanych w ramach *Diagnozy MOF Zamościa* dot. zachowań i oczekiwań mieszkańców *MOF Zamościa*, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze *MOF Zamościa*,
- wyniki z przeprowadzonego I oraz II etapu konsultacji społecznych,
- stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności ofiar wypadków drogowych oraz osób niechronionych – pieszych i rowerzystów,
- stan dostępności dla ruchu pieszego i rowerowego oraz do ptz w *MOF Zamościa*, z uwzględnieniem stanu zagospodarowania przestrzennego,
- kwestie środowiskowe i klimatyczne wynikające z *Diagnozy MOF Zamościa* oraz wytycznych i wskazań krajowych i europejskich.

Biorąc powyższe wnioski i oczekiwania pod uwagę, w *PZMM MOF Zamościa* przyjęto następujące cele strategiczne:

- **Cel Strategiczny 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,**
- **Cel Strategiczny 2. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego,**
- **Cel Strategiczny 3. Poprawa infrastruktury rowerowej,**
- **Cel Strategiczny 4. Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO – zespołu staromiejskiego,**
- **Cel Strategiczny 5. Poprawa infrastruktury pieszej,**
- **Cel Strategiczny 6. Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport,**
- **Cel Strategiczny 7. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport),**
- **Cel Strategiczny 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe,**
- **Cel Strategiczny 9. Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność,**
- **Cel Strategiczny 10. Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS)).**

6 Zasady realizacji PZMM MOF Zamościa

W ramach wykonywania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa możliwa jest realizacja zarówno indywidualnych projektów inwestycyjnych lub organizacyjnych, jak i grup projektów oraz projektów zintegrowanych realizowanych przez przynajmniej dwóch partnerów (w tym co najmniej przez dwie JST MOF Zamościa razem lub przez jedną JST MOF Zamościa i partnera zewnętrznego, np. wskazanego w Rozdz.6.4).

Ze względu na specyfikę i różnicowanie Obszarów Interwencji PZMM MOF Zamościa (Rozdz. 3), nie wszystkie działania są przeznaczone do realizacji we wszystkich Obszarach Interwencji PZMM MOF Zamościa. W tabelach w Rozdz. 6.2 i w Rozdz. 6.3, przedstawione są działania ze wskazaniem tych Obszarów Interwencji PZMM MOF Zamościa, których one dotyczą w aspekcie ich realizacji w pakiecie działań realizacyjnych oraz w ramach działań pozostałych.

W Tab. 7.1 Pakiet działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa, dla każdego z czterech Obszarów Interwencji PZMM MOF Zamościa zastosowano następujące trzy różne oznaczenia:

- oznaczenie **X** – działanie obligatoryjne, przy działaniu w danym Obszarze Interwencji

PZMM MOF Zamościa wskazujące, że JST MOF Zamościa mają obowiązek jego realizacji,

- oznaczenie **nd** – nie dotyczy, przy działaniu w danym Obszarze Interwencji PZMM MOF Zamościa wskazujące, że nie może być ono realizowane przez JST MOF Zamościa,
- oznaczenie „ - ” – działanie fakultatywne, przy działaniu w danym Obszarze Interwencji PZMM MOF Zamościa wskazujące, że dla JST MOF Zamościa w danym obszarze interwencji takie działanie jest nieobowiązkowe, dodatkowe.

Natomiast w Tab. 7.2 Pozostałe działania PZMM MOF Zamościa, wskazano przy danym działaniu dwa oznaczenia:

- oznaczenia **tak**, wskazujące, że działanie te może być zrealizowane dodatkowo przez JST MOF Zamościa jako działanie fakultatywne,
- oznaczenie **nd** – nie dotyczy, przy działaniu w danym Obszarze Interwencji PZMM MOF Zamościa wskazujące, że nie może być ono realizowane przez JST MOF Zamościa.

Oznaczenie działania jako działanie fakultatywne w żaden sposób nie oznacza zakazu lub braku możliwości jego realizacji przez JST MOF Zamościa. Takie działania, mające na celu poprawę jakości i stanu mobilności w MOF Zamościa, mogą zostać zrealizowane przez JST MOF Zamościa dodatkowo

w przypadku potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, szczególnie jako uzupełnienie do działań obligatoryjnych, w formie adekwatnej do zapotrzebowania, możliwości oraz kompetencji JST MOF Zamościa.

Ponadto JST MOF Zamościa mogą realizować także inne zadania, nie ujęte w PZMM MOF Zamościa, jednak wyłącznie w przypadku, kiedy przyczyniać się one będą:

- do realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa (Rozdz. 5.3),
- do uzyskania założonych wartości dla odpowiedniego danego:
 - wskaźnika realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa (Rozdz. 7.1) lub
 - wskaźnika rezultatu PZMM MOF Zamościa (Rozdz. 7.2).

Wszystkie wskazane w PZMM MOF Zamościa działania w najbardziej efektywny sposób mają zrealizować najważniejsze potrzeby mieszkańców MOF Zamościa w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa, co z kolei wspomogę w istotny sposób jej dalszy prawidłowy i funkcjonalny rozwój w MOF Zamościa. Realizacja tych działań podniesie także komfort przemieszczania się pieszo i rowerem oraz podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego po MOF Zamościa, a tym

samym poziom brd dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przyczyni się to również do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat oraz zdrowie mieszkańców *MOF Zamościa*.

Całość procesu wdrażania postanowień *PZMM MOF Zamościa* (w tym działań i zadań realizujących *Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa*) będzie mieć także pozytywny wpływ na uwzględnianie zasad równości szans i niedyskryminacji. Stworzone zostaną takie same warunki dla realizacji praw i obowiązków zarówno dla kobiet, jak i dla mężczyzn, a także promowany będzie równy dostęp do zasobów, z których mogliby oni korzystać. Realizowana będzie zasada równości szans i niedyskryminacji dla wszystkich osób (bez względu na płeć), poprzez umożliwienie sprawiedliwego oraz pełnego (na jednakowych zasadach i w jednakowym stopniu) korzystania z efektów realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa* i działań realizujących poszczególne *Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa*.

Ważna także jest prawidłowa identyfikacja istniejących nierówności i wykluczeń płciowych, co pozwoli poprzez odpowiednie działania, na likwidowanie lub minimalizowanie różnic w dostępie, korzyściach, możliwościach

i wykluczeniu, które mogą występować między kobietami a mężczyznami.

W trakcie realizowania postanowień *PZMM MOF Zamościa* ważne jest także analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych, co służyć będzie do poznawania aktualnych oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, a także do opracowywania i przeprowadzania kampanii informacyjnych skierowanych do różnych grup mieszkańców *MOF Zamościa*, urzędników i pozostałych grup interesariuszy promujących zrównoważoną mobilność miejską w *MOF Zamościa*.

Kampanie edukacyjne w ramach każdego działania wspierać będą kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców *MOF Zamościa*, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko i klimat oraz na ich zdrowie mają ich codzienne wybory mobilnościowe.

Istotnym elementem realizacji każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską w *MOF Zamościa* jest środowisko naturalne w aspekcie poprawy jakości środowiska oraz życia mieszkańców *MOF Zamościa*, w tym także rozwoju przestrzeni publicznej w aspekcie terenów zielonych.

Dlatego też w całym procesie planowania i realizacji każdej inwestycji należy uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego.

Plan działań realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa* opiera się przede wszystkim na realistycznym, efektywnym, akceptowalnym społecznie i terminowym wdrożeniu działań realizujących jego wszystkie cele strategiczne, z uwzględnieniem ich wpływu:

- na wydajność systemu transportowego w postaci zmiany popytu na podróże i podaży środków transportu oraz kosztów funkcjonowania systemu transportowego,
- na założone cele społeczne w postaci zwiększenia mobilności oraz ułatwienia korzystania z przestrzeni publicznych, uwzględniając zasadę równości szans i niedyskryminację oraz wymogi projektowania uniwersalnego,
- na założone i wymagane cele klimatyczne w postaci zmniejszania negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i zdrowie człowieka – emisja liniowa, hałas drogowy.

6.1 Działania

6.1.1 Działania realizujące Cel Strategiczny 1.

Działania **Celu Strategicznego 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników:**

- **1.1.** Przeprowadzenie audytu ciągów pieszych i rowerowych oraz przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów pod kątem brd, celem wyznaczenia miejsc problemowych i niebezpiecznych (zmiana w organizacji ruchu drogowego, przebudowa lub zmiany lokalizacji),
- **1.2.** Likwidowanie miejsc niebezpiecznych oraz barier w ruchu pieszym w *MOF Zamościa*,
- **1.3.** Likwidowanie miejsc niebezpiecznych oraz barier w ruchu rowerowym w *MOF Zamościa*,
- **1.4.** Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym dla pojazdów w *MOF Zamościa*,
- **1.5.** Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego w drodze do i ze szkół oraz w ich bezpośrednim otoczeniu,
- **1.6.** Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd w *MOF Zamościa*, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów,
- **1.7.** Opracowanie kompleksowego programu modernizacji infrastruktury drogowej w *MOF Zamościa* na sieci dróg gminnych i powiatowych, celem istotnej poprawy brd na nich,
- **1.8.** Przebudowa istniejących skrzyżowań na ronda (zwykłe lub turbinowe) oraz budowa nowych, celem usprawnienia ruchu drogowego i zwiększenia poziomu brd na tych skrzyżowaniach,
- **1.9.** Współpraca Miasta Zamość i Gminy Zamość z GDDKiA i ZDW w Lublinie oraz Powiatem Zamojskim na rzecz budowy obwodnicy miejscowości Zawada i Płoskie oraz Zamościa w ciągu DK74, z uporządkowaniem podstawowego układu drogowego na obszarze *MOF Zamościa*, celem wyprowadzania ruchu tranzytowego z obecnych przebiegów DK17 i DK74 oraz ruchu lokalnego z Zamościa,
- **1.10.** Przywracanie właściwego stanu technicznego na ulicach i drogach zamiejskich, adekwatnie do wymogów wynikających z ich kategorii i klas technicznych, ze szczególnym uwzględnieniem zwiększania poziomu brd dla niechronionych uczestników ruchu,
- **1.11.** Uspokajanie ruchu drogowego w *MOF Zamościa* poprzez lokalizowanie na drogach fotoradarów, odcinkowych pomiarów prędkości oraz wyposażanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru prędkości pojazdów,
- **1.12.** Prewencyjne działania zwiększające poziom brd w *MOF Zamościa* w postaci lokalizowania radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów oraz rejestratorów przejazdu skrzyżowania na czerwonym świetle,
- **1.13.** Organizowanie dla urzędników kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z wdrażania działań i rozwiązań przyczyniających się do zwiększania poziomu brd,
- **1.14.** Kampanie informacyjne i edukacyjne dla różnych grup mieszkańców *MOF Zamościa* o korzyściach wynikających z działań i rozwiązań wpływających na zwiększanie się poziomu brd,

6.1.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2.

Działania **Celu Strategicznego 2. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego:**

- **2.1.** Opracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*, celem niwelowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego mieszkańców *MOF Zamościa*,
- **2.2.** Opracowanie standardów dla infrastruktury ptz z podziałem na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*,
- **2.3.** Dostosowywanie oferty linii ptz w *MOF Zamościa*, szczególnie komunikacji autobusowej MZK, w drodze analiz, badań i optymalizacji sieci połączeń w Zamościu i w gminie Zamość,
- **2.4.** Zwiększanie na całym obszarze *MOF Zamościa* gęstości przystanków autobusowych oraz kolejowych poprzez budowę nowych, szczególnie w miejscach obecnie wykluczonych transportowo, dostosowując ich lokalizację do źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej,
- **2.5.** Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (w tym linii MZK na obszarze *MOF Zamościa*) na istniejących połączeniach celem zwiększenia udziału transportu autobusowego w podróżach po *MOF Zamościa*,
- **2.6.** Zwiększanie liczby połączeń oraz częstotliwości kursowania połączeń kolejowych, celem zwiększenia udziału transportu kolejowego w podróżach po *MOF Zamościa*,
- **2.7.** Przyspieszenie czasu przejazdu linii autobusowych poprzez stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych oraz poprzez odpowiednią organizację ruchu drogowego nadającą autobusom priorytet w ruchu,
- **2.8.** Lobbowanie uruchomienia połączenia kolejowego z Zamościa do Lublina w ramach planowanego utworzenia Lubelskich Kolei Aglomeracyjnych,
- **2.9.** Lobbowanie realizacji nowej trasy szybkiego połączenia kolejowego w ramach *Programu Kolejowego CPK Centralny Port Komunikacyjny*, łączącej *MOF Zamościa* m.in. z Warszawą i planowanym Portem Komunikacyjnym CPK,
- **2.10.** Obsługa lub zwiększanie obecnej obsługi komunikacją miejską MZK obszarów rewitalizowanych w *MOF Zamościa*,
- **2.11.** Budowa węzłów przesiadkowych zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*,
- **2.12.** Budowa kolejnych parkingów P+R przy stacjach i przystankach kolejowych oraz przy węzłach przesiadkowych na obszarze *MOF Zamościa* z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego,
- **2.13.** Lokalizowanie parkingów K+R przy stacjach i przystankach kolejowych oraz przy węzłach przesiadkowych w *MOF Zamościa*,
- **2.14.** Likwidowanie barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier architektonicznych, także w dojściu do przystanków komunikacyjnych, dla osób z ze szczególnymi potrzebami, w tym dla osób z niepełnosprawnościami,
- **2.15.** Wprowadzenie usług bezpłatnego transportu publicznego na życzenie (linii specjalnych typu door-to-door, bez obowiązującego przebiegu i bez rozkładu jazdy), dla osób ze szczególnymi potrzebami w ramach likwidowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego mieszkańców *MOF Zamościa*,
- **2.16.** Integracja taryfowo-biletowa linii autobusowych i kolejowych o charakterze użyteczności publicznej, obejmująca przejazdy autobusową komunikacją miejską i regionalną oraz pociągami co najmniej w granicach *MOF Zamościa*,

- **2.17.** Analiza zasadności i możliwości wprowadzenia transportu publicznego obsługiwane autobusami zeroemisyjnymi w *MOF Zamościa* bez opłat dla mieszkańców *MOF Zamościa*,

- **2.18.** Opracowanie standardów informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*,

- **2.19.** Promowanie realizowania podróży codziennych bez używania samochodu – transportem zbiorowym po całym *MOF Zamościa*,

6.1.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3.

