

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej

Załącznik nr 2 - Plan działania



Opracowanie pt.

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Załącznik nr 2 – Plan działania”

zostało przygotowane na zlecenie Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

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

na podstawie umowy nr SAKO.SZIT_KS.10.4.2022 z dnia 16.03.2022 roku wraz z aneksami.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu	Michał Męczyński
Bartłomiej Kasiuk - Koordynator	dr Łukasz Pancewicz
Michał Grobelny	Jakub Piecuch
Michał Jabłonowski	dr Maria Zych-Lewandowska
Bartosz Jarecki	i inni
Dawid Kulawczuk	

Skład tekstów: Natalia Jamróż

Korekta: Kamila Bielawska

Opracowanie graficzne: Natalia Jamróż – okładka, Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska – ulotka, plakat, roll-up.

Współpraca merytoryczna: Biuro Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska:

Ewa Milewska – Dyrektor Biura

Ewa Woźniak – Specjalista Koordynator ZIT.

Spis treści.

1.	JAK CZYTAĆ PLAN DZIAŁANIA AKO?	3
2.	DZIAŁANIA PLANU MOBILNOŚCI I EFEKTY ICH REALIZACJI	4
2.1.	ZINTEGROWANY AGLOMERACYJNY SYSTEM MOBILNOŚCI	7
2.2.	DOBRCZE ZAPLANOWANA I DOSTĘPNA AGLOMERACJA	21
2.3.	ZINTEGROWANY SYSTEM AGLOMERACYJNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	25
2.4.	ROZWÓJ MOBILNOŚCI ROWEROWEJ	36
2.5.	BEZPIECZNY I MNIEJ ENERGOCHŁONNY SYSTEM TRANSPORTOWY	47
2.6.	AGLOMERACYJNY SYSTEM LOGISTYKI MIEJSKIEJ	61
2.7.	ŚWIADOMI MIESZKAŃCY MOBILNEGO AKO	65
3.	WDRAŻANIE PLANU	73
3.1.	HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ	73

1. Jak czytać Plan działania AKO?

Miarą jakości każdego planu jest jego wykonalność.

Plan działania jest załącznikiem do „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” (Plan mobilności), który opisuje konkretną logikę wdrażania zmian w systemie mobilności. W dokumencie opisano szczegółowo sposoby wdrażania Planu mobilności – działania, które zostały wybrane w ramach analizy wielokryterialnej przedstawionej w Załączniku nr 1 - Wybór działań do realizacji. Dokument ten ma syntetyczny, wdrożeniowy charakter i został napisany z myślą o jego późniejszych zmianach w miarę realizacji i zaplanowanej ewaluacji PZMM AKO.

Miarą sukcesu realizacji Planu mobilności jest osiągnięcie poprawy wartości wskaźników oddziaływania, tj. zmiany sposobu funkcjonowania systemu mobilności. Poszczególne działania dobrano więc tak, by stanowiły logiczną całość, która prowadzi do osiągnięcia mierzalnych celów strategicznych.

Wszystkie zaplanowane działania mają charakter SMART, co oznacza, że są:

- skonkretyzowane – mają jednoznaczny charakter i nie mogą być luźno interpretowane;
- mierzalne – dla każdego zadania określono efekt realizacji – najczęściej w postaci wskaźnika produktu;
- osiągalne – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie mobilności;
- istotne – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów planu;
- określone w czasie – mają określony horyzont czasowy, w którym chcemy je wykonać. W pierwszej kolejności wykonane zostaną działania najważniejsze dla realizacji celów Planu mobilności.

Podstawą merytoryczną dla budowy dokumentu są standardy CIVITAS w zakresie planów wdrażania SUMP¹. Dokument czerpie w swojej budowie z części wdrożeniowych nagradzanych europejskich planów mobilności.

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

31.01.2023 r.

2. Działania Planu mobilności i efekty ich realizacji.

W celu ułatwienia powiązanie celów Planu mobilności z innymi dokumentami strategicznymi, Wieloletnimi Prognozami Finansowymi czy planami inwestycyjnymi, działania Planu zostały ujęte w tabelach w kolejnych podrozdziałach.

Z czego składają się tabele opisujące działania PZMM AKO?

Składają się one z:

- numeru działania;
- nazwy działania;
- zwięzłego opisu sposobu realizacji celu;
- przypisania działania do konkretnego wykonawcy oraz partnerów w jego realizacji:
 - AKO – Aglomeracja Kalisko-Ostrowska;
 - BSAKO – Biuro Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska;
 - CPK – Centralny Port Komunikacyjna S.A.;
 - DG MOVE – Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej;
 - Gminy AKO - Miasto Kalisz, Gmina Miasto Ostrów Wlkp, Gmina i Miasto Koźminek, Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce, Gmina i Miasto Odolanów, Gmina i Miasto Opatówek, Miasto i Gmina Pleszew, Gmina i Miasto Raszków, Gmina i Miasto Stawiszyn, Gmina Blizanów, Gmina Brzeziny, Gmina Ceków-Kolonia, Gmina Godziesze Wielkie, Gmina Gołuchów, Gmina Lisków, Gmina Mycielin, Gmina Ostrów Wielkopolski, Gmina Przygodzice, Gmina Sieroszewice, Gmina Sośnie, Gmina Szczytniki, Gmina Żelazków;
 - GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
 - JST AKO – jednostki samorządu terytorialnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej - Miasto Kalisz, Gmina Miasto Ostrów Wlkp, Gmina i Miasto Koźminek, Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce, Gmina i Miasto Odolanów, Gmina i Miasto Opatówek, Miasto i Gmina Pleszew, Gmina i Miasto Raszków, Gmina i Miasto Stawiszyn, Gmina Blizanów, Gmina Brzeziny, Gmina Ceków-Kolonia, Gmina Godziesze Wielkie, Gmina Gołuchów, Gmina Lisków, Gmina Mycielin, Gmina Ostrów Wielkopolski, Gmina Przygodzice, Gmina Sieroszewice, Gmina Sośnie, Gmina Szczytniki, Gmina Żelazków, Powiat Kaliski, Powiat Ostrowski, Powiat Pleszewski;
 - KKD – Kaliska Kolej Dojazdowa;
 - KW – Koleje Wielkopolskie;
 - MI – Ministerstwo Infrastruktury;
 - mieszkańcy;
 - MIGP – Miasto i Gmina Pleszew;
 - MK – Miasto Kalisz;
 - MOW – Miasto Ostrów Wielkopolski;
 - NGO – organizacje pozarządowe oraz pożytku publicznego;
 - OUID – Oświetlenie Uliczne i Drogowego sp. z o.o.;

- Organizatorzy PTZ AKO – organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (np. Samorząd Województwa Wielkopolskiego, Miasto Kalisz, Miasto Ostrów Wielkopolski, Miasto i Gmina Pleszew, Gmina Żelazków);
 - Operatorzy PTZ AKO – Operatorzy publicznego transportu zbiorowego w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (np. Kaliskie Linie Autobusowe Spółka z o.o.; Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim);
 - PKP IC – PKP Intercity S.A.;
 - PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - PKP S.A. – PKP S.A.;
 - POLREGIO – Polregio S.A.;
 - Powiaty AKO - Powiat Kaliski, Powiat Ostrowski, Powiat Pleszewski;
 - Przewoźnicy komercyjni;
 - Przewoźnicy – przewoźnicy komercyjni i Operatorzy PTZ AKO;
 - PSP – Państwowa Straż Pożarna;
 - UMWD – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego;
 - UMWL – Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego;
 - POLICJA – Komendy Powiatowe i Miejskie Policji w AKO;
 - SM – Straż Miejska;
 - POW – Powiat Ostrowski;
 - PK – Powiat Kaliski;
 - PPL – Powiat Pleszewski;
 - SAKO – Stowarzyszenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
 - SKPL - SKPL Infrastruktura i Linie Kolejowe sp. z o.o.;
 - SM – Straże Miejskie funkcjonujące na obszarze AKO;
 - SWW – Samorząd Województwa Wielkopolskiego;
 - WBPP – Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu;
 - WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Kaliszu;
 - WUW – Wielkopolski Urząd Wojewódzki;
 - WZDW - Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich;
 - Spółki grupy PKP;
 - Podmiot prywatny;
 - Zarządcy dróg powiatowych;
 - Zarządcy przystankami i dworcami;
 - ZSUMP – Zespół ds. SUMP;
- określonego horyzontu czasowego realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji;
 - informacji o źródłach finansowania działania i klasie kosztów:
 - środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO;
 - środki zewnętrzne (między innymi: Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, Interreg Europy Środkowej, Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego

Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS, budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, Program Budowy Dróg Krajowych, Program budowy 100 obwodnic, Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej, Program Utrzymania Dróg Krajowych, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej);

- budżet obywatelski;
- środki prywatne oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego;
- informacji o partnerach w realizacji działania;
- informacji o pożądanym efekcie realizacji celu, w większości wypadków w postaci wskaźników produktu.