Działania **Celu Strategicznego 3. Poprawa infrastruktury rowerowej:**

- **3.1.** Stworzenie koncepcji systemu tras rowerowych (dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów) w *MOF Zamościa*,
- **3.2.** Opracowanie standardów dla infrastruktury rowerowej oraz hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*, co najmniej dla dróg gminnych (publicznych i niepublicznych) i powiatowych w gminie Zamość oraz dla wszystkich ulic (publicznych i niepublicznych) w Zamościu,
- **3.3.** Budowa nowych tras rowerowych w *MOF Zamościa* oraz uzupełnianie luk w ich istniejących przebiegach,
- **3.4.** Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych w *MOF Zamościa*,
- **3.5.** Zwiększanie priorytetu w ruchu drogowym dla rowerzystów, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*,
- **3.6.** Doprowadzanie tras rowerowych w *MOF Zamościa* do stacji i przystanków kolejowych,

do parkingów B+R oraz do węzłów przesiadkowych,

- **3.7.** Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych w *MOF Zamościa*,
- **3.8.** Budowa parkingów rowerowych B+R przy stacjach i przystankach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych oraz przy wybranych głównych przystankach autobusowych w *MOF Zamościa*,
- **3.9.** Budowa parkingów i stojaków rowerowych i dla hulajnóg elektrycznych w *MOF Zamościa*, szczególnie przy ważnych celach podróży,
- **3.10.** Budowa publicznych, wielostanowiskowych garaży rowerowych w *MOF Zamościa*,
- **3.11.** Monitoring na parkingach B+R oraz monitoring parkingów rowerowych i stojaków rowerowych w wybranych miejscach, w tym przy głównych generatorach ruchu w *MOF Zamościa*,
- **3.12.** Budowa wiat rowerowych przy szkołach w *MOF Zamościa*,

- **3.13.** Rozwój systemu roweru publicznego w Zamościu oraz rozszerzenie jego zasięgu na cały obszar *MOF Zamościa*,
- **3.14.** Integracja systemu roweru publicznego z systemem taryfowo-biletowym ptz w granicach *MOF Zamościa*,
- **3.15.** Zazielenianie tras rowerowych w *MOF Zamościa*,
- **3.16.** Opracowanie standardów funkcjonalnych dla parkingów rowerowych i parkingów B+R w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego,
- **3.17.** Budowa rowerowej infrastruktury towarzyszącej – stacji obsługi rowerów, stacji naprawy rowerów itp.,
- **3.18.** Promowanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość przemieszczania się po *MOF Zamościa* na krótkie odległości odpowiednio: rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO i UWR oraz kształtowanie bezpiecznych zachowań komunikacyjnych wśród wszystkich grup wiekowych mieszkańców *MOF Zamościa*,

- **3.19.** Promowanie ruchu rowerowego w przemieszczaniu się po *MOF Zamościa*, skierowane do rodziców dzieci szkolnych oraz do seniorów,

- **3.20.** Przeprowadzanie dla decydentów oraz dla urzędników kampanii edukacyjnych i informacyjnych, wykazujących korzyści z dojazdu rowerami, hulajnogami elektrycznymi,

UTO i UWR do obiektów o charakterze użyteczności publicznej w *MOF Zamościa*,

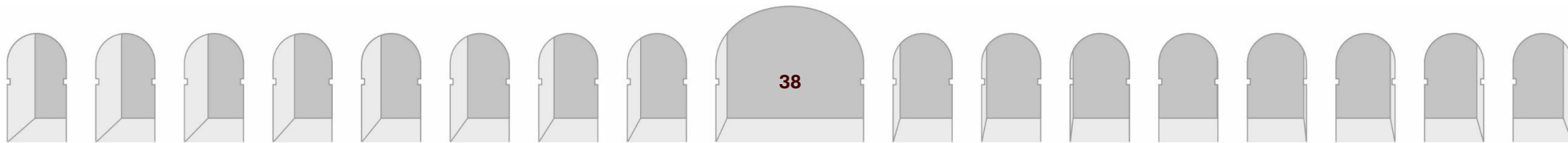
6.1.4 Działania realizujące Cel Strategiczny 4.

Działania **Celu Strategicznego 4. Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO – Zespołu Staromiejskiego**:

- **4.1.** Zwiększenie dostępności dla pieszych, rowerzystów i korzystających z hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR poprzez nadanie im wysokiego priorytetu w ruchu względem pojazdów (kameralizowanie ulic – woonerf, wyłączanie z ruchu pojazdów) na całym obszarze Zespołu Staromiejskiego,
- **4.2.** Poprawa jakości infrastruktury transportowej, głównie pod kątem pieszych (w tym osób ze szczególnymi potrzebami) i rowerzystów, zgodnie z wymaganiami ładu przestrzennego,

- **4.3.** Ograniczenie możliwości wjazdu samochodem do obszaru Zespołu Staromiejskiego poprzez ograniczanie lub likwidowanie przejazdu na wybranych ulicach lub ich odcinkach,
- **4.4.** Przeniesienie lokalnego ruchu tranzytowego z ciągu Partyzantów – Łukasieńskiego – Piłsudskiego / Królowej Jadwigi na ciąg Partyzantów – Peowiaków – Sadowa w celu ominięcia całkowicie obszaru Starego Miasta,
- **4.5.** Ograniczanie możliwości postoju na obszarze Zespołu Staromiejskiego poprzez zmniejszanie liczby miejsc postojowych oraz skracanie czasu postoju, poza wyznaczonymi parkingami buforowymi na jego obrzeżach,

- **4.6.** Wyznaczenie miejsc postojowych dedykowanych wyłącznie na krótkotrwały postój autobusów turystycznych,
- **4.7.** Obsługa ruchu turystycznego na obszarze Zespołu Staromiejskiego tylko pojazdami zeroemisyjnymi,
- **4.8.** Tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznych na obszarze Zespołu Staromiejskiego, przyjaznych pieszym i rowerzystom oraz mieszkańcom *MOF Zamościa* i turystom, a także uwzględniających ochronę klimatu i środowiska,
- **4.9.** Promowanie ruchu rowerowego przy dojazdach do miejsc atrakcji turystycznych w Zamościu i w gminie Zamość,



6.1.5 Działania realizujące Cel Strategiczny 5.

Działania **Celu Strategicznego 5. Poprawa infrastruktury pieszej:**

- **5.1.** Opracowanie standardów dla infrastruktury pieszej w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*, co najmniej dla dróg gminnych (publicznych i niepublicznych) i powiatowych w gminie Zamość oraz wszystkich dróg publicznych i niepublicznych w Zamościu,
- **5.2.** Budowa nowych chodników w *MOF Zamościa* oraz uzupełnianie luk w istniejących przebiegach, w tym w gminie Zamość w małych miejscowościach, co najmniej po jednej stronie jezdni,
- **5.3.** Doprowadzanie chodników na obszarze *MOF Zamościa* do stacji i przystanków kolejowych,

do węzłów przesiadkowych, parkingów P+R i B+R oraz do przystanków autobusowych,

- **5.4.** Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących chodników w *MOF Zamościa*,
- **5.5.** Porządkowanie oraz przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym, szczególnie na obszarach centralnych miast i miejscowości w *MOF Zamościa*,
- **5.6.** Ograniczanie lub likwidowanie parkowania pojazdów na chodnikach w *MOF Zamościa* – przywracanie pieszym całych szerokości chodników,
- **5.7.** Tworzenie w Zamościu przyjaznych stref dla pieszych, z wyraźnym ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów,

- **5.8.** Wdrażanie priorytetu w ruchu drogowym dla pieszych w Zamościu oraz w centrach miejscowości w gminie Zamość,
- **5.9.** Zazielenianie dróg dla pieszych w *MOF Zamościa*,
- **5.10.** Promowanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość wśród różnych grup mieszkańców *MOF Zamościa* przemieszczania się pieszo po *MOF Zamościa* na krótkie odległości,
- **5.11.** Kształtowanie bezpiecznych zachowań komunikacyjnych we wszystkich grupach wiekowych mieszkańców *MOF Zamościa*,

6.1.6 Działania realizujące Cel Strategiczny 6.

Działania **Celu Strategicznego 6. Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport:**

- **6.1.** Koordynacja przy opracowywaniu własnych i wspólnych dokumentów strategicznych, *suikzp* / planów ogólnych gmin oraz *mpzp*, pomiędzy Miastem Zamość a Gminą Zamość,
- **6.2.** Wypracowanie wspólnych dla całego *MOF Zamościa* zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w *suikzp* /

planach ogólnych gmin oraz w *mpzp*, w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową i do linii ptz,

- **6.3.** Wypracowanie standardów planistycznych w zakresie przeciwdziałania suburbanizacji i niwelowania wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców *MOF Zamościa* oraz planowanie „obszarów krótkich odległości”, poprzez odpowiednie zapisy w dokumentach dot. planowania przestrzennego w *MOF Zamościa*,

- **6.4.** Tworzenie i wskazywanie w *suikzp* / planach ogólnych gmin, a następnie w *mpzp* obszarów w myśl idei miasta (osiedla) kompaktowego (tzw. 5- lub 15-minutowego),
- **6.5.** Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w *MOF Zamościa* w ramach idei TOD, w bezpośrednim otoczeniu stacji i przystanków kolejowych oraz przy większych węzłach autobusowych,

- **6.6.** Zachowanie rezerw terenowych w *mpzp* pod infrastrukturę transportu publicznego oraz pod infrastrukturę pieszą i rowerową w *MOF Zamościa*,

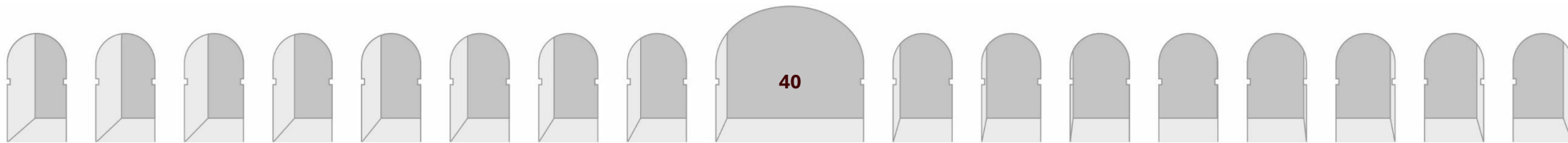
- **6.7.** Szkolenia dla decydentów, urzędników i interesariuszy, wykazujących korzyści z planowania przestrzennego zorientowanego

na zrównoważoną mobilność miejską w *MOF Zamościa*,

6.1.7 Działania realizujące Cel Strategiczny 7.

Działania **Celu Strategicznego 7. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport):**

- **7.1.** Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego w *MOF Zamościa* z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych,
- **7.2.** Planowanie inwestycji infrastrukturalnych w *MOF Zamościa* w sposób minimalizujący zabudowywanie obszarów otwartych, zielonych i nieprzekształconych,
- **7.3.** Ograniczanie nielegalnego parkowania pojazdów w *MOF Zamościa*, szczególnie na terenach zielonych i nieprzekształconych,
- **7.4.** Wdrożenie wysokich standardów projektowania ulic w Zamościu i dróg zamiejskich w gminie Zamość, ze szczególną dbałością o przestrzeń publiczną, zieleń i krajobraz,
- **7.5.** Zwiększanie udziału autobusów zeroemisyjnych w obsłudze linii ptz w *MOF Zamościa* poprzez sukcesywną wymianę floty MZK,
- **7.6.** Zwiększenie udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach pojazdów służbowych Miasta Zamość i Gminy Zamość,
- **7.7.** Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania taboru MZK, w tym autobusów zeroemisyjnych,
- **7.8.** Budowa nowej i rozbudowa istniejącej infrastruktury zajezdniowej oraz terenowej do ładowania autobusów elektrycznych,
- **7.9.** Wspieranie Miasta Zamość i Gminy Zamość, w ramach swoich kompetencji, rozwoju elektromobilności oraz dalszego obniżania emisyjności taboru ptz, poprzez wzrost liczby autobusów (zeroemisyjnych, napędzanych paliwami alternatywnymi i hybrydowych) oraz elektrycznych i wodorowych pojazdów szynowych w transporcie zbiorowym w *MOF Zamościa*,
- **7.10.** Wspieranie, budowa, rozbudowa przez Miasto Zamość i Gminę Zamość stacji ładowania pojazdów elektrycznych (w tym przy węzłach przesiadkowych) oraz stacji tankowania wodoru w *MOF Zamościa*,
- **7.11.** Zazielenianie istniejących i nowych inwestycji na infrastrukturze drogowej i kolejowej w *MOF Zamościa*,
- **7.12.** Stosowanie błękitno-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej w *MOF Zamościa*,
- **7.13.** Minimalizowanie emisji hałasu przez transport i infrastrukturę transportową w *MOF Zamościa*,
- **7.14.** Analiza zasadności i możliwości wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Zamościu,
- **7.15.** Kampanie informacyjne i edukacyjne o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do dzieci i młodzieży szkolnej oraz do mieszkańców *MOF Zamościa*,
- **7.16.** Kampanie informacyjne i edukacyjne dla urzędników o korzyściach z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu,



6.1.8 Działania realizujące Cel Strategiczny 8.

Działania **Celu Strategicznego 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe:**

- **8.1.** Współpraca Miasta Zamość i Gminy Zamość pomiędzy sobą oraz z poszczególnymi Organizatorami ptz w *MOF Zamościa* na obszarze realizowania przewozów oraz ich finansowania,
- **8.2.** Ścisła współpraca pomiędzy Miastem Zamość i Gminą Zamość, a innymi JST, zarządcami dróg oraz zarządzającymi ruchem, szczególnie w aspekcie uspakajania ruchu oraz autobusowej infrastruktury ptz,
- **8.3.** Współpraca pomiędzy Miastem Zamość i Gminą Zamość, a zarządcą infrastruktury kolejowej, szczególnie w aspekcie stacji i przystanków kolejowych, w tym usprawniania przesiadek z autobusu, samochodu i roweru na pociąg,
- **8.4.** Wdrożenie systemu Zarządzania Zintegrowanym Systemem Elektromobilności w *MOF Zamościa*,
- **8.5.** Wdrażanie rozwiązań telematycznych, wspomagających funkcjonowanie transportu w Zamościu, w tym systemów sterowania ruchem drogowym – ITS,
- **8.6.** Wprowadzanie nowych oraz rozszerzanie istniejących stref płatnego parkowania w Zamościu,
- **8.7.** Synchronizowanie na styku Miasta Zamość i Gminy Zamość inwestycji transportowych o tym samym charakterze celem zachowania ciągłości użytkowej,
- **8.8.** Opracowanie wspólnej, zintegrowanej polityki parkingowej, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*, uwzględniającej wspólne założenia i standardy oraz rozwiązania dedykowane dla Zamościa i dla miejscowości w gminie Zamość,
- **8.9.** Tworzenie dla autobusów turystycznych bezpłatnych parkingów i/lub dedykowanych miejsc postojowych w Zamościu (poza obszarem Starego Miasta) i w gminie Zamość,
- **8.10.** Lokalizowanie zorganizowanych parkingów wielostanowiskowych dla pojazdów ciężarowych, na których będą one mogły odczekać do momentu umożliwiającego im wjazd do danej strefy ograniczonej dla ruchu ciężarowego w *MOF Zamościa*,
- **8.11.** Opracowanie standardów utrzymania dróg oraz infrastruktury dot. mobilności transportu publicznego, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*,
- **8.12.** Działania edukacyjne w szkołach ukierunkowane na zmianę dotychczasowych prosmochoodowych przyzwyczajęń komunikacyjnych i wskazujące pozytywne aspekty korzystania z transportu publicznego,
- **8.13.** Edukacja w zakresie zróżnicowania sposobów przemieszczania się kierowana do przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz studentów,
- **8.14.** Zwiększanie partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*,
- **8.15.** Szkolenia i kampanie informacyjne dla decydentów oraz urzędników wykazujące korzyści ze współpracy przy planowaniu zrównoważonej mobilności w *MOF Zamościa*,

6.1.9 Działania realizujące Cel Strategiczny 9.

Działania **Celu Strategicznego 9. Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność:**

- **9.1.** Opracowanie Sulp – strategicznego planu zrównoważonej logistyki miejskiej dla *MOF Zamościa*, celem programowania i zarządzania przepływami towarów – mobilnością towarową,
- **9.2.** Opracowanie zasad dostarczania towarów do Zamościa i do miejscowości w gminie Zamość w oparciu o rodzaj, wiek, wielkość, ładowność i emisję spalin pojazdów ciężarowych i dostawczych,

- **9.3.** Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych (obszarowych i/lub czasowych) dla ruchu ciężarowego, w podziale na *Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa*,
- **9.4.** Wyznaczanie w *MOF Zamościa* dedykowanych dostawom towarów miejsc postojowych statych lub w określonych przedziałach czasowych,
- **9.5.** Zmniejszanie uciążliwości dla mieszkańców *MOF Zamościa* generowanych przez ruch towarowy i dostawy towarów poprzez

lobbowanie oraz wspomaganie lokalizowania centrów logistycznych i hubów logistycznych,

- **9.6.** Lobbowanie i zachęcanie w ramach kompetencji Miasta Zamość i Gminy Zamość do realizacji dostaw na odcinku ostatniej mili z hubów logistycznych przez małe pojazdy zeroemisyjne oraz rowery cargo – wprowadzanie zeroemisyjnej logistyki miejskiej w *MOF Zamościa*,
- **9.7.** Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w Zamościu i w gminie Zamość,

6.1.10 Działania realizujące Cel Strategiczny 10.

Działania **Celu Strategicznego 10. Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS)):**

- **10.1.** Zwiększanie dostępności do transportu zbiorowego w *MOF Zamościa* w ramach idei MaaS poprzez wspieranie tworzenia hubów mobilności, w tym przy węzłach przesiadkowych,
- **10.2.** Tworzenie hubów mobilności przy dużych generatorach ruchu oferujących dostęp

do różnego rodzaju systemów pojazdów współdzielonych,

- **10.3.** Lobowanie i zachęcanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość do wprowadzania przez operatorów prywatnych komercyjnych usług systemów transportu współdzielonego na obszarze *MOF Zamościa*,
- **10.4.** Promowanie podróży łączonych jako wspólne przejazdy samochodem do pracy – *car-pooling*, ze stworzeniem dedykowanej dla obszaru *MOF Zamościa* aplikacji mobilnej,

- **10.5.** Wdrożenie jednej aplikacji mobilnej dla *MOF Zamościa* umożliwiającej planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze *MOF Zamościa* – realizacja idei MaaS,
- **10.6.** Promowanie wśród mieszkańców *MOF Zamościa* oraz turystów przemieszczania się po *MOF Zamościa* rowerami miejskimi i pojazdami systemów współdzielonych.

6.2 Pakiet działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa

W celu maksymalnego wykorzystania efektu synergii w realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa* dobór działań do *Pakietu realizacyjnego PZMM MOF Zamościa* został poprzedzony analizą możliwości, potrzeb i oczekiwań mieszkańców *MOF Zamościa* oraz *JST MOF Zamościa* i różnych grup interesariuszy *PZMM MOF Zamościa*, a także został poddany konsultacjom społecznym.

W procesie partycypacji społecznej spośród wszystkich działań (Rozdziały 6.1.1 – 6.1.10), wskazano dla każdego z nich oczekiwany priorytet realizacji (wysoki, średni, niski) oraz możliwość ich wykonalności (wysoka, średnia, niska).

Spośród wszystkich działań, w każdym celu strategicznym, wybrano te działania, które uzyskały największe wartości priorytetu (liczby wszystkich wskazań dla danego zadania) uzupełnionego wagą istotności danego obszaru strategicznego *MOF Zamościa* (Rozdz. 4.5).

Wybrane jako najistotniejsze działania do realizacji w poszczególnych celach operacyjnych pod względem priorytetu dla mieszkańców *MOF Zamościa*, *JST MOF Zamościa* i różnych grup interesariuszy *PZMM MOF Zamościa*, zostały połączone w jeden **Pakiet działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa**.

Powstały w ten sposób pakiet działań realizacyjnych – jako **plan działań** *PZMM MOF Zamościa*, buduje logikę zmiany, tj. skuteczną poprawę zdiagnozowanych w *Diagnozie MOF Zamościa* i w trakcie przeprowadzonych konsultacji społecznych problemów, potrzeb i oczekiwań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*.

Pakiet działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa jest ukierunkowany na perspektywę do roku 2030, a wchodzące w jego skład działania zostały wskazane przez mieszkańców *MOF Zamościa* i interesariuszy *PZMM MOF Zamościa*, jako kluczowe dla poprawy stanu mobilności w *MOF Zamościa*. Ich realizacja przyczyni się do szybszego osiągnięcia przypisanych im w *PZMM MOF Zamościa* dziesięciu celów strategicznych (Rozdz. 5.3).

Pakiet działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa składa się z:

- działań analitycznych – przygotowanie inwestycji, w tym m.in.:
 - opracowanie dokumentacji,
 - zabezpieczenie środków własnych,
 - pozyskanie finansowania lub dofinansowania zewnętrznego,

- działań realizacyjnych – wykonanie zadania, w tym m.in.:
 - polityki, dokumenty strategiczne, oraz standardy i wytyczne,
 - realizacja inwestycji lub współpraca przy jej realizacji,
- równolegle podejmowanych działaniach miękkich dotyczących marketingu, mających na celu:
 - przekonanie organizatorów danego przedsięwzięcia (*JST MOF Zamościa*) do celowości jego realizacji,
 - pozyskanie jak największej liczby przyszłych użytkowników wśród mieszkańców *MOF Zamościa*.

W drodze przeprowadzanej partycypacji społecznej przy opracowywaniu całego *PZMM MOF Zamościa*, w tym w ramach konsultacji społecznych, mieszkańcy *MOF Zamościa* oraz pozostali interesariusze (w tym *JST MOF Zamościa*) wspólnie zakwalifikowali do *Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa* (w jego części operacyjnej do roku 2030) działania wskazane w poniższej tabeli.

Tab. 6.1 Działania w Pakiecie działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	1.2.	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych oraz barier w ruchu pieszym w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	1.3.	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych oraz barier w ruchu rowerowym w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	1.4.	Likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu drogowym dla pojazdów w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	1.5.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego w drodze do i ze szkół oraz w ich bezpośrednim otoczeniu	X	X	X	X
	1.6.	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd w <i>MOF Zamościa</i> , szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów	X	X	X	X
	1.7.	Opracowanie kompleksowego programu modernizacji infrastruktury drogowej w <i>MOF Zamościa</i> na sieci dróg gminnych i powiatowych, celem istotnej poprawy brd na nich		X	X	X
	1.8.	Przebudowa istniejących skrzyżowań na ronda (zwykłe lub turbinowe) oraz budowa nowych, celem usprawnienia ruchu drogowego i zwiększenia poziomu brd na tych skrzyżowaniach	–	X	X	X
	1.9.	Współpraca Miasta Zamość i Gminy Zamość z GDDKiA i ZDW w Lublinie oraz z Powiatem Zamojskim na rzecz budowy obwodnicy miejscowości Zawada i Płoskie oraz Zamościa w ciągu DK74, z uporządkowaniem podstawowego układu drogowego na obszarze <i>MOF Zamościa</i> , celem wyprowadzania ruchu tranzytowego z obecnych przebiegów DK17 i DK74 oraz ruchu lokalnego z Zamościa	nd	X	X	X
	1.10.	Przywracania właściwego stanu technicznego na ulicach i drogach zamiejskich, adekwatnie do wymogów wynikających z ich kategorii i klas technicznych, ze szczególnym uwzględnieniem zwiększania poziomu brd dla niechronionych uczestników ruchu	X	X	X	X
	1.13.	Organizowanie dla urzędników kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z wdrażania działań i rozwiązań przyczyniających się do zwiększania poziomu brd	X	X	X	X
	1.14.	Kampanie informacyjne i edukacyjne dla różnych grup mieszkańców <i>MOF Zamościa</i> o korzyściach wynikających z działań i rozwiązań wpływających na zwiększanie się poziomu brd	X	X	X	X

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 2. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	2.3.	Dostosowywanie oferty linii ptz w <i>MOF Zamościa</i> , szczególnie komunikacji autobusowej MZK, w drodze analiz, badań i optymalizacji sieci połączeń w Zamościu i w gminie Zamość	X	X	X	X
	2.5.	Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (w tym linii MZK na obszarze <i>MOF Zamościa</i>) na istniejących połączeniach celem zwiększenia udziału transportu autobusowego w podróżach po <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	2.8.	Lobbowanie uruchomienia połączenia kolejowego z Zamościa do Lublina w ramach planowanego utworzenia Lubelskich Kolei Aglomeracyjnych	X	X	X	X
	2.10.	Obsługa lub zwiększanie obecnej obsługi komunikacją miejską MZK obszarów rewitalizowanych w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	2.11.	Budowa węzłów przesiadkowych zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	2.12.	Budowa kolejnych parkingów P+R przy stacjach i przystankach kolejowych oraz przy węzłach przesiadkowych na obszarze <i>MOF Zamościa</i> , z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	–	X	X	X
	2.13.	Lokalizowanie parkingów K+R przy stacjach i przystankach kolejowych oraz przy węzłach przesiadkowych w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	2.14.	Likwidowanie barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier architektonicznych, także w dojeździe do przystanków komunikacyjnych dla osób z ze szczególnymi potrzebami, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	X	X	X	X
	2.19.	Promowanie realizowania podróży codziennych bez używania samochodu – transportem zbiorowym po całym <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
Cel Strategiczny 3. Poprawa infrastruktury rowerowej	3.1.	Stworzenie koncepcji systemu tras rowerowych (dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów) w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	3.2.	Opracowanie standardów dla infrastruktury rowerowej oraz hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i> , co najmniej dla dróg gminnych (publicznych i niepublicznych) i powiatowych w gminie Zamość oraz dla wszystkich ulic (publicznych i niepublicznych) w Zamościu	X	X	X	X
	3.3.	Budowa nowych tras rowerowych w <i>MOF Zamościa</i> oraz uzupełnianie luk w ich istniejących przebiegach	–	X	X	X
	3.4.	Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych w <i>MOF Zamościa</i>	–	X	X	X
	3.5.	Zwiększanie priorytetu w ruchu drogowym dla rowerzystów, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	3.6.	Doprowadzanie tras rowerowych w <i>MOF Zamościa</i> do stacji i przystanków kolejowych, do parkingów B+R oraz do węzłów przesiadkowych	X	X	X	X

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 3. Poprawa infrastruktury rowerowej	3.7.	Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących tras rowerowych w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	3.8.	Budowa parkingów rowerowych B+R przy stacjach i przystankach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych oraz przy wybranych głównych przystankach autobusowych w <i>MOF Zamościa</i>	–	X	X	X
	3.9.	Budowa parkingów i stojaków rowerowych i dla hulajnóg elektrycznych w <i>MOF Zamościa</i> , szczególnie przy ważnych celach podróży	X	X	X	X
	3.10.	Budowa publicznych, wielostanowiskowych garaży rowerowych w <i>MOF Zamościa</i>	–	X	X	
	3.12.	Budowa wiat rowerowych przy szkołach w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	3.18.	Promowanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość przemieszczania się po <i>MOF Zamościa</i> na krótkie odległości odpowiednio: rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO i UWR oraz kształtowanie bezpiecznych zachowań komunikacyjnych wśród wszystkich grup wiekowych mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	3.19.	Promowanie ruchu rowerowego w przemieszczaniu się po <i>MOF Zamościa</i> , skierowane do rodziców dzieci szkolnych oraz do seniorów	X	X	X	X
	3.20.	Przeprowadzanie dla decydentów oraz dla urzędników kampanii edukacyjnych i informacyjnych, wykazujących korzyści z dojazdu rowerami, hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR do obiektów o charakterze użyteczności publicznej w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
Cel Strategiczny 4. Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO – Zespołu Staromiejskiego	4.1.	Zwiększenie dostępności dla pieszych, rowerzystów i korzystających z hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR, poprzez nadanie im wysokiego priorytetu w ruchu względem pojazdów (kameralizowanie ulic – woonerf, wyłączenie z ruchu pojazdów) na całym obszarze Zespołu Staromiejskiego	X	nd	nd	nd
	4.2.	Poprawa jakości infrastruktury transportowej, głównie pod kątem pieszych (w tym osób ze szczególnymi potrzebami) i rowerzystów, zgodnie z wymaganiami ładu przestrzennego	X	X	X	X
	4.4.	Przeniesienie lokalnego ruchu tranzytowego z ciągu Partyzantów – Łukasińskiego – Piłsudskiego / Królowej Jadwigi na ciąg Partyzantów – Peowiaków – Sadowa w celu ominięcia całkowicie obszaru Starego Miasta	X	X	nd	nd
	4.5.	Ograniczanie możliwości postoju na obszarze Zespołu Staromiejskiego poprzez zmniejszanie liczby miejsc postojowych oraz skracanie czasu postoju, poza wyznaczonymi parkingami buforowymi na jego obrzeżach	X	nd	nd	nd
	4.8.	Tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznych na obszarze Zespołu Staromiejskiego, przyjaznych pieszym i rowerzystom oraz mieszkańcom <i>MOF Zamościa</i> i turystom, a także uwzględniających ochronę klimatu i środowiska	X	nd	nd	nd
	4.9.	Promowanie ruchu rowerowego przy dojazdach do miejsc atrakcji turystycznych w Zamościu i w gminie Zamość	X	X	X	X