Efektywność kosztową zadań oceniono w trzech klasach kosztowych uwzględniającej zmieniające się uwarunkowania technologiczne oraz społeczno-gospodarcze. Działania o niskim koszcie wymagają finansowania na poziomie do 500 tysięcy złotych. W przypadku działań o wysokim koszcie należy zakładać nakłady inwestycyjne przynajmniej na poziomie 20 milionów złotych.

Tabela 1. Skala ocen efektywności kosztowej.

Klasa kosztów	WYSOKI KOSZT	ŚREDNI KOSZT	NISKI KOSZT
Ocena efektywności	1	2	3

2.1. Zintegrowany aglomeracyjny system mobilności.

DZIAŁANIE 2.1.1. Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Wypracowanie i uzgodnienie w ramach SAKO wzorów informacji pasażerskiej (w formie papierowej) umieszczanych na przystankach.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO – wypracowanie standardów. Zarządcy przystanków i dworców – wdrożenie.
HORYZONT CZASOWY	2027.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AK, JST AKO, BSAKO.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Opracowanie wzoru informacji pasażerskiej umieszczanej na przystankach (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: opracowany wzór - 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Wprowadzenie wzoru informacji pasażerskiej umieszczanej na przystankach (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: wprowadzony wzór - 1).

DZIAŁANIE 2.1.2. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów, która obecnie funkcjonuje w wersji papierowej w przekazywanych przez przewoźników zmianach rozkładów jazdy we wnioskach o zmianie zezwoleń lub zaświadczeń, będących potwierdzeniem uprawnienia do wykonywania przewozów. Lobbowanie za utworzeniem jednolitej wojewódzkiej cyfrowej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów, która będzie podstawą do włączania prywatnych przewoźników do systemu informacji pasażerskiej.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	BSAKO – opracowanie standardu bazy w porozumieniu z JST AKO. JST AKO – cyfryzacja zezwoleń, zaświadczeń i utworzenie baz danych.
HORYZONT CZASOWY	2027.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Odsetek linii komunikacyjnych, na które wydano zezwolenie lub zaświadczenie na przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym osób, z rozkładem jazdy w całkowitej liczbie pozwoleń (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba pobrań danych rozkładowych w wolnym dostępie (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 50 pobrań rocznie).

DZIAŁANIE 2.1.3. Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Zapewnienie danych rozkładowych o połączeniach organizowanych przez organizatorów transportu AKO w formacie GTFS-static. Udostępnienie danych rozkładowych w wolnym dostępie.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO.
HORYZONT CZASOWY	2027.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, MI.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Udział linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej z ogólnodostępnym rozkładem jazdy w formacie GTFS-static (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 100%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba pobrań danych rozkładowych w wolnym dostępie (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 50 pobrań rocznie).

DZIAŁANIE 2.1.4. Udobępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Wykorzystanie rozkładów w formacie GTFS z uwzględnieniem czasu rzeczywistego i lokalizacji przejazdu. Wyposażenie operatorów w Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (w tym modernizacja obecnie już posiadanych) umożliwiające generowanie plików GTFS-realtime zawierających informacje o bieżących opóźnieniach kursów linii regularnych.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Wprowadzony standard GTFS-realtime (wartość bazowa: 0% kursów; wartość docelowa: 100% kursów).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik produktu: Liczba operatorów, którzy wprowadzili rozkłady w formie GTFS-realtime (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 100%).

DZIAŁANIE 2.1.5. Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Nawiązanie współpracy z podmiotem komercyjnym oferującym planer (wyszukiwarkę internetową i aplikację mobilną) podróży lub stworzenie i utrzymanie własnego autorskiego rozwiązania. Zakres funkcjonowania zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej w AKO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2027: Gminy ze zorganizowanym transportem publicznym; • 2030: Gminy ze zorganizowanym transportem publicznym + kolej + przewozy komercyjne; • 2030: usługi współdzielenia samochodów, przejazdów, hulajnóg, rowerów, innych UTO. <p>Celem systemu będzie zapewnienie mieszkańcom AKO sprawdzenia w jednym miejscu rozkładów jazdy wszystkich linii autobusowych i kolejowych wykonywanych na terenie AKO oraz lokalizacji pojazdu wyposażonego w systemy z zadania 1.4, a także zapewnienia informacji na temat systemów mobilności współdzielonej.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	<p>Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO – nawiązanie współpracy z podmiotem komercyjnym. JST AKO - podmioty współpracujące.</p>
HORYZONT CZASOWY	<ul style="list-style-type: none"> • 2027 – rozkłady statyczne; • 2030 – rozkłady dynamiczne (uwzględniające lokalizację autobusu); • 2030: - usługi współdzielone.
KLASA KOSZTU	3
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	<p>Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.</p>
PARTNERZY	<p>Podmioty prywatne (komercyjne platformy planowania podróży), Przewoźnicy, BSAKO, SWW.</p>
WSKAŹNIK PRODUKTU	<p>Wskaźnik produktu: Funkcjonowanie jednolitego zintegrowanego systemu informacji pasażerskiego w formie planera podróży (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 1).</p>
WSKAŹNIK REZULTATU	<p>Wskaźnik rezultatu: Roczna liczba wejść do planera podróży (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 30 000).</p>

DZIAŁANIE 2.1.6. Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Gromadzenie (między innymi na podstawie kompleksowych badań ruchu) oraz przetwarzanie danych o systemie mobilności AKO. Działanie to umożliwi spełnienie wymogów unijnych w zakresie sposobu gromadzenia danych o mobilności. Działanie obejmuje regularne prowadzenie całościowych i/lub częściowych badań napełnień pojazdów transportu zbiorowego, zarówno kolei aglomeracyjnej, jak i autobusów, zarówno u przewoźników państwowych i jak i prywatnych. Badania powinny obejmować w zależności od zapotrzebowania, poszczególne ośrodki miejskie i/lub całą Aglomerację.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	BSAKO, JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Podmioty prywatne, Komercyjne platformy planowania podróży, Przewoźnicy komercyjni, SWW.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba przeprowadzonych analiz w zakresie mobilności (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba przekazanych danych do Ministerstwa ds. transportu oraz Komisji Europejskiej (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: w zależności od potrzeb wskazanych organów).

DZIAŁANIE 2.1.7. Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Utworzenie systemu integrującego sprzedaż biletów różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO.
HORYZONT CZASOWY	2027.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, KW, POLREGIO, Przewoźnicy komercyjni.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba funkcjonujących zintegrowanych biletów okresowych pomiędzy przynajmniej dwoma organizatorami (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Roczna liczba sprzedanych zintegrowanych biletów okresowych na obszarze AKO, obejmująca wszystkie funkcjonujące porozumienia biletowe (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2000).