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 5. Poprawa infrastruktury pieszej	5.2.	Budowa nowych chodników w <i>MOF Zamościa</i> oraz uzupełnianie luk w istniejących przebiegach, w tym w gminie Zamość w małych miejscowościach, co najmniej po jednej stronie jezdni	nd	X	X	X
	5.3.	Doprowadzanie chodników na obszarze <i>MOF Zamościa</i> do stacji i przystanków kolejowych, do węzłów przesiadkowych, parkingów P+R i B+R oraz do przystanków autobusowych	nd	X	X	X
	5.4.	Poprawa jakości i stanu technicznego istniejących chodników w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	5.5.	Porządkowanie oraz przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym, szczególnie na obszarach centralnych miast i miejscowości w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	5.6.	Ograniczanie lub likwidowanie parkowania pojazdów na chodnikach w <i>MOF Zamościa</i> – przywracanie pieszym całych szerokości chodników	X	X	X	–
	5.7.	Tworzenie w Zamościu przyjaznych stref dla pieszych, z wyraźnym ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów	X	X	–	nd
	5.10.	Promowanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość wśród różnych grup mieszkańców <i>MOF Zamościa</i> przemieszczania się pieszo po <i>MOF Zamościa</i> na krótkie odległości	X	X	X	X
	5.11.	Kształtowanie bezpiecznych zachowań komunikacyjnych we wszystkich grupach wiekowych mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
Cel Strategiczny 6. Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport	6.1.	Koordinacja przy opracowywaniu własnych i wspólnych dokumentów strategicznych, <i>suikzp</i> / planów ogólnych gmin oraz <i>mpzp</i> , pomiędzy Miastem Zamość a Gminą Zamość	X	X	X	X
	6.2.	Wypracowanie wspólnych dla całego <i>MOF Zamościa</i> zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w <i>suikzp</i> / planach ogólnych gmin oraz w <i>mpzp</i> w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową i do linii ptz	X	X	X	X
	6.4.	Tworzenie i wskazywanie w <i>suikzp</i> / planach ogólnych gmin, a następnie w <i>mpzp</i> obszarów w myśl idei miasta (osiedla) kompaktowego (tzw. 5- lub 15-minutowego)	X	X	X	X
	6.6.	Zachowanie rezerw terenowych w <i>mpzp</i> pod infrastrukturę transportu publicznego oraz pod infrastrukturę pieszą i rowerową w <i>MOF Zamościa</i>	–	X	X	X
	6.7.	Szkolenia dla decydentów, urzędników i interesariuszy wykazujące korzyści z planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność miejską w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 7. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport)	7.2.	Planowanie inwestycji infrastrukturalnych w <i>MOF Zamościa</i> w sposób minimalizujący zabudowywanie obszarów otwartych, zielonych i nieprzekształconych	X	X	X	X
	7.4.	Wdrożenie wysokich standardów projektowania ulic w Zamościu i dróg zamiejskich w gminie Zamość, ze szczególną dbałością o przestrzeń publiczną, zieleń i krajobraz	X	X	X	X
	7.5.	Zwiększanie udziału autobusów zeroemisyjnych w obsłudze linii ptz w <i>MOF Zamościa</i> poprzez sukcesywną wymianę floty MZK	X	X	X	X
	7.7.	Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania taboru MZK, w tym autobusów zeroemisyjnych	nd	nd	X	nd
	7.8.	Budowa nowej i rozbudowa istniejącej infrastruktury zajezdniowej oraz terenowej do ładowania autobusów elektrycznych	nd	X	X	–
	7.15.	Kampanie informacyjne i edukacyjne o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do dzieci i młodzieży szkolnej oraz do mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	7.16.	Kampanie informacyjne i edukacyjne dla urzędników o korzyściach z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu	X	X	X	X
Cel Strategiczny 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	8.1.	Współpraca Miasta Zamość i Gminy Zamość pomiędzy sobą oraz z poszczególnymi Organizatorami ptz w <i>MOF Zamościa</i> na obszarze realizowania przewozów oraz ich finansowania	X	X	X	X
	8.3.	Współpraca pomiędzy Miastem Zamość i Gminą Zamość, a zarządcą infrastruktury kolejowej, szczególnie w aspekcie stacji i przystanków kolejowych, w tym usprawniania przesiadek z autobusu, samochodu i roweru na pociąg	X	X	X	X
	8.7.	Synchronizowanie na styku Miasta Zamość i Gminy Zamość inwestycji transportowych o tym samym charakterze, celem zachowania ciągłości użytkowej	nd	nd	X	X
	8.12.	Działania edukacyjne w szkołach ukierunkowane na zmianę dotychczasowych prosamochodowych przyzwyczajeń komunikacyjnych i wskazujące pozytywne aspekty korzystania z transportu publicznego	X	X	X	X
	8.13.	Edukacja w zakresie zróżnicowania sposobów przemieszczania się kierowana do przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz studentów	X	X	X	X
	8.14.	Zwiększanie partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	8.15.	Szkolenia i kampanie informacyjne dla decydentów oraz urzędników wykazujące korzyści ze współpracy przy planowaniu zrównoważonej mobilności w <i>MOF Zamościa</i>	X	X	X	X

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 9. Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność	9.3.	Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych (obszarowych i/lub czasowych) dla ruchu ciężarowego, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i>	X	X	X	X
	9.7.	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi w Zamościu i w gminie Zamość	X	X	X	X
Cel Strategiczny 10. Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS))	10.5	Wdrożenie jednej aplikacji mobilnej dla <i>MOF Zamościa</i> umożliwiającej planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze <i>MOF Zamościa</i> – realizacja idei MaaS	X	X	X	X

Źródło: II etap konsultacji społecznych dotyczących PZMM MOF Zamościa

Harmonogram realizacji działań z Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa, przedstawia na poniższym rysunku zadania obejmujące połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych w odniesieniu do wszystkich istotnych rodzajów transportu w *MOF Zamościa*, w tym te zadanie, które realizują wybrany **Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)**:

- w pierwszej kolejności, tj. do końca roku 2026, zostaną zrealizowane działania przygotowawcze, oznaczone na rysunku **kolorem pomarańczowym**, w tym standardy wykonawcze,

- w latach 2027-2028 roku zostaną zrealizowane inwestycje mniejsze, a w latach 2029-2030 planuje się zrealizować inwestycje większe oraz inwestycje realizowane ciągle w latach 2024-2030, oznaczone **kolorem czerwonym**,
- działania, które powinny być realizowane corocznie (w tym cyklicznie) przez cały okres realizacji *PZMM MOF Zamościa* (szczególnie te działania, które związane są długofalowymi, inwestycjami oraz z organizacją, edukacją, szkoleniami i marketingiem społecznym, oznaczono **kolorem niebieskim**.

Mając na uwadze złożoność realizacji zadań w postaci przede wszystkim zabezpieczenia środków własnych i pozyskania możliwego dofinansowania zewnętrznego, opracowania projektu, uzyskania stosownych uzgodnień, prowadzenia procedur przetargowych i samego wykonawstwa, należy zarówno monitorować cyklicznie postęp realizacji *PZMM MOF Zamościa*, jak i procedowanie każdego z zadań w ramach danego działania, celem przyspieszenia realizacji tego zadania lub możliwości ewentualnej zmiany w postaci wydłużenia horyzontu jego realizacji.





Źródło: Opracowanie własne

6.3 Pozostałe działania PZMM MOF Zamościa

Pozostałe działania, które nie zostały ujęte przez mieszkańców MOF Zamościa, JST MOF Zamościa i pozostałych interesariuszy PZMM MOF Zamościa w *Pakiecie działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa* (Tab. 6.1), stanowią razem grupę działań fakultatywnych dla JST MOF Zamościa, które mogą je zrealizować dodatkowo, poza działaniami z *Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa*:

- w przypadku zaistnienia potrzeb w danym zakresie spełnianym przez te działania,
- w ramach możliwości ich sfinansowania z budżetów własnych oraz uzyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych,

- z zakończeniem ich realizacji w perspektywie do roku 2040,

oraz dodatkowo:

- stanowią połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych w odniesieniu do wszystkich istotnych w MOF Zamościa rodzajów transportu,
- doprowadzają do integracji transportu z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym oraz z działaniami sektorowymi – społecznymi, środowiskowymi, zdrowotnymi.

Ich realizacja przyczyni się do także osiągnięcia przypisanych im w *PZMM MOF Zamościa* dziesięciu

celów operacyjnych, dlatego także składać się one mogą (jak w *Pakiecie działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa*) z działań analitycznych, z działań realizacyjnych oraz z równolegle podejmowanych działań miękkich dotyczących marketingu.

Mieszkańcy MOF Zamościa, wraz z JST MOF Zamościa i pozostałymi interesariuszami PZMM MOF Zamościa wspólnie wskazali do grupy pozostałych działań PZMM MOF Zamościa działania wskazane w poniższej tabeli.

Tab. 6.2 Pozostałe działania PZMM MOF Zamościa

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie pozostałe PZMM MOF Zamościa	Obszar interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	1.1.	Przeprowadzenie audytu ciągów pieszych i rowerowych oraz przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów pod kątem brd celem wyznaczenia miejsc problemowych i niebezpiecznych (zmiana w organizacji ruchu drogowego, przebudowa lub zmiany lokalizacji)	tak	tak	tak	tak
	1.11.	Uspokajanie ruchu drogowego w MOF Zamościa poprzez lokalizowanie na drogach fotoradarów, odcinkowych pomiarów prędkości oraz wyposażanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość odpowiednich służb w narzędzia do pomiaru prędkości pojazdów	nd	tak	tak	tak
	1.12.	Prewencyjne działania zwiększające poziom brd w MOF Zamościa w postaci lokalizowania radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów oraz rejestratorów przejazdu skrzyżowania na czerwonym świetle	nd	tak	tak	tak

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie pozostałe PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 2. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	2.1.	Opracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i> , celem niwelowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	2.2.	Opracowanie standardów dla infrastruktury ptz z podziałem na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	2.4.	Zwiększanie na całym obszarze <i>MOF Zamościa</i> gęstości przystanków autobusowych oraz kolejowych poprzez budowę nowych, szczególnie w miejscach obecnie wykluczonych transportowo, dostosowując ich lokalizację do źródeł i celów podróży oraz zabudowy mieszkaniowej	tak	tak	tak	tak
	2.6.	Zwiększanie liczby połączeń oraz częstotliwości kursowania połączeń kolejowych, celem zwiększenia udziału transportu kolejowego w podróżach po <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	2.7.	Przyspieszenie czasu przejazdu linii autobusowych poprzez stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych oraz poprzez odpowiednią organizację ruchu drogowego nadającą autobusom priorytet w ruchu	tak	tak	tak	tak
	2.9.	Lobbowanie realizacji nowej trasy szybkiego połączenia kolejowego w ramach Programu Kolejowego CPK Centralny Port Komunikacyjny, łączącej <i>MOF Zamościa</i> m.in. z Warszawą i planowanym Portem Komunikacyjnym CPK	nd	tak	tak	tak
	2.15.	Wprowadzenie usług bezpłatnego transportu publicznego na życzenie (linii specjalnych typu door-to-door, bez obowiązującego przebiegu i bez rozkładu jazdy), dla osób ze szczególnymi potrzebami w ramach likwidowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	2.16.	Integracja taryfowo-biletowa linii autobusowych i kolejowych o charakterze użyteczności publicznej, obejmująca przejazdy autobusową komunikacją miejską i regionalną oraz pociągami co najmniej w granicach <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	2.17.	Analiza zasadności i możliwości wprowadzenia transportu publicznego obsługiwanego autobusami zeroemisyjnymi w <i>MOF Zamościa</i> bez opłat dla mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	2.18.	Opracowanie standardów informacji pasażerskiej w oparciu o projektowanie uniwersalne, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie pozostałe PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 3. Poprawa infrastruktury rowerowej	3.11.	Monitoring na parkingach B+R oraz monitoring parkingów rowerowych i stojaków rowerowych w wybranych miejscach, w tym przy głównych generatorach ruchu w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	3.13.	Rozwój systemu roweru publicznego w Zamościu oraz rozszerzenie jego zasięgu na cały obszar <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	3.14.	Integracja systemu roweru publicznego z systemem taryfowo-biletowym ptz w granicach <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	3.15.	Zazielenianie tras rowerowych w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	3.16.	Opracowanie standardów funkcjonalnych dla parkingów rowerowych i parkingów B+R w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i> , z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego	tak	tak	tak	tak
	3.17.	Budowa rowerowej infrastruktury towarzyszącej – stacji obsługi rowerów, stacji naprawy rowerów itp.	nd	tak	tak	tak
Cel Strategiczny 4. Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO – Zespołu Staromiejskiego	4.3.	Ograniczenie możliwości wjazdu samochodem do obszaru Zespołu Staromiejskiego poprzez ograniczanie lub likwidowanie przejazdu na wybranych ulicach lub ich odcinkach	tak	nd	nd	nd
	4.6.	Wyznaczenie miejsc postojowych dedykowanych wyłącznie na krótkotrwały postój autobusów turystycznych	tak	tak	tak	tak
	4.7.	Obsługa ruchu turystycznego na obszarze Zespołu Staromiejskiego tylko pojazdami zeroemisyjnymi	tak	nd	nd	nd
Cel Strategiczny 5. Poprawa infrastruktury pieszej	5.1.	Opracowanie standardów dla infrastruktury pieszej w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i> , co najmniej dla dróg gminnych (publicznych i niepublicznych) i powiatowych w gminie Zamość oraz wszystkich dróg publicznych i niepublicznych w Zamościu	tak	tak	tak	tak
	5.8.	Wdrażanie priorytetu w ruchu drogowym dla pieszych w Zamościu oraz w centrach miejscowości w gminie Zamość	tak	tak	tak	tak
	5.9.	Zazielenianie dróg dla pieszych w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
Cel Strategiczny 6. Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport	6.3.	Wypracowanie standardów planistycznych w zakresie przeciwdziałania suburbanizacji i niwelowania wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców <i>MOF Zamościa</i> oraz planowanie „obszarów krótkich odległości”, poprzez odpowiednie zapisy w dokumentach dot. planowania przestrzennego w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	6.5.	Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w <i>MOF Zamościa</i> w ramach idei TOD, w bezpośrednim otoczeniu stacji i przystanków kolejowych oraz przy większych węzłach autobusowych	nd	tak	tak	tak

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie pozostałe PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 7. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport)	7.1.	Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego w <i>MOF Zamościa</i> z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych i zdegradowanych	tak	tak	tak	tak
	7.3.	Ograniczanie nielegalnego parkowania pojazdów w <i>MOF Zamościa</i> , szczególnie na terenach zielonych i nieprzekształconych	tak	tak	tak	tak
	7.6.	Zwiększenie udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach pojazdów służbowych Miasta Zamość i Gminy Zamość	tak	tak	tak	tak
	7.9.	Wspieranie Miasta Zamość i Gminy Zamość, w ramach swoich kompetencji, rozwoju elektromobilności oraz dalszego obniżania emisyjności taboru ptz, poprzez wzrost liczby autobusów (zeroemisyjnych, napędzanych paliwami alternatywnymi i hybrydowych) oraz elektrycznych i wodorowych pojazdów szynowych w transporcie zbiorowym w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	7.10.	Wspieranie, budowa, rozbudowa przez Miasto Zamość i Gminę Zamość stacji ładowania pojazdów elektrycznych (w tym przy węzłach przesiadkowych) oraz stacji tankowania wodoru w <i>MOF Zamościa</i>	nd	tak	tak	tak
	7.11.	Zazielenianie istniejących i nowych inwestycji na infrastrukturze drogowej i kolejowej w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	7.12.	Stosowanie błękitno-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	7.13.	Minimalizowanie emisji hałasu przez transport i infrastrukturę transportową w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	7.14.	Analiza zasadności i możliwości wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Zamościu	tak	tak	nd	nd
Cel Strategiczny 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	8.2.	Ścisła współpraca pomiędzy Miastem Zamość i Gminą Zamość, a innymi JST, zarządcami dróg oraz zarządzającymi ruchem, szczególnie w aspekcie uspakajania ruchu oraz autobusowej infrastruktury ptz	tak	tak	tak	tak
	8.4.	Wdrożenie systemu Zarządzania Zintegrowanym Systemem Elektromobilności w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	8.5.	Wdrażanie rozwiązań telematycznych, wspomagających funkcjonowanie transportu w Zamościu, w tym systemów sterowania ruchem drogowym – ITS	tak	tak	tak	tak
	8.6.	Wprowadzanie nowych oraz rozszerzanie istniejących stref płatnego parkowania w Zamościu	tak	tak	nd	nd
	8.8.	Opracowanie wspólnej, zintegrowanej polityki parkingowej, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i> , uwzględniającej wspólne założenia i standardy oraz rozwiązania dedykowane dla Zamościa i dla miejscowości w gminie Zamość	tak	tak	tak	tak

Cel Strategiczny PZMM MOF Zamościa	Nr działania	Działanie pozostałe PZMM MOF Zamościa	Obszar Interwencji PZMM MOF Zamościa			
			Obszar Starego Miasta MOF Zamościa	Obszar miejski MOF Zamościa	Obszar przedmiejski MOF Zamościa	Pozostały obszar MOF Zamościa
Cel Strategiczny 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	8.9.	Tworzenie dla autobusów turystycznych bezpłatnych parkingów i/lub dedykowanych miejsc postojowych w Zamościu (poza obszarem Starego Miasta) i w gminie Zamość	nd	tak	tak	tak
	8.10.	Lokalizowanie zorganizowanych parkingów wielostanowiskowych dla pojazdów ciężarowych, na których będą one mogły odczekać do momentu umożliwiającego im wjazd do danej strefy ograniczonej dla ruchu ciężarowego w <i>MOF Zamościa</i>	nd	nd	tak	tak
	8.11.	Opracowanie standardów utrzymania dróg oraz infrastruktury dot. mobilności transportu publicznego, w podziale na <i>Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
Cel Strategiczny 9. Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność	9.1.	Opracowanie SULP – strategicznego planu zrównoważonej logistyki miejskiej dla <i>MOF Zamościa</i> , celem programowania i zarządzania przepływami towarów – mobilnością towarową	tak	tak	tak	tak
	9.2.	Opracowanie zasad dostarczania towarów do Zamościa i do miejscowości w gminie Zamość w oparciu o rodzaj, wiek, wielkość, ładowność i emisję spalin pojazdów ciężarowych i dostawczych	tak	tak	tak	tak
	9.4.	Wyznaczanie w <i>MOF Zamościa</i> dedykowanych dostawom towarów miejsc postojowych stałych lub w określonych przedziałach czasowych	tak	tak	tak	tak
	9.5.	Zmniejszanie uciążliwości dla mieszkańców <i>MOF Zamościa</i> generowanych przez ruch towarowy i dostawy towarów poprzez lobbowanie oraz wspomaganie lokalizowania centrów logistycznych i hubów logistycznych	nd	tak	tak	tak
	9.6.	Lobbowanie i zachęcanie w ramach kompetencji Miasta Zamość i Gminy Zamość do realizacji dostaw na odcinku ostatniej mili z hubów logistycznych przez małe pojazdy zeroemisyjne oraz rowery cargo – wprowadzanie zeroemisyjnej logistyki miejskiej w <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
Cel Strategiczny 10. Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS))	10.1.	Zwiększanie dostępności do transportu zbiorowego w <i>MOF Zamościa</i> w ramach idei MaaS poprzez wspieranie tworzenia hubów mobilności, w tym przy węzłach przesiadkowych	tak	tak	tak	nd
	10.2.	Tworzenie hubów mobilności przy dużych generatorach ruchu oferujących dostęp do różnego rodzaju systemów pojazdów współdzielonych	tak	tak	tak	nd
	10.3.	Lobbowanie i zachęcanie przez Miasto Zamość i Gminę Zamość do wprowadzania przez operatorów prywatnych komercyjnych usług systemów transportu współdzielonego na obszarze <i>MOF Zamościa</i>	tak	tak	tak	tak
	10.4.	Promowanie podróży łączonych jako wspólne przejazdy samochodem do pracy – car-pooling, ze stworzeniem dedykowanej dla obszaru <i>MOF Zamościa</i> aplikacji mobilnej	tak	tak	tak	tak

Źródło: II etap konsultacji społecznych dotyczących PZMM MOF Zamościa

6.4 Podmioty zaangażowane w realizację działań PZMM MOF Zamościa

Wdrażanie postanowień *PZMM MOF Zamościa* oraz wykonanie wskazanych w nim działań realizujących *Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa* wymagać będzie, oprócz ścisłej współpracy pomiędzy *JST MOF Zamościa*, także konieczności konsultacji, współpracy i koordynowania z innymi JST szczebla lokalnego, wojewódzkiego i krajowego oraz z wieloma innymi podmiotami, w tym zarządcami infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) i technicznej, organizatorami publicznego transportu publicznego, operatorami linii komunikacyjnych.

Celem takich działań jest zagwarantowanie oraz uzyskanie pełnej spójności i komplementarności *PZMM MOF Zamościa* z politykami oraz z planami dotyczącymi transportu i mobilności w wielu obszarach, w tym przede wszystkim: mobilności, użytkowania gruntów i planowania przestrzennego, rozwoju społeczno – gospodarczego, ochrony środowiska, adaptacji do zmian klimatu, zazieleniania obszarów miejskich, energetyki, zdrowia i edukacji.

W imieniu *JST MOF Zamościa* w realizację działań zaangażowane będą ich wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, właściwe do nadzoru i prowadzenia różnych działań, w tym działań mobilnościowych wskazanych w *PZMM MOF Zamościa*, związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, funkcjonujące w strukturach *JST MOF Zamościa*, tj.:

- **Urzędu Miasta Zamość**, w tym:
 - **Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu**,
 - **Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o. o. w Zamościu**,
- **Urzędu Gminy Zamość**, w tym:
 - **Gminny Zakład Obsługi Komunalnej Gminy Zamość**,

których funkcjonowanie często związane jest także ze współpracą z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

W celu możliwości realizacji działań *PZMM MOF Zamościa* powinien zostać przyjęty stosownymi uchwałami przez Radę Miasta Zamość oraz Radę Gminy Zamość.

Mając na uwadze realizację niektórych działań wykraczających poza samodzielne kompetencje *JST MOF Zamościa*, konieczna będzie współpraca z interesariuszami zewnętrznymi. Poniżej przedstawiono ich wykaz wraz z przykładami działań z *Pakietu działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa*, wymagających także ich zaangażowania:

- **Wojewody Lubelskiego i Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie**, w zakresie działań:
 - 1.5; 1.9; 1.13; 1.14;
 - 2.8;
 - 3.20;
 - 6.7;
 - 7.16;
 - 8.15;
- **Zarządu Województwa Lubelskiego i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.8; 1.9; 1.10; 1.13; 1.14;
 - 2.3; 2.8; 2.11; 2.14; 2.19;
 - 3.1; 3.3; 3.4; 3.6; 3.8; 3.18; 3.19; 3.20;
 - 4.9;
 - 5.2; 5.3; 5.4; 5.10;
 - 6.7;
 - 7.2; 7.4; 7.15; 7.16;
 - 8.1; 8.7; 8.12; 8.13; 8.14; 8.15;
 - 9.3;
- **Zarządu Powiatu Zamojskiego i Starostwo Powiatowe w Zamościu**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.9; 1.10; 1.13; 1.14;
 - 2.3, 2.5; 2.8; 2.10; 2.11; 2.12; 2.13; 2.14; 2.19;
 - 3.1; 3.2; 3.4; 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.12; 3.18; 3.19; 3.20;
 - 4.4; 4.9;
 - 5.2; 5.3; 5.4; 5.6; 5.10. 5.11;
 - 6.7;
 - 7.2; 7.4; 7.15; 7.16;
 - 8.1; 8.7; 8.12; 8.13; 8.15;
 - 9.3; 9.7;
 - 10.5;
- **gmin w powiecie zamojskim - Gminy Adamów, Gminy Łabunie, Gminy Nielisz, Gminy Sitno, Gminy Stary Zamość, Gminy Szczepieszyn i Gminy Zwierzyniec**, w zakresie działań:
 - 2.3; 2.5; 2.8; 2.19;

- 3.1; 3.3; 3.4; 3.6; 3.20;
- 4.9;
- 6.1; 6.7;
- 7.16;
- 8.1; 8.7; 8.12; 8.1; 8.7; 8.13; 8.14; 8.15;
- 10.5,
- **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.8; 1.9; 1.10;
 - 2.14;
 - 3.3; 3.6; 3.7;
 - 5.2; 5.3; 5.4;
 - 7.2; 7.4;
 - 8.7;
 - 9.3,
- **Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.8; 1.9; 1.10; 1.13; 1.14;
 - 2.14;
 - 3.3; 3.5; 3.6; 3.7;
 - 5.2; 5.3; 5.4; 5.6;
 - 7.2; 7.4;
 - 8.7;
 - 9.3;
- **Zarządu Dróg Powiatowych w Zamościu**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 1.8; 1.9; 1.10; 1.13; 1.14;
 - 2.14;
 - 3.3; 3.5; 3.6; 3.7;
 - 4.2;
- 5.2; 5.3; 5.4; 5.6;
- 7.2; 7.4;
- 8.7;
- 9.3;
- **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6;
 - 2.11; 2.12; 2.13; 2.14;
 - 3.6; 3.8; 3.9;
 - 4.2;
 - 5.3;
 - 6.6;
 - 7.2;
 - 8.3,
- **PKP Intercity S.A.**, w zakresie działań:
 - 8.1;
 - 10.5,
- **operatora regionalnych przewozów kolejowych w MOF Zamościa**, w zakresie działań:
 - 2.3; 2.8; 2.19;
 - 8.1; 8.12;
 - 10.5,
- **Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie oraz Komendy Miejskiej Policji w Zamościu**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 1.13; 1.14;
 - 3.5; 3.18;
 - 4.1; 4.4;
 - 5.5; 5.6; 5.7; 5.11;
 - 7.15; 7.16;
 - 8.12; 8.13;
 - 9.3,
- **właścicieli i zarządców infrastruktury elektrotechnicznej**, w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.7; 1.10;
 - 2.11; 2.12; 2.14;
 - 3.3; 3.6; 3.8;
 - 4.1; 4.2; 4.8
 - 5.2; 5.3; 5.4; 5.5; 5.7;
 - 7.2; 7.7; 7.8;
 - 8.7;
 - 9.7,
- **podmiotów prywatnych**, w tym: przewoźników komercyjnych, publicznych oraz prywatnych szkół ponadpodstawowych i uczelni wyższych, organizacji pozarządowych, deweloperów itp., w zakresie działań:
 - 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 1.10; 1.13; 1.14;
 - 2.3; 2.5; 2.8; 2.14; 2.19;
 - 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3.6; 3.7; 3.8; 3.9; 3.10; 3.12; 3.18; 3.19; 3.20;
 - 4.1; 4.2; 4.8; 4.9;
 - 5.2; 5.3; 5.4; 5.5; 5.6; 5.7; 5.10; 5.11;
 - 6.2; 6.4; 6.7;
 - 7.2; 7.4; 7.5; 7.7; 7.8; 7.15; 7.16;
 - 8.1; 8.7; 8.12; 8.13; 8.14; 8.15;
 - 9.3; 9.7;
 - 10.5.

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

6.5 Źródła finansowania działań PZMM MOF Zamościa

Do realizacji działań *PZMM MOF Zamościa* wymagane jest także pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania będą zarówno środki własne, jak i środki zewnętrzne. Działania, w tym szczególnie te wskazane przez Interesariuszy jako priorytetowe, mogą być realizowane, oprócz finansowania (w całości lub w części) z budżetów własnych *JST MOF Zamościa*, także z wykorzystaniem różnych dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy powiatowych, wojewódzkich, krajowych oraz europejskich, obowiązujących w aktualnym okresie programowania unijnego na lata 2021-2027, a także z nowych, które mogą powstać w ramach kolejnej perspektywy finansowej na lata 2028-2035.

Do najważniejszych zewnętrznych źródeł finansowania działań i inwestycji w ramach *PZMM MOF Zamościa*, oprócz budżetów własnych *JST MOF Zamościa*, należą programy i fundusze europejskie:

- Horyzont Europa,
- Interreg Europa Środkowa 2021-2027,
- Interreg Europa 2021-2027,
- Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027,
- Interreg NEXT Polska – Ukraina 2021-2027,
- URBACT Europejski Program Współpracy Terytorialnej dla Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich,

- Polsko-Szwajcarski Program Rozwoju Miast (dofinansowanie tylko dla Miasta Zamość),
- Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027,
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027,
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność,

oraz programy i fundusze krajowe:

- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej „Zeroemisyjny transport. Zielony transport publiczny”,
- Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Mając na uwadze możliwość powstania nowych programów i funduszy na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim i powiatowym oraz możliwe

zmiany procedur, wymogów i zakresów już istniejących programów, każdorazowo przy składaniu wniosku należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Kolejnym możliwym źródłem finansowania inwestycji mogą być środki inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej (np. przebudowa drogi dojazdowej, remont lub przebudowa dróg wokół inwestycji, budowa lub przebudowa skrzyżowań, budowa chodników i tras rowerowych).

Inwestycje związane z drogami krajowym (S17, DK17, DK74) i z drogami wojewódzkimi (DW837, DW843, DW849) na obszarze *MOF Zamościa*, mogą być finansowane osobno, w ramach zdań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie (z finansowaniem z budżetu państwa oraz źródeł zewnętrznych) oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (z finansowaniem z Budżetu Województwa Lubelskiego) oraz źródeł zewnętrznych, w tym także z dofinansowaniem z budżetów własnych *JST MOF Zamościa* w formie udzielenia pomocy rzeczowej (lub finansowej).