DZIAŁANIE 2.1.8. Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Uzgodnienie pomiędzy samorządami wspólnych rodzajów biletów i zasad pobierania opłat. Wprowadzenie taryfy w przewozach realizowanych przez organizatorów oraz zachęcanie pozostałych przewoźników do stosowania podobnych regulacji. System powinien być oparty o model strefowy (jeden bilet aglomeracyjny) i cyfrowe systemy płatności. Rozwiązanie możliwe do wprowadzenia w formule Związku Powiatowo-Gminnego i współpracy z organizatorem przewozów kolejowych i przewoźnikami kolejowymi.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO, JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, fundusze europejskie, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, Przewoźnicy, KW, POLREGIO, BSAKO.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba samorządów, na terenie których obowiązuje wspólna taryfa (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 3).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba przewoźników, których realizowane przewozy są objęte wspólną taryfą (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 3).

DZIAŁANIE 2.1.9. Wyposażenie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Zakup i montaż (w tym również modernizacja obecnie istniejących) urządzeń do sprzedaży biletów i pobierania opłat za przejazdy, zamontowanych na przystankach lub w autobusach.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	BSAKO, Gminy AKO, Powiaty AKO, Operatorzy PTZ AKO.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba nowych lub zmodernizowanych urządzeń dostępnych dla pasażerów (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 80).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba autobusów lub przystanków wyposażonych w nowe lub zmodernizowane urządzenia (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 80).

DZIAŁANIE 2.1.10. Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Włączenie zamkniętych przewozów szkolnych w system transportu publicznego. Udostępnienie przewozów szkolnych odbędzie się w trzech etapach, w zależności od możliwych nakładów na ten cel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ETAP I: udostępnienie istniejących autobusowych przewozów szkolnych zamkniętych (bez zmiany rozkładów jazdy) poprzez zmianę na przewóz regularny dla wszystkich chętnych, wszędzie tam, gdzie pozwala na to brak potrzeby zmiany wielkości autobusu lub zatrudnienia dodatkowych opiekunów. To opcja, w której następuje jedynie przekierowanie wydatków bez konieczności ich zwiększania; • ETAP II: udostępnienie istniejących, zamkniętych przewozów szkolnych poprzez zmianę na przewóz regularny dla wszystkich z dodatkowymi środkami na zwiększenie wielkości autobusu i zatrudnienie dodatkowych opiekunów dla dzieci szkolnych; • ETAP III: po udostępnieniu przewozów dla wszystkich, przewozy regularne będą dostępne również w dni wolne od nauki oraz dodatkowe kursy poza godzinami lekcyjnymi.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Gminy AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba linii komunikacyjnych w ramach zamkniętych przewozów szkolnych (wartość bazowa: 44; wartość docelowa: 0).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba obrębów administracyjnych z brakiem dostępu do transportu zbiorowego na terenie AKO w dzień roboczy szkolny (wartość bazowa: 109; wartość docelowa: 0).

DZIAŁANIE 2.1.11. Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Organizacja dwóch wyjazdów studyjnych dla przedstawicieli wszystkich gmin AKO do miejsc, w których funkcjonują Związki Powiatowo-Gminne lub w miarę możliwości finansowych, np. do Czech. Organizacja szkoleń dla samorządów należących do AKO o sposobie organizacji publicznego transportu zbiorowego i źródeł jego finansowania. Przedstawiciele organizatorów transportu wezmą udział w szkoleniach, konferencjach, wizytach studyjnych w celu podnoszenia swoich kompetencji. Lobbowanie na rzecz objęcia dopłatami FRPA odcinków linii komunikacyjnych realizowanych przez np. komunikację miejską na obszarach gmin, które podpisały porozumienia międzygminne. Rozszerzenie dopłat umożliwiłoby zmniejszenie kosztów funkcjonowania komunikacji o charakterze miejskim na obszarze tych gmin.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO, Organizatorzy PTZ AKO, BSAKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

2.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

Organizatorzy transportu w Polsce i Europie, Organizacje branżowe, DG MOVE.

**WSKAŹNIK
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba odbytych wyjazdów studyjnych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 2).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba samorządów, które podjęły zadania w zakresie zintegrowanych rozwiązań organizacji transportu publicznego (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2).

DZIAŁANIE 2.1.12. Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Powołanie Związku Powiatowo Gminnego (lub innego) zapewniającego możliwość dobrowolnej, wspólnej organizacji transportu międzygminnego i międzypowiatowego (poza transportem miejskim) na obszarze AKO ² .
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, BSAKO.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba Członków AKO należących i finansujących Związek Powiatowo-Gminny (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10 Członków AKO).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba Członków AKO objętych publicznym transportem zbiorowym organizowanym przez jeden podmiot (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10 Członków).

² Do związku mogą dołączyć także gminy z obszaru powiatu, który nie jest członkiem Związku, a także spoza obszaru funkcjonalnego AKO, pod warunkiem zachowania ciągłości terytorialnej obszaru Związku. Przykładem jest Gmina Kęty z powiatu oświęcimskiego w Beskidzkim Związku Powiatowo-Gminnym czy Gmina Siechnice z powiatu wrocławskiego w Związku Powiatowo-Gminnym „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”.

DZIAŁANIE 2.1.13. Koordynacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Zadaniem Związku Powiatowo-Gminnego będzie organizacja publicznego transportu zbiorowego na obszarze jego funkcjonowania, standaryzacja oraz utrzymanie bieżące infrastruktury przystankowej, dystrybucja rozkładów jazdy i biletów, a także działania w zakresie integracji rozkładowej, taryfowej własnych przewozów z innymi organizatorami transportu. W przypadku powołania organizatora transportu podmiot pozyska niezbędne oprogramowanie do zarządzania systemem. Zatrudnienie w biurze organizatora transportu AKO będzie utrzymywane na poziomie adekwatnym do liczby zadań.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

2.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

SWW, BSAKO.

**WSKAŹNIK
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba Członków AKO, którzy przekazali zadania dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego, utrzymania i standaryzacji infrastruktury przystankowej do organizatora transportu (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10 Członków).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba obszarów administracyjnych objętych publicznym transportem zbiorowym organizowanym przez ZPG (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 55%).

DZIAŁANIE 2.1.14. Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie ma na celu opracowanie analizy AKO pod względem możliwości komunikacyjnych uwzględniającej m.in. zasadność realizacji przedsięwzięcia, identyfikację „wąskich gardeł” na sieci kolejowej, prognozy ruchu dla różnych scenariuszy, niezbędny zakres prac, szacowane koszty organizacji przewozów, zakres inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, harmonogram ewentualnej realizacji projektu, analizę wielokryterialną oraz instytucjonalno-prawną.</p> <p>Dokument koncepcji obejmie wszystkie aspekty funkcjonalne i uwarunkowania dotyczące stworzenia systemu kolei aglomeracyjnej.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	BSAKO, SWW.
HORYZONT CZASOWY	2025.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne, środki SWW.
PARTNERZY	JST AKO, Przewoźnicy prywatni, PKP PLK, Podmiot prywatny (zewnętrzna firma doradcza).
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Opracowanie koncepcji kolei aglomeracyjnej (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: przygotowany dokument - 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Podjęcie przez SAKO i SWW decyzji dotyczącej wariantu realizacji projektu na podstawie określonych w koncepcji m.in.: a) potrzeb przewozowych i popytu na przewozy, b) obszaru sieci kolejowej w AKO planowanej do objęcia systemem kolei aglomeracyjnej, c) organizatora i przewoźnika, d) częstotliwości połączeń, e) przygotowanie koncepcji funkcjonowania oferty usług w publicznym transporcie zbiorowym poszerzonej o kolej aglomeracyjną na terenie AKO, f) sposobu finansowania przewozów, g) zakresu niezbędnych inwestycji taborowych i infrastrukturalnych, h) harmonogramu działań.

2.2. Dobrze zaplanowana i dostępna Aglomeracja.

DZIAŁANIE 2.2.1. Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Opracowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które wprowadzają tereny wyłączone z możliwości lokalizowania na nich nowej zabudowy (tereny zieleni, rolne, otwarte i nieużytki poza miastami, tereny łąk i pastwisk itd.) przy dopuszczeniu rozbudowy, przebudowy, nadbudowy wyłącznie w ramach istniejących siedlisk oraz budowę niezbędnej infrastruktury technicznej, a także związanej z produkcją rolną.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Gminy AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	WBPP.
EFEKTY REALIZACJI	Efekt realizacji: Ograniczenie rozproszenia nowo powstającej zabudowy w AKO.
WSKAŹNIK PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Powierzchnia terenów rolnych, zadrzewionych, krzewów, roślinności trawiastej objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (wartość bazowa: 9%; wartość docelowa: 12%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Udział budynków mieszkalnych zlokalizowanych poza strefą zwartej zabudowy (zgodnie z definicją strefy wynikającej z planowanej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym RM-0610-22-23 UD369) w ogóle budynków mieszkalnych na terenie SAKO (wartość bazowa: 2,2%, wartość docelowa: 2%).

DZIAŁANIE 2.2.2. Racionalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Opracowanie Planów ogólnych przez gminy AKO. Przyjęte rezerwy terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz terenów zabudowy o funkcjach mieszanych, gdzie jedną z funkcji jest zabudowa mieszkaniowa będą oparte o prognozę demograficzną dla danej gminy, a w przypadku występowania dotychczas nadpodaży terenów przeznaczonych pod zabudowę ich powierzchnia zostanie zmniejszona.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Gminy AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	WBPP.
EFEKTY REALIZACJI	Efekt realizacji: Ograniczenie nadpodaży terenów przeznaczonych pod zabudowę oraz powstawanie nowych budynków jako kontynuacja istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba uchwalonych po wejściu w życie SUMP AKO Planów ogólnych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 5).
WSKAŹNIKI REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Udział wydanych pozwoleń na budowę budynków o funkcji mieszkaniowej wydanych w strefie zwartej zabudowy (zgodnie z definicją strefy wynikającej z planowanej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym RM-0610-22-23 UD369) w ogóle pozwoleń na budowę wydanych na terenie AKO (wartość bazowa: 35%; wartość docelowa: 100% - proponowana wartość jest zgodna z założeniami projektu ustawy).

DZIAŁANIE 2.2.3. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Wyznaczanie rezerw terenów przeznaczonych pod zabudowę w Planach ogólnych oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w sąsiedztwie istniejących lub planowanych przystanków, stacji oraz dworców transportu zbiorowego, w odległości do 1 km od przystanków, stacji i dworców kolejowych oraz 0,5 km od przystanków i dworców autobusowych. Planowana zabudowa powinna zakładać zróżnicowane funkcje: mieszkaniowe, usługowe (w tym usługi publiczne), rekreacyjne, zieleń itd.

Dostosowywanie powierzchni nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę do realnych potrzeb rozwojowych gminy. Tam, gdzie to możliwe należy dążyć do relokacji rezerw terenów rozwojowych na te o korzystniejszej lokalizacji ze względu na dostępność transportu zbiorowego.

Wyposażanie w niezbędną infrastrukturę (sieci, drogi) w pierwszej kolejności terenów o korzystnej lokalizacji ze względu na dostępność transportu zbiorowego.

Kształtowanie terenów rozwojowych lokalizowanych w sąsiedztwie stacji, przystanków oraz dworców tak, aby zapewniały możliwie najkrótszy dostęp pieszy i rowerowy do przystanków, stacji i dworców.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

Gminy AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

PKP PLK, WBPP.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Powierzchnia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w odległości do 1 km od przystanków i stacji kolejowych na terenie AKO (wartość bazowa: 549,5 ha; wartość docelowa: 605 ha).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Powierzchnia terenów zabudowanych o funkcji mieszkaniowej, usługowej oraz mieszkaniowo-usługowej w odległości do 1 km od przystanków i stacji kolejowych na terenie AKO (wartość bazowa: 859,4 ha; wartość docelowa: 945 ha).

DZIAŁANIE 2.2.4. Koordynacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Utworzenie komisji architektoniczno-urbanistycznej działającej w ramach Stowarzyszenia Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej na podstawie porozumień międzygminnych, składającej się z Członków SAKO odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, której zadaniem będzie (na wniosek gminy) opiniowanie dokumentów planistycznych (Planów ogólnych oraz dokumentów planistycznych AKO) oraz ocena ich zgodności z dokumentami strategicznymi SAKO. W ramach działalności komisji będą organizowane szkolenia dla urzędników zajmujących się planowaniem przestrzennym.</p> <p>Bieżące uzupełnianie i aktualizacji danych zwartych w Regionalnej Zintegrowanej Infrastrukturze Informacji Przestrzennej Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, tzw. AKOportalu.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO, BSAKO.
HORYZONT CZASOWY	2024 (utworzenie komisji). Działanie ciągłe (działalność komisji; aktualizacja AKOportalu) - 2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	WBPP, SWW.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu I: Powołanie komisji architektoniczno-urbanistycznej w ramach SAKO (wartość bazowa: brak; wartość docelowa: utworzona komisja). Wskaźnik produktu II: Liczba aktualnych i zwektoryzowanych Planów ogólnych oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin AKO w AKOportalu (wartość bazowa: 19 gmin; wartość docelowa: wszystkie gminy AKO).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu I: Liczba JST AKO posiadająca swoich przedstawicieli w komisji architektoniczno-urbanistycznej AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa wszystkie JST AKO). Wskaźnik rezultatu II: Liczba posiedzeń komisji w ciągu roku (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 4).

2.3. Zintegrowany system aglomeracyjnego transportu publicznego.

DZIAŁANIE 2.3.1. Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Powstanie dokumentu wskazującego m.in. zasadność realizacji przedsięwzięcia, niezbędny zakres prac, szacowane koszty, zakres niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, harmonogram ewentualnej realizacji projektu.</p> <p>Koncepcja zawierać będzie opis funkcjonowania kolei wąskotorowej w AKO zarówno w kontekście przewozów w transporcie publicznym, jak i jej roli edukacyjno-turystycznej.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	<p>MOW, MIGP, PK – zainicjowanie działania.</p> <p>BSAKO - podmiot współpracujący.</p>
HORYZONT CZASOWY	2027.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, JST AKO, Przewoźnicy komercyjni, NGO, Podmiot prywatny (zewnętrzna firma doradcza), KKD, SKPL.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Opracowanie koncepcji (wartość bazowa: 0; docelowa: przygotowany dokument - 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Podjęcie przez SAKO decyzji dotyczącej wariantu realizacji projektu na podstawie określonych w koncepcji: a) potrzeb przewozowych i popytu na przewozy, b) fragmentów sieci kolejowej wąskotorowej w AKO planowanej do objęcia działaniami remontowymi i rewitalizacyjnymi oraz potrzeb taborowych, c) powiązania połączeń kolejowych z lokalnym i miejskim transportem autobusowym, f) sposobu finansowania realizacji inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, g) sposobu finansowania przewozów, h) harmonogramu działań.

DZIAŁANIE 2.3.2. Nawiązanie współpracy z samorządami i spółkami kolejowymi w celu uwzględnienia projektów na terenie AKO do realizacji w ramach rządowych kolejowych programów modernizacyjnych (np. Program Przystankowy, Dworcowy).