7 Monitorowanie PZMM MOF Zamościa

Prawidłowe wdrażanie i rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa* wymaga **cyklicznego monitorowanie postępów realizacji PZMM MOF Zamościa**. Takie monitorowanie pozwala na zweryfikowanie, czy działania w ramach poszczególnych *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa* (Rozdziały 6.1.1 – 0) są realizowane właściwie, a wdrażanie postanowień *PZMM MOF Zamościa* następuje zgodnie z jego przyjętymi założeniami i ustaleniami, a przez to, w jakim stopniu zaspokajane są potrzeby mieszkańców *MOF Zamościa* w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*.

Podmiotem koordynującym wdrażanie PZMM MOF Zamościa na całym obszarze *MOF Zamościa* dla Miasta Zamość i dla Gminy Zamość będzie **Urząd Miasta Zamość**. Jego zadaniem, poprzez wyznaczony wydział (albo: zespół, stanowisko merytoryczne, wskazanych pracowników lub pracownika), będzie monitorowanie:

- stopnia osiągnięcia poszczególnych wskaźników realizacji *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa* i wskaźników rezultatu *PZMM MOF Zamościa*,
- wykonania wszelkich projektów realizujących *Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa*.

Natomiast poszczególne *JST MOF Zamościa* będą odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych działań realizujących postanowienia *PZMM MOF Zamościa* oraz wpisujących się w dane *Cele Strategiczne PZMM MOF Zamościa*, koordynując je każda w swojej części w zakresie działań na swoim obszarze administracyjnym, z uwzględnieniem odpowiedniego *Obszaru Interwencji PZMM MOF Zamościa*.

Każda *JST MOF Zamościa* będzie przekazywała do podmiotu koordynującego wdrażanie *PZMM MOF Zamościa* informacje i dane dotyczące realizacji poszczególnych działań (obligatoryjnych – **Rozdz. 6.2** oraz ewentualnie fakultatywnych – **Rozdz. 6.3** lub innych – realizujących wybrany cel strategiczny) za dany rok. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji *PZMM MOF Zamościa*, na wzorze przygotowanym przez podmiot koordynujący wdrażanie *PZMM MOF Zamościa*.

W Tab. 7.1 i Tab. 7.2 zestawiono wskaźniki realizacji *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa* dla działań ujętych w *Pakiecie realizacyjnym PZMM MOF Zamościa* (**Rozdz. 6.2**), dla których ustalono ich wartości bazowe. Następnie zostały określone ich oczekiwane wartości docelowe w roku 2030 – założonym roku zrealizowania postanowień *PZMM MOF Zamościa*.

Wskaźniki oraz ich wartości bazowe oraz docelowe (na rok 2030) wynikają:

- ze wskazań przyjętych w dokumentach strategicznych *JST MOF Zamościa*,
- z ustaleń na podstawie danych z *Diagnozy MOF Zamościa*,
- ze wskazań dokumentów, polityk oraz wytycznych krajowych i europejskich,
- z danych GUS/BDL.

Pierwsze, obligatoryjne monitorowanie stopnia realizacji *PZMM MOF Zamościa*, nastąpi w **2025** roku – raport za rok 2024 rok, jako **bilans otwarcia**.

Następne obligatoryjne cykle – w formie raportów pośrednich, odbywać się będą:

- w roku **2027** – stan na koniec roku 2026,
- w roku **2029** – stan na koniec roku 2028.

Ostatni obligatoryjny cykl monitorowania, w formie raportu podsumowującego cały cykl realizacji *PZMM MOF Zamościa*, nastąpi w roku **2031** – stan na koniec roku 2030, jako **bilans zamknięcia**.

Po otrzymaniu kompletu danych i informacji od *JST MOF Zamościa*, podmiot koordynujący będzie mógł je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa*, zarówno w formie:

- **czterech obligatoryjnych raportów** prezentowanych:

- w roku **2025** – bilans otwarcia,
- w roku **2027** za rok 2026
- w roku **2029** za rok 2028.
- w roku **2031** – bilans zamknięcia,

jak i możliwych raportów uzupełniających raporty obligatoryjne (kiedy *JST MOF Zamościa* uznają to za potrzebne i konieczne), tak żeby uzyskać coroczny obraz zmian:

- **dodatkowych raportów za poprzedni rok:**

- w roku **2026** za rok 2025,
- w roku **2028** za rok 2027,
- w roku **2030** za rok 2029.

Ocena postępów realizacji *PZMM MOF Zamościa* w zakresie *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa* dokonywana będzie w oparciu o sześciostopniową skalę:

- **od 1** (ocena niedostateczna).
- **do 6** (ocena celująca).

Pozwoli to ustalić prawidłowy poziom realizacji poszczególnych *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa* w oparciu o osiągniętą rzeczywistą wartość wskaźników monitorowania względem założonych wartości docelowych w roku 2030.

Przy wdrażaniu działań ujętych w *PZMM MOF Zamościa* należy dążyć do realizacji wszystkich celów strategicznych na poziomie oceny co **najmniej bardzo dobrej** (5) do końca 2030 roku.

Za osiągnięcie wizji zrównoważonej mobilności dla *MOF Zamościa* przyjmuje się zrealizowanie i uzyskanie wartości docelowych w roku 2030 przez wszystkie wskaźniki rezultatu *PZMM MOF Zamościa*, wskazane w Tab. 7.2.

Jeżeli monitoring z raportów pośrednich (lub raportów corocznych) wskazywać będzie na brak, albo na niewystarczający postęp realizacji ustaleń *PZMM MOF Zamościa* w poszczególnych obszarach, jednostki je realizujące powinny:

- wzmocnić starania w celu uzyskania założonych wartości dla wskaźników, a
- w sytuacji braku możliwości przeciwdziałania, *JST MOF Zamościa* powinny zaktualizować *PZMM MOF Zamościa* poprzez jego dostosowanie do aktualnych i realnych możliwości *JST MOF Zamościa* oraz uwarunkowań prawnych i finansowych.

Ze względu na to, że do roku 2030 powinna zostać zrealizowana cała część operacyjna *PZMM MOF Zamościa*, tj.:

- powinny zostać zrealizowane wszystkie etapy cyklu *Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej* (Rys. 1.2),
- rozpocznie się kolejna, nowa perspektywa finansowa UE na lata 2028-2035,
- pojawią się nowe wyzwania na kolejną dekadę,

JST MOF Zamościa będą musiały przeanalizować następujące kwestie:

- czy warto kontynuować kierunki oraz działania wskazane w obecnym *PZMM MOF Zamościa*,
- czy obecny *PZMM MOF Zamościa* wymaga modyfikacji, żeby osiągnąć cele założone w części strategicznej,
- czy nowe uwarunkowania i możliwości oraz zasady dofinansowania nie wymagają konieczności dostosowania do nich zapisów obecnego *PZMM MOF Zamościa*.

Dlatego, dla dalszego prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, wskazuje się na potrzebę zaktualizowania w 2030 roku *PZMM MOF Zamościa* w całości, dla kolejnego okresu obowiązywania, z częścią operacyjną do roku 2040 i z częścią strategiczną np. do roku 2050.

Zarówno wskaźniki realizacji *Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa*, jak i wskaźniki rezultatu *PZMM MOF Zamościa*, są także wskaźnikami SMART, tj. jednocześnie są:

- **Specific** – specyficzne:
 - wynikające z wniosków i wskazań *Diagnozy MOF Zamościa*,
 - obowiązują dla całego obszaru wdrożenia postanowień *PZMM MOF Zamościa*, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych *Obszarów Interwencji PZMM MOF Zamościa*,
- **Measurable** – mierzalne:
 - z określoną, konkretną i prawidłową jednostką miary,
 - z wyznaczoną i możliwą metodą pomiaru,

- **Attainable** – osiągalne:
 - możliwe do zrealizowania przez dany podmiot oraz na danym obszarze *MOF Zamościa*,
 - realne do wykonania z wykorzystaniem dostępnych narzędzi do ich realizacji,
- **Relevant** – istotne:
 - są krokiem naprzód w zakresie wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*,
 - wpływają bez- lub pośrednio przede wszystkim na obszary związane z: mobilnością, planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, zazielenianiem obszarów miejskich, adaptacją do zmian klimatu, zdrowiem i edukacją,

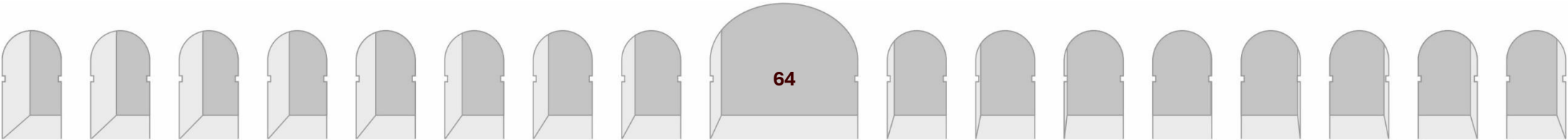
- **Time-based** – określone:
 - Wskazują, kiedy zostaną osiągnięte poszczególne działania obligatoryjne z *Pakietu realizacyjnego PZMM MOF Zamościa* oraz kiedy powinny zostać osiągnięte pozostałe, fakultatywne działania *PZMM MOF Zamościa*,
 - Wskazują, które działania są działaniami ciągłymi – realizowanymi przez cały okres obowiązywania *PZMM MOF Zamościa*.

7.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa

Dla prawidłowego monitorowania postępów realizacji PZMM MOF Zamościa, przyjęto 26 wskaźników realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa, realizujących każdy z 10. Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa, wraz z ich opisem i podaniem źródła danych.

Tab. 7.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa

Cel Strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
					bazowa	docelowa w 2030 roku
Cel Strategiczny 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	1	liczba ofiar śmiertelnych pieszych w MOF Zamościa rocznie	os.	2022	2	0
	2	liczba ofiar śmiertelnych rowerzystów w MOF Zamościa rocznie	os.	2022	0	0
	3	liczba ulic i dróg w strefach uspokojonego ruchu w MOF Zamościa	szt.	2024	149	300
Cel Strategiczny 2. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	4	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Zamościa	szt.	2023	0	5
	5	udział miejscowości w gminie Zamość obsługiwanych w dni robocze autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej	%	2024	71	90
	6	udział powierzchni zabudowanej w gminie Zamość, która znajduje się w odległości 2 km (w linii prostej) od czynnych przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych	%	2024	94,3	96
Cel Strategiczny 3. Poprawa infrastruktury rowerowej	7	długość dróg dla rowerów w MOF Zamościa	km	2023	68,5	150
	8	liczba parkingów B+R w MOF Zamościa	szt.	2024	0	8
	9	udział szkół w MOF Zamościa z zadaszonymi parkingami dla rowerów	%	2023	0	75



Cel Strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
					bazowa	docelowa w 2030 roku
Cel Strategiczny 4. Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO – Zespołu Staromiejskiego	10	liczba miejsc postojowych na obszarze Zespołu Staromiejskiego w Strefie 1 SPP w Zamościu	szt.	2023	187	150
Cel Strategiczny 5. Poprawa infrastruktury pieszej	11	liczba miejscowości w gminie Zamość w całości bez chodników	szt.	2023	9	6
	12	udział długości dróg gminnych i powiatowych w gminie Zamość z chodnikami oraz drogami dla pieszych i rowerów	%	2023	17,7	38,2
	13	udział chodników w stanie co najmniej dobrym w ciągu dróg gminnych i powiatowych publicznych w gminie Zamość	%	2023	93,4	96,5
Cel Strategiczny 6. Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport	14	średnia wartość stopnia zgodności w obowiązujących <i>suikzp</i> (lub <i>POG</i>) <i>JST MOF Zamościa</i> , w zakresie uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w <i>MOF Zamościa</i>	wartość	2023	1,4	2,8
	15	średnia wartość stopnia zgodności w obowiązujących dokumentach strategicznych <i>JST MOF Zamościa</i> , w zakresie uwzględniania zasad zrównoważonej mobilności	wartość	2024	1,0	2,8
	16	udział powierzchni <i>MOF Zamościa</i> objętej obowiązującymi <i>mpzp</i> w powierzchni ogółem <i>MOF Zamościa</i>	%	2022	54,9	56
Cel Strategiczny 7. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport)	17	udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez <i>JST MOF Zamościa</i>	%	2024	33	67
	18	udział autobusów spalinowych co najmniej z normą EURO 6 we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez <i>JST MOF Zamościa</i>	%	2024	24	33
	19	liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2023	1	6

Cel Strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
					bazowa	docelowa w 2030 roku
Cel Strategiczny 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	20	liczba międzygminnych i powiatowo-gminnych wspólnych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	2	4
	21	udział szkół w <i>MOF Zamościa</i> zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w <i>MOF Zamościa</i>	%	2023	50	90
	22	liczba cyklicznych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w <i>MOF Zamościa</i> dotyczących zrównoważonej mobilności	szt.	2023	8	20
Cel Strategiczny 9. Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność	23	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla <i>JST MOF Zamościa</i>	%	2024	0	50
	24	liczba <i>JST MOF Zamościa</i> z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	0	1
	25	długość ulic w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w Zamościu	km	2024	27,4	60,0
Cel Strategiczny 10. Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS))	26	liczba <i>JST MOF Zamościa</i> z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	0	1

Źródło: Opracowanie własne.



Wskaźnik nr 1. **Liczba ofiar śmiertelnych pieszych w MOF Zamościa rocznie**

Liczba ofiar śmiertelnych pieszych w wypadkach drogowych w *MOF Zamościa* (zmarłych na miejscu oraz zmarłych w ciągu 30 dni od dnia zaistnienia wypadku na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała), łącznie dla Miasta Zamość i dla Gminy Zamość w danym roku.

Wskaźnik dotyczy kwestii *wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych*, prezentowany jest liczbą ofiar śmiertelnych pieszych. Nawiązując do wytycznych *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, wskaźnik zakłada ograniczenie do roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych pieszych w wypadkach drogowych co najmniej o połowę w porównaniu z rokiem 2022.

Źródło danych: GUS/BDL oraz dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik nr 2. **Liczba ofiar śmiertelnych rowerzystów w MOF Zamościa rocznie**

Liczba ofiar śmiertelnych rowerzystów (kierujących rowerem) w wypadkach drogowych w *MOF Zamościa* (zmarłych na miejscu oraz zmarłych w ciągu 30 dni od dnia zaistnienia wypadku na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała), łącznie dla Miasta Zamość i dla Gminy Zamość) w danym roku.

Wskaźnik dotyczy kwestii *wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych*, prezentowany jest liczbą ofiar śmiertelnych kierujących rowerem. Nawiązując do wytycznych *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, wskaźnik zakłada utrzymanie na rok 2030 liczby ofiar śmiertelnych rowerzystów na poziomie wartości z roku 2022.