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Podjęcie skoordynowanej, efektywnej i prowadzonej we współpracy z samorządami różnego szczebla oraz spółkami kolejowymi działalności lobbingsowej i popularyzującej wiedzę na temat konieczności umieszczenia projektów z terenu AKO na listach inwestycji do realizacji wchodzących w skład rządowych dokumentów strategicznych. Wśród takich przedsięwzięć wymienić można m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawę stanu infrastruktury peronowej na przystankach i stacjach kolejowych: Janków Przygodzki, Daniszyn, Łąkociny, Topola-Osiedle, Granowiec, Ociąż, Sośnie, Opatówek; • modernizację dworców kolejowych w: Pleszewie (obiekt w Kowalewie), Granowcu, Sośniach, Bronowie, Taczanowie; • budowę nowych przystanków kolejowych (lokalizacje przykładowe, mogą ulec zmianie w zależności od ustaleń diagnozy budowy kolei aglomeracyjnej): w rejonie obecnie istniejącej stacji kolejowej Ostrów Wielkopolski Zachodni, przy ul. Chłapowskiego; Przygodzice II w rejonie ul. Mostowej; przystanku osobowego Skalmierzyce w rejonie ul. Dąbkowej; Kalisz Piwonice w rejonie ul. Torowej i DW nr 450; Opatówek Rogatka w rejonie wiaduktu w ciągu ul. Rogatka, zmiana lokalizacji przystanku osobowego Przygodzice w kierunku północnym, do okolic ul. Pardalin.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	PKP PLK, PKP S.A., MI, PKP IC i pozostałe spółki z Grupy PKP, POLREGIO, GDDKiA, SWW, KW, BSAKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba podjętych spotkań z partnerami na rzecz realizacji działania (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2).
WSKAŹNIK REZULTATU	<p>Wskaźnik rezultatu: Uwzględnienie lokalizacji z obszaru AKO na listach podstawowych rządowych i kolejowych dokumentów strategicznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kolejnych edycji rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2 lokalizacje); • Kolejnych edycjach Programu Inwestycji Dworcowych PKP S.A. (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1 lokalizacja).

DZIAŁANIE 2.3.3. Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Opracowanie dokumentu zawierającego standardy wizualne i techniczne w zakresie budowy przystanków autobusowych na terenie AKO, zakładającego spójną identyfikację wizualną dla całego obszaru, z uwzględnieniem już istniejących standardów (Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Pleszew). Nowy dokument będzie uwzględniać potrzeby osób z ograniczoną mobilnością (np. poprzez krawężniki naprowadzające i odpowiednią nawierzchnię i wysokość peronu). Preferowane będą tzw. zielone przystanki – z roślinnością porastającą infrastrukturę przystankową – zwłaszcza na obszarach miejskich.</p> <p>Stopniowe wdrażanie dokumentu przy przebudowie istniejących przystanków komunikacyjnych i budowie nowych.</p> <p>Stopniowa korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla autobusów, utrudniających bezpieczny przejazd i obsługę przystanków komunikacyjnych.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	<p>JST AKO – opracowanie standardu.</p> <p>Zarządcy przystanków i dworców – realizacja standardu.</p>
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	GDDKIA, WZDW, BSAKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Opracowanie dokumentu – standardów przystankowych AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Udział przystanków, które spełniają standardy AKO w liczbie wszystkich przystanków komunikacyjnych na terenie AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10%).

DZIAŁANIE 2.3.4. Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Lokalizacja parkingów P&R i B&R (o pojemności min. 10 miejsc na P&R – łącznie około 200-300 miejsc postojowych oraz min. 20 miejsc na B&R) oraz węzłów przesiadkowych, a także infrastruktury służącej do wypoczynku (ławki, wiaty) przy najważniejszych przystankach, jak najbliższej lokalnych generatorów ruchu, a także przy przystankach i stacjach kolejowych. Przebudowa węzła przesiadkowego przy ul. Majkowskiej w Kaliszu celem zapewnienia 200-300 miejsc postojowych w ramach węzła przesiadkowego.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, PKP PLK, Operatorzy PTZ AKO, KW, POLREGIO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu I: Liczba parkingów P&R (wartość bazowa: brak; wartość docelowa: min. 8), Wskaźnik produktu II: Liczba parkingów B&R (wartość bazowa: brak; wartość docelowa: min. 8).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: w zależności od wielkości parkingów).

DZIAŁANIE 2.3.5. Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Zlecenie opracowania uwzględniającego potrzeby techniczne systemu DIP, a następnie rozwój systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla przewozów autobusowych na terenie SAKO, który będzie spełniał poniższe założenia:</p> <ul style="list-style-type: none">• kompatybilność z istniejącymi systemami w Kaliszu oraz Ostrowie Wielkopolskim;• wyposażenie wszystkich pojazdów obsługujących publiczny transport zbiorowy na terenie AKO w autokomputery kompatybilne z DIP oraz przekazujące lokalizację pojazdu w czasie rzeczywistym;• możliwość łatwego dołączenia do systemu dla przewoźników prywatnych. <p>Tablice będzie można także rozmieścić na obszarach wiejskich, w miejscowościach gminnych, w szczególności tam, gdzie powstaną parkingi P&R i B&R przy przystankach, stacjach.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	<p>MK, MOW, MIGP – zainicjowanie działania. Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO, JST AKO - podmioty współpracujące.</p>
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Przewoźnicy komercyjni, Podmiot prywatny (projektant systemu DIP), SWW.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Opracowanie dokumentu wyznaczającego parametry techniczne systemu DIP dla AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba nowych tablic systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 20).

DZIAŁANIE 2.3.6. Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Wdrożenie pilotażowego systemu transportu na życzenie (DRT), na terenie jednej bądź kilku JST (Członków AKO), którzy zgłoszą chęć udziału w tym projekcie, na kilku wyznaczonych korytarzach charakteryzujących się rozproszoną zabudową i niskim popytem na usługi transportu zbiorowego. DRT powinien zostać wdrożony najlepiej jako linie dowozowe do kolei bądź do głównych korytarzy autobusowych, razem ze wspólną ofertą biletową. Testowanie rozwiązań kilku producentów obejmujących w szczególności: Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla przewoźników komercyjnych, systemy wyświetlania komunikatów rozkładowych e-papier, systemy pobierania opłat za pomocą aplikacji dla pasażerów, systemy liczenia pasażerów na kursach realizowanych przez przewoźników, systemy monitorujące ilość zużycia paliwa napędowego w środkach transportu, systemy monitorujące powstające zanieczyszczenia w środkach transportu itp.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2027.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

SWW, POLREGIO, KW, BSAKO.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba przeprowadzanych pilotaży w każdym roku (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 1).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba przeprowadzanych pilotaży przed wyborem rozwiązań docelowych dla Członków AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 4).

DZIAŁANIE 2.3.7. Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Powstanie dokumentu koncepcyjnego zawierającego m.in. kompleksowe analizy zasadności i zakresu rozszerzenia oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO, informacje na temat zakresu prac, szacowanych kosztów, zakresu niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, harmonogram ewentualnej realizacji projektu. Utworzenie połączeń na priorytetowych aglomeracyjnych ciągach komunikacyjnych oraz linii dowozowych – na podstawie wskazań analiz.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, Podmiot prywatny (zewnętrzna firma doradcza), MOW, MK, BSAKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Długość nowych linii autobusowych aglomeracyjnych i dowozowych (wartość bazowa: 0 km; wartość docelowa: na podstawie koncepcji).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Roczna liczba użytkowników nowych linii autobusowych aglomeracyjnych i dowozowych (wartość bazowa: 0 km; wartość docelowa: na podstawie modelu ruchu).

DZIAŁANIE 2.3.8. Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Rozszerzenie siatki połączeń autobusowych międzypowiatowych na terenie AKO, o niektóre gminy i miejscowości ościenne (np. Krotoszyn, Ostrzeszów, Grabów nad Prosną, Błaszki, Sieradz) funkcjonalnie powiązane z Aglomeracją, bądź poszczególnymi JST będącymi Członkami SAKO.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	SWW, JST AKO, Gminy i Powiaty graniczące z AKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba porozumień z gminami bądź powiatami graniczącymi AKO w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie liczby zewnętrznych połączeń autobusowych (regionalnych) z AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: co najmniej 3 pary połączeń w dni robocze szkolne, w zależności od obszaru zewnętrznego).

DZIAŁANIE 2.3.9. Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI:	<p>Przeprowadzenie audytu oświetlenia wszystkich przystanków na terenie AKO, następnie budowa oświetlenia w miejscach, które tego wymagają, a w pozostałych – modernizacja (wymiana żarówek na LED), w celu poprawy efektywności energetycznej oświetlenia oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Wpisanie energooszczędnego oświetlenia przystanków w standardy przystankowe AKO.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ:	JST AKO, OUID.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Podmiot prywatny (zewnętrzna firma audytorska), Policja, WZDW, GDDKiA.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Przeprowadzony audyt oświetlenia (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźniki rezultatu: Udział przystanków z oświetleniem w liczbie wszystkich przystanków na terenie AKO (wartość bazowa: 0 – do określenia po przeprowadzeniu audytu oświetlenia; wartość docelowa: 100).

DZIAŁANIE 2.3.10. Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Wymiana i zakup dodatkowej floty autobusów operatorów komunikacji miejskiej, począwszy od pojazdów spełniających najniższe normy emisji spalin, na fabrycznie nowe, w 100% niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością. Nowe pojazdy będą wyposażone w napęd spalinowy bądź nisko- lub zeroemisyjny, zgodnie z wynikami analiz i obowiązujących przepisów, oraz dotychczasowymi działaniami podjętymi w tym zakresie.

Równoległe do wymiany floty, dostosowywanie zajezdni autobusowych do taboru zeroemisyjnego, poprzez m.in. budowę i montaż infrastruktury do ładowania lub tankowania autobusów, montaż instalacji fotowoltaicznych. Zapewnienie potrzebnej infrastruktury ładowania na obszarze wykonywanych przewozów.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

BSAKO.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w komunikacji miejskiej (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min: 20).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba miejsc w zakupionych jednostkach taboru autobusowego w komunikacji miejskiej (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1 200).

DZIAŁANIE 2.3.11. Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Zakup fabrycznie nowego taboru autobusowego dedykowanego dla połączeń gminnych, podmiejskich, międzygminnych, międzypowiatowych (klimatyzacja, częściowo niskopodłogowy z rampą dla wózków, wydzielonym miejscem dla wózków oraz miejscami dostępnymi z poziomu niskiej podłogi), spełniającego minimum normę emisji Euro 6 (po 2030 r. kupowane będą tylko nowe pojazdy zeroemisyjne), bądź używanego, spełniającego powyższe wymagania dotyczące funkcjonalności oraz normę emisji spalin co najmniej EURO V (po 2028 r. Euro 6).

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO, Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

SWW.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba autobusów spełniających standardy zadania (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 5).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba miejsc w zakupionych jednostkach taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 110).

2.4. Rozwój mobilności rowerowej.

DZIAŁANIE 2.4.1. Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Niniejsze działanie stanowi zobowiązanie podmiotów odpowiedzialnych za realizację inwestycji transportowych do stosowania standardów projektowych i wykonawczych w odniesieniu do infrastruktury pieszej i rowerowej, ogólnopolskich standardów z grupy WR-D-41 i WR-D-42 oraz do dokumentów strategicznych obowiązujących na terenie AKO.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	WZDW, GDDKiA.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: % odsetek zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury rowerowej uwzględniających standardy krajowe i miejskie (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 100%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba punktów na sieci rowerowej AKO spełniająca standardy WR-D (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 20%).

DZIAŁANIE 2.4.2. Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Stosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu oraz projektowania infrastruktury nadających bezwzględny priorytet dla ruchu pieszego na kluczowych ciągach pieszych, takich jak:

- wytyczanie nowych odcinków ulic i stref ograniczonego ruchu pojazdów samochodowych;
- wytyczanie stref zamieszkania;
- montaż sygnalizacji świetlnej na kluczowych przejściach dla pieszych zlokalizowanych przy głównych ciągach komunikacyjnych w strefach śródmiejskich zgodnie z zapotrzebowaniem;
- optymalizacja programów sygnalizacji świetlnej pozwalająca na ograniczenie straty czasu pieszych oczekujących na sygnał zielony;
- stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych, takich jak azyle i antyzatoki,
- wyniesiona nawierzchnia przejść dla pieszych wymuszająca spowolnienie ruchu pojazdów;
- budowa nowych przejść dla pieszych na obszarach wiejskich, w otoczeniu istotnych generatorów ruchu (sklepy, szkoły, urzędy, placówki kultury). W przypadku dróg o znaczeniu ponadlokalnym (klasy GP,G,Z) należy stosować rozwiązania opisane w poprzednich podpunktach.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

2.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

WZDW, GDDKiA.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba skrzyżowań objętych priorytetyzacją ruchu pieszego po przyjęciu SUMP (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: co najmniej 2).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba wypadków i kolizji z udziałem pieszych na terenie AKO (pożądana wartość malejąca).

DZIAŁANIE 2.4.3. Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Działanie obejmuje audyt istniejącej infrastruktury dedykowanej pieszym pod kątem dostosowania do istniejących warunków ruchowych, tj. natężenia ruchu pieszego i kołowego. Na podstawie wyników audytu istniejącej infrastruktury dedykowanej pieszym należy wdrożyć rozwiązania infrastrukturalne i ruchowe w celu zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu pieszego w szczególności, takie jak:

- budowa chodników na obszarach zamiejskich – w miejscach, gdzie ruch pieszy odbywa się wzdłuż pobocza;
- dostosowanie szerokości chodników do aktualnego natężenia ruchu pieszego;
- rozbudowa przejść dla pieszych (budowa azylu) na drogach o wysokim iloczynie natężenia ruchu drogowego oraz dużej liczbie zdarzeń drogowych z udziałem pieszych;
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu: balustrady, ogrodzenia, słupki wygradzające, barieroporęcze, bariery ochronne;
- budowa chodników w miejscu tzw. przeddeptów, czyli spontanicznie wytyczonych ścieżek, po których poruszają się piesi;
- montaż sygnalizacji świetlnej zgodnie z działaniem 4.3;
- wyznaczanie przejść sugerowanych;
- wyznaczanie dróg o przekroju 2-1.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

WZDW, GDDKiA.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Długość wybudowanych lub zmodernizowanych chodników (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10 km).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Liczba wypadków i kolizji z udziałem pieszych na terenie AKO (pożądana wartość malejąca).

DZIAŁANIE 2.4.4. Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Działanie obejmuje zaprojektowanie, rozbudowę i budowę dróg dla rowerów na terenie AKO w oparciu o istniejącą koncepcję rozbudowy sieci. Priorytetem jest połączenie ośrodków gminnych AKO spójną i ciągłą siecią umożliwiającą bezpieczne podróże w miejscowościach na terenie AKO.

Stworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów ma umożliwić mieszkańcom swobodne i bezpieczne przemieszczanie się rowerem, w szczególności na trasach ich codziennych przemieszczeń.

W zależności od przewidywanego obciążenia ruchem rowerowym możliwe jest zastosowanie różnych rozwiązań architektonicznych: wydzielonych DDR, ciągów pieszo-rowerowych, pasów rowerowych i kontrapasów.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY

2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

WZDW, GDDKiA, BSAKO.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Długość wybudowanej nowej infrastruktury dedykowanej rowerzystom w gminach i powiatach AKO (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy rowerowe i kontrapasy), (wartość bazowa: 0 km; wartość docelowa: min. 40 km).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.5. Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Działanie obejmuje lokalne działania inwestycyjne mające na celu korektę zaobserwowanych błędów projektowych i konstrukcyjnych, takich jak m.in.:

- niedostateczne oznakowanie pionowe i poziome;
- przeszkody pionowe (brak krawężników najazdowych);
- fragmenty nawierzchni z nefazowanej kostki brukowej;
- znaki drogowe ustawione w ciągu dróg dla rowerów;
- brak wygrodzeń dróg dla rowerów.