Źródło danych: GUS/BDL oraz dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik nr 3. **Długość ulic i dróg w strefach uspokojonego ruchu w MOF Zamościa**

Łączna długość ulic w Zamościu oraz dróg zamieszkanych w gminie Zamość w granicach wprowadzonych i funkcjonujących stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako drogi znajdujące się w prawidłowo oznakowanych strefach Tempo-20/30/40 (znakami B-43/B-44) oraz w prawidłowo oznakowanych strefach zamieszkania (znakami D-40/D-41).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie *zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem*, prezentowany jest w kilometrach, łączną długością dróg, np. 215 km ulic i dróg we wszystkich strefach uspokojonego ruchu w *MOF Zamościa*.

Źródło danych: dane *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 4. **Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Zamościa**

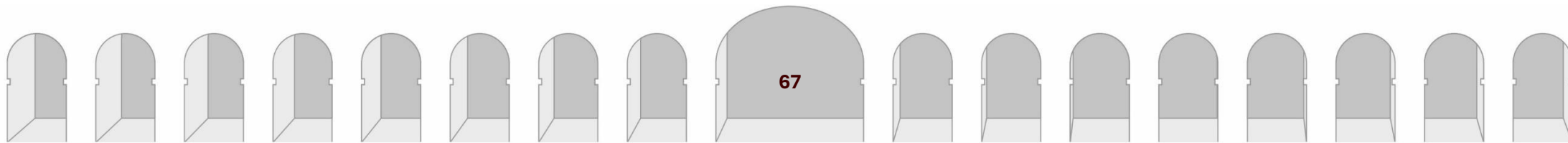
Liczba węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na obszarze *MOF Zamościa* – zwartych zespołów przystanków komunikacyjnych dla co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej (komunikacji miejskiej, gminnej, powiatowej i wojewódzkiej oraz opcjonalnie komercyjnej – autobusowej oraz kolejowej), wyposażonych w infrastrukturę przystankową oraz w parkingi dla rowerów B+R i/lub parkingi dla samochodów P+R i opcjonalnie w parkingi K+R.

Wskaźnik dotyczy kwestii *podziału modalnego (modalshare)* oraz kwestii *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej*, prezentowany jest łączną liczbą takich węzłów, np. 4 zintegrowane węzły przesiadkowe w *MOF Zamościa*.

Źródło danych: dane każdego z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 5. **Udział miejscowości w gminie Zamość obsługiwanych w dni robocze autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej**

Łączna liczba miejscowości w gminie Zamość, które są obsługiwane w dni robocze autobusowym, publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej, wobec liczby wszystkich miejscowości w gminie Zamość.



Wskaźnik ogólnie dotyczy kwestii *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej*, prezentowany jest w procentach, np. 98% miejscowości w gminie Zamość obsługiwanych jest w dni robocze autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*, pełniącej funkcję Organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz dane od Organizatora ptz obsługującego liniami komunikacyjnymi *MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 6. Udział powierzchni zabudowanej w gminie Zamość, która znajduje się w odległości 2 km (w linii prostej) od czynnych przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych

Udział powierzchni zabudowanej na obszarze gminy Zamość, którą obejmuje ekwidystanta 2 km – w linii prostej od czynnych przystanków autobusowych oraz czynnych w ruchu pasażerskim stacji i przystanków kolejowych, wobec całej powierzchni zabudowanej gminy Zamość.

Wskaźnik ogólnie dotyczy kwestii *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej*, prezentowany jest w procentach, np. 42% powierzchni zabudowanej w gminie Zamość znajduje się w odległości 2 km od czynnych przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych.

Źródło danych: ogólnodostępne bazy danych geoprzestrzennych (geoportal.gov.pl.), poddawane odpowiedniej analizie gisowej.

Wskaźnik nr 7. Długość dróg dla rowerów w MOF Zamościa

Łączna długość tras rowerowych w *MOF Zamościa* (w Zamościu i w gminie Zamość razem), rozumianych jako: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasy ruchu dla rowerów i kontrapasy ruchu dla rowerów. Do wskaźnika nie zalicza się długości rowerowych tras turystycznych.

Wskaźnik ogólnie dotyczy kwestii *podziału modalnego (modalshare)* oraz kwestii *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej*, prezentowany jest w kilometrach z zaokrągleniem do pełnych 100 metrów, np. 124,7 km dróg dla rowerów w MOF Zamościa.

Źródło danych: GUS/BDL lub dane każdej z *JST MOF Zamościa* oraz dane GDDKiA Lublin i ZDW Lublin.

Wskaźnik nr 8. Liczba parkingów B+R w MOF Zamościa

Liczba funkcjonujących, ogólnodostępnych parkingów dla rowerów typu B+R, powiązanych z transportem publicznym (np. przy węźle przesiadkowym), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem P+R.

Wskaźnik dotyczy kwestii *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej*,

prezentowany w sztukach, np. 5 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze *MOF Zamościa*.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 9. Udział szkół w MOF Zamościa z zadaszonymi parkingami dla rowerów

Liczba szkół posiadających wielostanowiskowe, zadaszone parkingi dla rowerów na swoim terenie, dostępne dla wszystkich uczniów (a także dla pracowników szkół), względem liczby wszystkich szkół w *MOF Zamościa*. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych, szkół średnich i szkół zawodowych oraz dodatkowo szkół wyższych, funkcjonujących na obszarze *MOF Zamościa*.

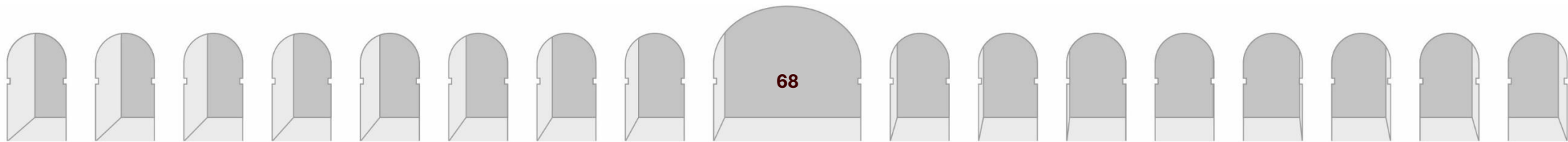
Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie *podziału modalnego (modalshare)* oraz *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej*, prezentowany jest jako udział procentowy, np. 45% szkół w *MOF Zamościa* posiada zadaszone parkingi rowerowe.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 10. Liczba miejsc postojowych na obszarze Zespołu Staromiejskiego w Strefie 1 SPP w Zamościu

Liczba ogólnodostępnych miejsc postojowych w Strefie 1 Strefy Płatnego Parkowania w Zamościu, tj. na obszarze Zespołu Staromiejskiego, objętych opłatą za postój.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności*



transportowej, prezentowany jest w sztukach, np. 175 miejsc postojowych w Strefie 1 SPP w Zamościu.

Źródło danych: dane Urzędu Miasta Zamościa oraz Zarządu Dróg Grodzkich w Zamościu.

Wskaźnik nr 11. Liczba miejscowości w gminie Zamość w całości bez chodników

Liczba miejscowości w gminie Zamość, które w całości w swoich granicach nie posiadają przy drogach chodników i/lub dróg dla pieszych i rowerów.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej, prezentowany jest w sztukach, np. 175 miejsc postojowych w Strefie 1 SPP w Zamościu.

Źródło danych: dane Urzędu Miasta Zamościa oraz Zarządu Dróg Grodzkich w Zamościu.

Wskaźnik nr 12. Udział długości dróg gminnych i powiatowych w gminie Zamość z chodnikami oraz drogami dla pieszych i rowerów

Łączna długość dróg zamiejskich w gminie Zamość (tj. dróg publicznych – gminnych i powiatowych), które są wyposażone w co najmniej jednostronny chodnik (drogę dla pieszych) i/lub drogę dla pieszych i rowerów (ciąg pieszo-rowerowy), wobec długości dróg zamiejskich (gminnych i powiatowych) razem.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie wypadków drogowych i wynikających z nich urazów

poszkodowanych oraz w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej, prezentowany jest udziałem procentowym łącznej długości dróg zamiejskich (gminnych i powiatowych) w gminie Zamość, wobec długości tych dróg ogółem, np. 42% dróg zamiejskich (gminnych i powiatowych) w gminie Zamość posiada chodniki oraz drogi dla pieszych i rowerów.

Źródło danych: Gminy Zamość oraz dane ZDP Zamość (przeglądy podstawowe roczne oraz przeglądy rozszerzone pięcioletnie dla dróg gminnych i powiatowych).

Wskaźnik nr 13. Udział chodników w stanie co najmniej dobrym w ciągu dróg gminnych i powiatowych w gminie Zamość

Długość chodników w ciągu dróg publicznych gminnych i powiatowych w gminie Zamość, których stan techniczny jest na poziomie oceny co najmniej dobrej, wobec długości chodników na drogach gminnych i powiatowych razem.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych, prezentowany jest udziałem łącznej długości chodników w ciągu dróg publicznych gminnych i powiatowych, które są w stanie technicznym co najmniej dobrym, wobec długości chodników razem w gminie Zamość, np. 75% chodników w gminie Zamość jest w stanie technicznym co najmniej dobrym.

Źródło danych: Gmina Zamość oraz dane ZDP Zamość (przeglądy podstawowe roczne oraz przeglądy rozszerzone pięcioletnie dla dróg gminnych i powiatowych).

Wskaźnik nr 14. Średnia wartość stopnia zgodności w obowiązujących suikzp (lub POG) JST MOF Zamościa, w zakresie uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w MOF Zamościa

Średnia wartość w obowiązujących suikzp (lub w planach ogólnych gmin) JST MOF Zamościa w zakresie stopnia uwzględniania oraz zgodności ich zapisów z zasadami planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w MOF Zamościa. Wartość ta obliczana jest według czterostopniowej skali oceny opisanej w Rozdziale 2.4 Kontekst lokalny w Diagnostyce PZMM MOF Zamościa.

Wskaźnik jest prezentowany jako średnia ocena z siedmiu kategorii (vide Rozdział. 2.4 Kontekst lokalny w Diagnostyce PZMM MOF Zamościa, tabela 2.2 Zgodność obowiązujących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w MOF Zamościa z ideą zrównoważonej mobilności – wiersz: Średnia ocena dla MOF Zamościa).

Źródło danych: JST MOF Zamościa.

Wskaźnik nr 15. Średnia wartość stopnia zgodności w obowiązujących dokumentach strategicznych JST MOF Zamościa, w zakresie uwzględniania zasad zrównoważonej mobilności

Średnia wartość w obowiązujących dokumentach strategicznych *JST MOF Zamościa* w zakresie uwzględniania oraz zgodności ich zapisów z ideą zrównoważonej mobilności. Wartość ta obliczana jest według czterostopniowej skali oceny opisanej w Rozdziale 2.4 *Kontekst lokalny w Diagnostyce PZMM MOF Zamościa*.

Wskaźnik prezentowany jest jako średnia ocena z siedmiu kategorii (vide Rozdział 2.4 *Kontekst lokalny w Diagnostyce PZMM MOF Zamościa*, tabela 2.1 *Stopień nawiązania w obowiązujących dokumentach strategicznych do idei zrównoważonej mobilności – wiersz: Średnia ocena dla MOF Zamościa*).

Źródło danych: *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 16. Udział powierzchni MOF Zamościa objętej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem MOF Zamościa

Wielkość pokrycia obowiązującymi *mpzp* powierzchni *MOF Zamościa*, wobec powierzchni całego obszaru *MOF Zamościa*. Wykazana jest przy tym wielkość obszaru nieobjętego jeszcze *mpzp*.

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym powierzchni *MOF Zamościa* pokrytej obowiązującymi *mpzp*, wobec powierzchni *MOF Zamościa* ogółem,

np. 75% powierzchni *MOF Zamościa* jest pokrytych obowiązującymi *mpzp*.

Źródło danych: *JST MOF Zamościa* oraz GUS/BDL.

Wskaźnik nr 17. Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez JST MOF Zamościa

Udział autobusów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) i autobusów niskoemisyjnych (z silnikami napędzanymi paliwami alternatywnymi – np. CNG, LNG), wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych organizowanych przez *JST MOF Zamościa*, w całkowitej liczbie autobusów objętych tymi zleceniami, zgodnie z aktualnie obowiązującymi udziałami w ustawie o *elektromobilności i paliwach alternatywnych*.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie *emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem*, prezentowany jest jako udział procentowy, np. 46% autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez *JST MOF Zamościa*.

Źródło: dane od Operatorów ptz w *MOF Zamościa* oraz od Organizatorów ptz w *MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 18. Udział autobusów spalinowych co najmniej z normą EURO 6 we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez JST MOF Zamościa

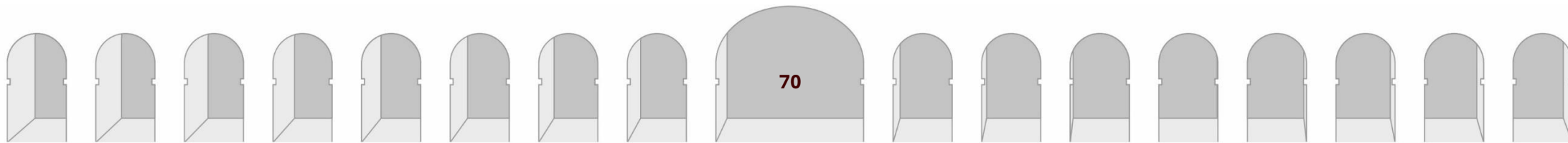
Udział autobusów spalinowych z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6 (lub wyższą), wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych organizowanych przez *JST MOF Zamościa*, w całkowitej liczbie autobusów objętych tymi zleceniami.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie *emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza*, prezentowany jest jako udział procentowy, np. 28% autobusów spalinowych co najmniej z normą EURO 6 we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez *JST MOF Zamościa*.

Źródło: dane od Operatorów ptz w *MOF Zamościa* oraz od Organizatorów ptz w *MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 19. Liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców MOF Zamościa

Łączna liczba cyklicznych kampanii informacyjnych oraz kampanii edukacyjnych o tematyce związanej z korzyściami (przede wszystkim dla środowiska naturalnego, klimatu i zdrowia człowieka) będącymi efektem obniżania zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu drogowego) na całym



obszarze *MOF Zamościa*. Wskaźnik obejmuje tylko cykliczne (nie jednorazowe) działania przeprowadzona przez *JST MOF Zamościa*, które są skierowane tematycznie do różnych grup wiekowych mieszkańców *MOF Zamościa*, tj. np. dzieci, młodzieży, osób w wieku produkcyjnym, seniorów.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach, np. 6 cyklicznych kampanii informacyjnych oraz edukacyjnych w *MOF Zamościa* w danym roku.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 20. Liczba międzygminnych i powiatowo-gminnych wspólnych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w MOF Zamościa

Liczba wszystkich przyjętych oraz zrealizowanych przez *JST MOF Zamościa* z gminami sąsiednimi i/lub Powiatem Zamojskim: wszelkich działań integracyjnych, projektów oraz porozumień, związanych z komunikacją miejską, podmiejską, gminną, międzygminną, gminno-powiatową. Dotyczy to m.in.: międzysamorządowej integracji komunikacyjnej (np. integracja taryfowo-biletowa, organizowanie ptz o charakterze użyteczności publicznej, likwidowanie wykluczenia komunikacyjnego) oraz europejskich, krajowych, wojewódzkich projektów i programów transportowych dot. integracji ptz w *MOF Zamościa*.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach łączną liczbą takich przyjętych i zrealizowanych działań dotyczących obszaru *MOF Zamościa*, np. 3 wspólne

międzygminne i powiatowo-gminne działania dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w *MOF Zamościa* w danym roku.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 21. Udział szkół w MOF Zamościa zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w MOF Zamościa

Liczba szkół w *MOF Zamościa* zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, wobec liczby wszystkich szkół w *MOF Zamościa*. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych, szkół średnich i szkół zawodowych oraz dodatkowo szkół wyższych, funkcjonujących na obszarze *MOF Zamościa*.