Docelowo, w dalszym horyzoncie czasowym każdy element liniowej i punktowej infrastruktury rowerowej na terenie AKO powinien być dostosowany do krajowych wytycznych (grupa WR-D-42).

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

WZDW, GDDKiA.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba wyeliminowanych błędów konstrukcyjnych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 5).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.6. Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Działanie obejmuje w szczególności: <ul style="list-style-type: none">• inwentaryzację istniejących turystycznych szlaków rowerowych na terenie AKO;• wytyczenie nowych szlaków rowerowych łączących atrakcje turystyczne;• montaż drogowskazów i tablic informacyjnych o ujednoliconym standardzie wizualnym;• stworzenie internetowej platformy (aplikacja mobilna lub internetowa) promującej turystykę rowerową w AKO wraz z mapą i opisami szlaków.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	BSAKO, JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2028.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Zarządcy dróg powiatowych, WZDW, GDDKiA.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu I: Długość szlaków rowerowych oznakowanych w standardzie AKO (wartość bazowa: 0 km; wartość docelowa min. 50 km), Wskaźnik produktu II: Funkcjonująca platforma internetowa (wartość bazowa: 0; wartość docelowa min. 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.7. Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Wytyczenie infrastruktury dla rowerzystów (wydzielona droga dla rowerów, ciąg pieszo-rowerowy lub pas ruchu dla rowerów) w ciągu istniejących i projektowanych dróg serwisowych przebiegających w pobliżu dróg krajowych, w szczególności drogi ekspresowej S11 na całym jej przebiegu oraz drogi krajowej nr 25 na odcinku Kalisz – Ostrów Wielkopolski, tam gdzie lokalne warunki techniczne pozwalają i uzasadniają potrzebę.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2028.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	GDDKiA, BSAKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Długość wytyczonych lub wybudowanych dróg dla rowerów w ciągu istniejących dróg serwisowych (wartość bazowa: 0 km; wartość docelowa: w zależności od ustaleń z GDDKiA).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.8. Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Działanie obejmuje montaż elementów towarzyszącej infrastruktury punktowej w ciągu szlaków rowerowych oraz dróg dla rowerów, w szczególności takich jak:

- siedziska, ławki i wiaty do odpoczynku;
- stojaki rowerowe;
- Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR) w otoczeniu głównych atrakcji turystycznych;
- tablice informacyjne dotyczące pobliskich atrakcji turystycznych;
- punkty naprawy rowerów.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY

2030.

KLASA KOSZTU

3.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

Zarządcy dróg powiatowych, WZDW, GDDKiA.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 5).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.9. Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Zadanie obejmuje budowę oraz rozbudowę oświetlenia dróg dla rowerów w celu dostosowania całej infrastruktury rowerowej w AKO do standardów przyjętych na poziomie krajowym (grupa WR-D-42, w szczególności WR-D-42-2, dział 21) oraz na poziomie aglomeracyjnym.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO, OUID.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	WZDW, GDDKiA.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Długość wybudowanej infrastruktury dla rowerów wyposażonej w oświetlenie spełniające przyjęte standardy (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10 km).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.10. Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Montaż oświetlenia przy elementach infrastruktury rowerowej (stojaki, wiaty, parkingi, punkty naprawy rowerów) zlokalizowanych przy obiektach użyteczności publicznej (placówki edukacyjne, placówki opieki zdrowotnej, urzędy, instytucje kultury, parki itp.) oraz przy zakładach pracy.

Dla obiektów o dużej pojemności (20 i więcej rowerów) zaleca się montaż monitoringu wizyjnego w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO, OUID.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

2.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne

PARTNERZY

Administratorzy budynków publicznych, Podmioty prywatne.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Liczba obiektów, na których przeprowadzono montaż lub modernizację oświetlenia (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 5 obiektów).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

DZIAŁANIE 2.4.11. Dbalność o infrastrukturę o każdej porze roku (odsnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Działanie obejmuje wdrożenie procedur ciągłego utrzymania infrastruktury dla pieszych i rowerzystów w ramach istniejących programów utrzymania dróg na każdym szczeblu zarządzania. W szczególności należy zadbać o:

- odsnieżanie w okresie zimowym – bezpośrednio po opadach śniegu;
- regularne zamiatanie nawierzchni w celu usunięcia nagromadzonego piachu, liści i innych odpadów;
- regularne opróżnianie koszy na śmieci;
- usuwanie ubytków nawierzchni;
- regularne utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego (wymiana uszkodzonych znaków drogowych i malowanie elementów oznakowania poziomego).

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

3.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

WZDW, GDDKiA.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Wdrożenie procedur ciągłego utrzymania infrastruktury dla pieszych i rowerzystów w ramach istniejących programów utrzymania dróg (wartość bieżąca: 0; wartość docelowa: wdrożona procedura).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Zwiększenie udziału podróży rowerowych względem podróży ogółem odbywanych w AKO (na podstawie badań ankietowych).

2.5. Bezpieczny i mniej energochłonny system transportowy.

DZIAŁANIE 2.5.1. Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none">• aktualizację obowiązującej hierarchizacji odcinków dróg łącznie z uwzględnieniem założeń zrównoważonego rozwoju transportu, tj. jednoznacznym przypisaniem odcinkom o rozmytej funkcji priorytetów zgodnych ze zrównoważoną mobilnością;• realizację istniejących projektów i koncepcji obwodnic (Kalisz, Pleszew, Ostrów Wielkopolski) oraz budowę mniejszych (w miejscowościach Świeca, Antonin i Przygodzice), wraz z jednoczesnym wdrażaniem różnego typu stref ograniczonego ruchu drogowego na obszarach, które dzięki tym obwodnicom zostaną odciążone;• zastosowanie różnorodnych stref uspokojonego ruchu związanych bezpośrednio z budową obwodnic (np. w centrach miast, gdzie zmniejszy się ruch tranzytowy), jednak mających duży wpływ na poprawę bezpieczeństwa oraz jakości otoczenia w tym zmniejszenia emisji hałasu.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	Hierarchizacja: 2030. Realizacja obwodnic: 2030. Uspokajanie ruchu: 2027.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, Podmiot prywatny, Mieszkańcy, GDDKiA, WZDW.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Udział zinwentaryzowanych i objętych hierarchizacją dróg (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: w zależności od wybudowanych obwodnic).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba km dróg, na których uspokojono ruch po otwarciu obwodnic (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: maksymalizacja).

DZIAŁANIE 2.5.2. Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Aktualnie strefy uspokojonego ruchu na terenie AKO obowiązują w Kaliszu, Ostrowie Wielkopolskim i Pleszewie. Strefy te należy rozbudowywać o kolejne obszary w tych miastach (również w powiązaniu z budową obwodnic), ale również wdrażać nowe strefy w innych ośrodkach. Działanie to powinno być obligatoryjne w miejscowościach, w których powstaną obwodnice. Ponadto różnego typu strefy (strefy zamieszkania, strefy ruchu, strefy Tempo 30, woonerfy, deptaki i in.) należy zastosować m.in. wszędzie tam, gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none">• układ zabudowy miejskiej umożliwia łatwe wyznaczenie tego typu strefy co jednocześnie pozwoli niewielkim nakładem uzyskać lepsze warunki życia mieszkańców tego obszaru oraz wyższą jakość przestrzeni dla turystów;• istnieją lub przewiduje się pojawienie uciążliwości związanych z nadmiernym natężeniem ruchu drogowego dla mieszkańców na danym obszarze;• istnieje zapotrzebowanie wśród mieszkańców na zastosowanie tego typu stref lub władzom (lub policji, straży miejskiej i innym organom) znane są problemy z nadmiernym ruchem drogowym oraz wynikającymi z niego zagrożeniami na danym obszarze.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, Mieszkańcy.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	<p>Wskaźnik produktu I: Długość ulic objętych uspokojonym ruchem (wartość bazowa: 87,738 km; wartość docelowa: maksymalizacja).</p> <p>Wskaźnik produktu II: Liczba ulic objętych uspokojonym ruchem (wartość bazowa: 15; wartość docelowa: maksymalizacja).</p>
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów na terenie AKO rocznie (wartość bazowa: 285 w 2021 wg SEWIK; wartość docelowa: minimalizacja).