Wskaźnik ogólnie dotyczy wszystkich kwestii związanych z mobilnością, prezentowany jest w procentach, np. 85% szkół w *MOF Zamościa* jest zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością miejską w *MOF Zamościa* w danym roku.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 22. Liczba cyklicznych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w MOF Zamościa dotyczących zrównoważonej mobilności

Łączna liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w *MOF Zamościa*, bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystania alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu (szkolenia, spotkania edukacyjne i informacyjne, promowanie transportu publicznego i przemieszczeń na krótkie odległości bez użycia samochodu itp.), przeprowadzona przez *JST MOF Zamościa*.

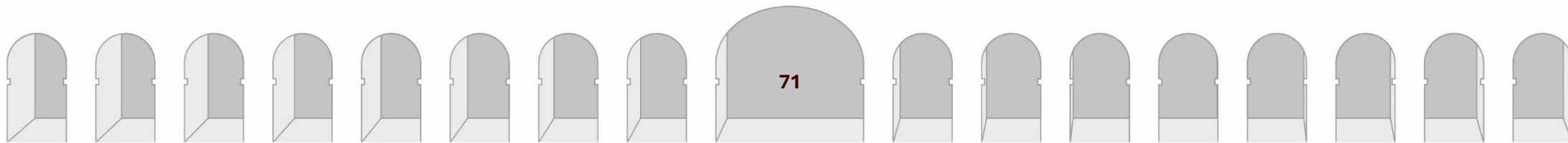
Wskaźnik dotyczy wszystkich kwestii związanych z mobilnością, prezentowany jest w sztukach, np. 15 kampanii informacyjno—promocyjno-edukacyjnych w *MOF Zamościa* w danym roku.

Źródło danych: dane każdej z *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 23. Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MOF Zamościa

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

- we flotach pojazdów *JST MOF Zamościa* użytkowanych w zadaniach związanych



z usługami komunalnymi, w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,

- we flotach pojazdów podmiotów zewnętrznych, które wykonują dla *JST MOF Zamościa* zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów, w całkowitej liczbie pojazdów tych podmiotów razem,

zgodnie z aktualnie obowiązującymi wartościami ich udziałów wymaganymi w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (lub w aktualnie obowiązującej ustawie traktującej o takich pojazdach).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem, prezentowany jest jako udział procentowy, np. 55% pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla *JST MOF Zamościa*.

Źródło: dane *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 24. Liczba JST MOF Zamościa z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w MOF Zamościa

Liczba *JST MOF Zamościa*, które wdrożyły opracowane dla całego obszaru *MOF Zamościa*

zasady ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego, m.in. poprzez wyniesienie w terenie docelowej organizacji ruchu oraz egzekwowanie przyjętych zasad i wymogów.

Wskaźnik obejmuje w stopniu ogólnym kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem, prezentowany jest w liczbie *JST MOF Zamościa*, które wdrożyły i egzekwują przyjęte zasady ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego.

Źródło danych: dane *JST MOF Zamościa*.

Wskaźnik nr 25. Długość ulic w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w Zamościu

Łączna długość ulic w granicach Miasta Zamość w obszarach stref zakazu wjazdu dla samochodów ciężarowych (czasowych, statycznych oraz dedykowanych określonym grupom i rodzajom pojazdów), oznakowanymi znakami B-5 z określoną wartością powyżej 3,5 t.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem, prezentowany jest w kilometrach (z możliwością zaokrąglenia

do pełnych 100 metrów), np. 65 km ulic w Zamościu w jest strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych.

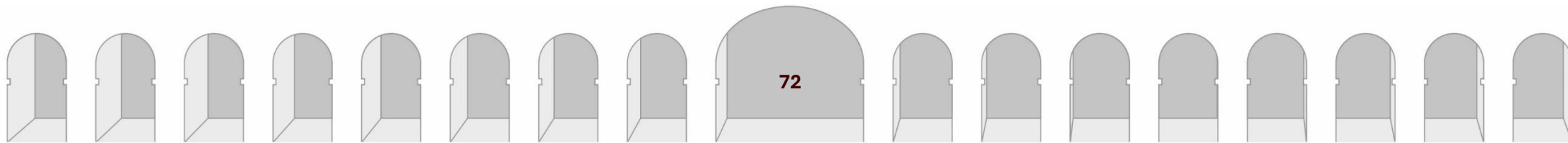
Źródło danych: dane Urzędu Miasta Zamościa oraz Zarządu Dróg Grodzkich w Zamościu.

Wskaźnik nr 26. Liczba JST MOF Zamościa z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze MOF Zamościa

Liczba *JST MOF Zamościa*, które wdrożyły (lub posiadają) na całym obszarze *MOF Zamościa* wspólną, zintegrowaną oraz ogólnodostępną i publiczną aplikację mobilną, która umożliwia zaplanowanie całej podróży po całym obszarze *MOF Zamościa*, z wykorzystaniem zarówno autobusowych i kolejowych linii ptz o charakterze użyteczności publicznej, jak i dostępnych pojazdów systemów współdzielonych.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej, prezentowany jest w liczbie *JST MOF Zamościa* z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze *MOF Zamościa*.

Źródło danych: dane *JST MOF Zamościa*.



7.2 Wskaźniki rezultatu PZMM MOF Zamościa

Dla prawidłowego monitorowania postępów realizacji *PZMM MOF Zamościa*, przyjęto 7 wskaźników rezultatu *PZMM MOF Zamościa*, realizujących postanowienia *PZMM MOF Zamościa*, w tym jego wizję, wybrany scenariusz rozwoju i cele strategiczne oraz obowiązujące wskaźniki SUMI, wraz z ich opisem i podaniem źródła danych.

Tab. 7.2 Wskaźniki rezultatu PZMM MOF Zamościa

Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
				bazowa	docelowa w 2030 roku
A	udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po <i>MOF Zamościa</i>	%	2019	76	75
B	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w <i>MOF Zamościa</i> rocznie	liczba zgonów / 100 tys. mieszkańców	2019	3,5	1,8
C	liczba lokali mieszkalnych w Zamościu narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	lokal mieszkalny	2022	1 800	180
D	średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w Zamościu	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	2023	13,4	10
E	mieszkańcy <i>MOF Zamościa</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	72	74
F	cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w <i>MOF Zamościa</i>	CO_2 w tonach (ekw.) / 100 tys. mieszkańców	2019	8 715	8 650
G	emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w <i>MOF Zamościa</i>	PM 2,5 w kg ekw. / 100 tys. mieszkańców	2019	1 205	1 100

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik rezultatu A. **Udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po MOF Zamościa**

Średniodobowy udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim *po MOF Zamościa* (ruch roczny), na podstawie modelu ruchu, tj. dotyczących podróży wewnątrz obszaru *MOF Zamościa* o motywacjach: dojazdy, służbowe oraz inne, wykonywanych systemami transportowymi – samochód osobowy i transport zbiorowy.

Wskaźnik dotyczy kwestii *podziału modalnego (modalshare)*, prezentowany jest udziałem procentowym, np.: 55% podróży w transporcie pasażerskim, w *MOF Zamościa* realizowanych jest samochodem osobowym.

Źródło: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0), w zakresie *MOF Zamościa*.

Wskaźnik rezultatu B. **Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w MOF Zamościa rocznie**

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku drogowego na obszarze *MOF Zamościa* (w Mieście Zamość i w Gminie Zamość) w skali roku, przeliczany na 100 tys. mieszkańców *MOF Zamościa*.

Wskaźnik dotyczy kwestii *wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych* oraz jest to **wskaźnik nr 5 – śmiertelne wypadki**

drogowe, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Zgodnie z wytycznymi *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*, zakładającymi ograniczenie do roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, jako rok bazowy przyjęty został rok 2019.

Wskaźnik prezentowany liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców, np. 2,3 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w *MOF Zamościa* w danym roku.

Źródło danych: GUS/BDL oraz dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik rezultatu C. **Liczba lokali mieszkalnych w Zamościu narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB**

Łączna liczba lokali mieszkalnych w Zamościu, które narażone są na hałas komunikacyjny pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Wskaźnik dotyczy kwestii *zanieczyszczenia hałasem*, prezentowany jest liczbą lokali mieszkalnych np. 325 lokali mieszkalnych w Zamościu jest narażonych na hałas drogowy o wartości $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Źródło danych: *Strategiczna Mapa Hałasu dla głównych dróg na terenie miasta Zamość* lub aktualny program ochrony środowiska.

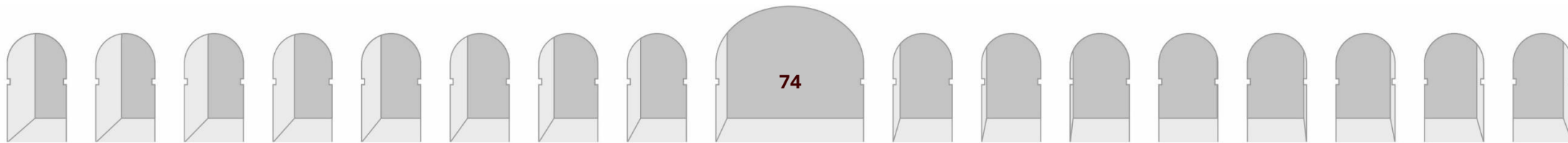
Wskaźnik rezultatu D. **Średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w Zamościu**

Średnioroczna wartość zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu (NO_2) w Zamościu.

Wskaźnik dotyczy kwestii *emisji gazów cieplarnianych* oraz *zanieczyszczenia powietrza*, prezentowany jest stężeniem średniorocznym NO_2 , wyrażonym w $\mu g/m^3$, np. średnia S_a w Zamościu wynosi w 2030 roku $10 \mu g/m^3$ dwutlenku azotu.

Źródło:

https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/current/station_details/archive/285, dane pomiarowe Zamość, ul. Hrubieszowska 69A, bank danych GIOŚ.



Wskaźnik rezultatu E. Mieszkańcy MOF Zamościa z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Procentowy udział sumy:

- liczby mieszkańców *MOF Zamościa*, którzy w odległości 417 m w linii prostej dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego (odpowiadającej odległości 5 minut dojścia pieszo) lub 833 m w linii prostej dla kolei (odpowiadającej odległości 10 minut dojścia pieszo) od miejsca zamieszkania, mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego,
- połowy liczby mieszkańców *MOF Zamościa*, którzy w odległościach jak wyżej, mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego,

w liczbie wszystkich mieszkańców *MOF Zamościa*. Dla obszaru zamieszkłego przez poniżej 100 tys. mieszkańców, bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie), a dobry dostęp to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę.

Wskaźnik dotyczy kwestii *dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej* oraz

jest to *wskaźnik nr 6 – dostęp do usług w zakresie mobilności*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), celem przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Wskaźnik prezentowany udziałem procentowym, np. 75% mieszkańców *MOF Zamościa* ma bardzo dobry lub dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego.

Źródło danych: dane *JST MOF Zamościa* oraz Organizatorów ptz w *MOF Zamościa*.

Wskaźnik rezultatu F. Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MOF Zamościa

Emisja gazów cieplarnianych CO₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców w *MOF Zamościa*, obliczana zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik dotyczy kwestii *emisji gazów cieplarnianych* oraz jest to *wskaźnik nr 7 – emisja gazów cieplarnianych*, opracowany przez Komisję

Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), prezentowany jest wartością CO₂ w tonach (ekw.), np. 8 699 t CO₂.

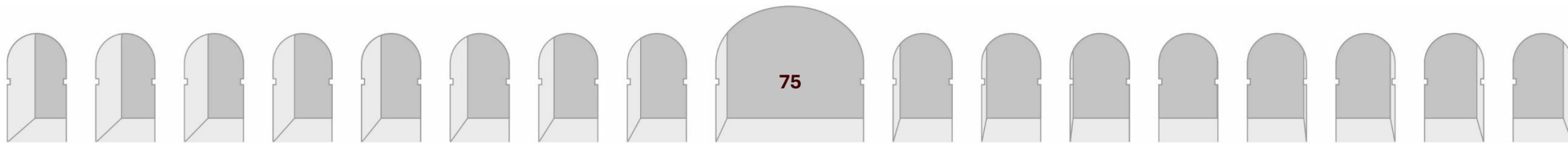
Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0).

Wskaźnik rezultatu G. Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM_{2,5}) w MOF Zamościa

Emisja pyłów PM_{2,5} (w kg PM_{2,5} ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców w *MOF Zamościa*, obliczona zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik dotyczy kwestii *zanieczyszczenia powietrza* oraz jest to *wskaźnik nr 3 – emisja zanieczyszczeń powietrza*, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), prezentowany jest wartością w kg PM_{2,5} ekw., np. 1 201 kg PM_{2,5} / 100 tys. mieszkańców w *MOF Zamościa*.

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0).



8 Spis rysunków

Rys. 1.1 Miasto Zamość i Gmina Zamość stanowiące MOF Zamościa.....	6
Rys. 1.2 Etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej.....	7
Rys. 2.1 Podróże mieszkańców Zamościa oraz gminy Zamość.....	9
Rys. 3.1 Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa.....	20

Rys. 4.1 Wybór scenariusza rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa.....	28
Rys. 6.1 Obszary Interwencji PZMM MOF Zamościa	50

9 Spis tabel

Tab. 4.1 Istotność Obszarów Strategicznych zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Zamościa	26
Tab. 4.2 Zestawienie wyników oceny scenariuszy rozwoju PZMM MOF Zamościa pod kątem realizacji Obszarów Strategicznych	27

Tab. 6.1 Działania w Pakiecie działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa	44
Tab. 6.2 Pozostałe działania PZMM MOF Zamościa.....	53
Tab. 7.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa	64
Tab. 7.2 Wskaźniki rezultatu PZMM MOF Zamościa	73