DZIAŁANIE 2.5.3. Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none">• przeprowadzenie badań i inwentaryzacji zapotrzebowania na strefy ograniczeń w ruchu drogowym dla wybranych grup pojazdów (m.in. pojazdów ciężkich, starych, głośnych, nie spełniających zakładanych norm emisji zanieczyszczeń itd.), w tym konsultacje społeczne w tym zakresie;• wyznaczenie zasięgów tego typu stref (w tym SCT);• zdefiniowanie szczegółowych zasad wdrażanych stref, wraz z konsultacjami społecznymi w tym zakresie;• podjęcie decyzji i ewentualne wdrożenie stref (początkowo wdrożenia te mogą się odbywać w formule pilotażu), wraz przeprowadzaniem z kampanii informacyjno-edukacyjnych na ich temat;• bieżącą kontrolę stosowania się kierowców do zasad obowiązujących w strefach i wyciąganie konsekwencji za brak stosowania się;• cykliczne analizy wdrożonych stref pod kątem jakości ich funkcjonowania i wprowadzania ewentualnych korekt w zasięgach, zasadach itd.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO, MK, MOW, MIGP.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, BSAKO, Podmiot prywatny, Zarządcy dróg powiatowych.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Przeprowadzenie badań i inwentaryzacji zapotrzebowania na strefy ograniczeń w ruchu drogowym dla wybranych grup pojazdów (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: przeprowadzone badania i inwentaryzacja).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Wprowadzenie stref ograniczeń w ruchu drogowym dla wybranych grup pojazdów (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: wprowadzona strefa – min. 1).

DZIAŁANIE 2.5.4. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

W ramach działania przeprowadzone zostaną kompleksowe badania mające na celu pomiar emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz analizę wyników pod kątem planów wdrażania Stref Czystego Transportu. Badania te należy w szczególności przeprowadzić w centrach największych ośrodków miejskich (Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Pleszew) oraz w mniejszych miejscowościach, przede wszystkim zlokalizowanych na głównych drogach, w których jednak wyznaczenie tego typu strefy jest przestrzennie możliwe. Po wykonaniu badań zaproponowane zostaną lokalizacje SCT na terenie AKO.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO, MK, MOW, MIGP.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

2.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

GDDKiA, Podmiot prywatny, Zarządcy dróg powiatowych.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Przeprowadzenie badań (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: Przeprowadzone badania – min. 1).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Udział obszaru objętego badaniami (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).

DZIAŁANIE 2.5.5. Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none">• inwentaryzację miejsc szczególnie wymagających objęcia priorytetem niechronionych uczestników ruchu oraz transportu zbiorowego;• stosowanie właściwie dobranych systemów, rozwiązań i urządzeń z zakresu BRD oraz zapewniających priorytet ww. grupom, w tym: wyniesione skrzyżowania, przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, systemy priorytetyzowania ruchu pieszego, rowerowego (UTO) i transportu zbiorowego na skrzyżowaniach, przejściach i przejazdach z sygnalizacją świetlną, totemy rowerowe, śluzy autobusowe i rowerowe itd.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	MK, MOW, MIGP, Zarządcy dróg powiatowych.
HORYZONT CZASOWY	<p>Inwentaryzacja: 2026.</p> <p>Projekt priorytetyzowania poszczególnych form podróżowania: 2030.</p> <p>Stosowanie rozwiązań: cykliczne (przy każdym projekcie).</p>
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, BSAKO, Mieszkańcy, Podmiot prywatny, WZDW, GDDKiA, POLICJA, Operatorzy PTZ AKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Przeprowadzenie inwentaryzacji miejsc szczególnie wymagających objęcia priorytetem niechronionych uczestników ruchu oraz transportu zbiorowego (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba miejsc, gdzie wprowadzono priorytet i poprawiono bezpieczeństwo ruchu drogowego (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10).

DZIAŁANIE 2.5.6. Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje inwentaryzację zapotrzebowania, plan wdrożenia, wdrożenie, kontrola i bieżące korygowanie działania takich rozwiązań jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sygnalizacja świetlna zapewniająca priorytet dla transportu zbiorowego, rowerów (UTO) i pieszych oraz wyposażona w sterowanie skrzyżowaniami w sposób akomodacyjny; • systemy automatycznego pomiaru natężeń ruchu (drogowego, rowerowego (UTO) i pieszego wraz z analizą wyników pomiarów i zarządzaniem na ich podstawie; • interaktywne tablice informacyjne (w ruchu drogowym i transporcie zbiorowym); • totemy rowerowe; • systemy śledzenia pojazdów transportu zbiorowego w czasie rzeczywistym oraz aplikacja/e umożliwiające/e komfortowe korzystanie z niego na podstawie uzyskanych danych itd.; • elektroniczne systemy zarządzania transportem; • rozwój inteligentnych systemów transportowych w Ostrowie Wielkopolskim i Kaliszu; • system monitorowania miejsc parkingowych razem z instalacją czujników i tablic informacyjnych oraz udostępnianiem danych do aplikacji parkingowych.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	<p>MK, MOW, PK – zainicjowanie działania. JST AKO, Zarządcy dróg powiatowych - podmioty współpracujące.</p>
HORYZONT CZASOWY	<p>Wdrożenie systemów: 2030. Kontrola, adaptacja itp.: działanie ciągłe.</p>
KLASA KOSZTU	<p>2.</p>
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	<p>Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.</p>
PARTNERZY	<p>NGO, Organizatorzy PTZ AKO, Podmiot prywatny, GDDKiA.</p>
WSKAŹNIKI PRODUKTU	<p>Wskaźnik produktu: Liczba miejscowości posiadających system ITS (wartość bazowa: 2; wartość docelowa: min. 2).</p>
WSKAŹNIK REZULTATU	<p>Wskaźnik rezultatu: Liczba skrzyżowań z optymalnie (według wyników badań ruchu i założeń wynikających z modelu ruchu) ustawionymi priorytetami dla pieszych i/lub rowerzystów i/lub transportu publicznego (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: maksymalizacja).</p>

DZIAŁANIE 2.5.7. Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Działanie obejmuje analizę aktualnego i prognozowanego zapotrzebowania (liczby i przepustowości) na stacje ładowania osobowych pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru oraz projekt lokalizacji takich usług. W ramach projektu uwzględniona zostanie hierarchizacja takich stacji i na tej podstawie wykonany harmonogram ich powstawania. Zaproponowane zostaną formy prawne i organizacyjne, które pozwolą, aby takie stacje mogły powstawać na bieżąco wraz ze wzrostem zapotrzebowania wśród mieszkańców i przyjezdnych. Wykonany zostanie również projekt „wyprzedzający”, tj. mający na celu rozwój sieci stacji ładowania osobowych pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru, który będzie narzędziem pobudzającym rynek indywidualnych samochodów z napędem alternatywnym. Stacja tankowania wodoru powinna być dostosowana do tankowania autobusów. Projekt ten zostanie poddany krytycznej analizie i konstruktywnym konsultacjom społecznym.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	MK, MOW, MIGP, PK, POW, PPL – zainicjowanie działania, zapewnienie lokalizacji, analiza zapotrzebowania. Podmiot prywatny (budowa infrastruktury).
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne, środki prywatne oraz pozyskane w ramach PPP.
PARTNERZY	GDDKiA, NGO, Organizatorzy PTZ AKO, Mieszkańcy.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba stacji ładowania samochodów elektrycznych i tankowania wodoru (wartość bazowa: 23 punkty ładowania samochodów; wartość docelowa: min. 40 punktów ładowania samochodów, 1 stacja tankowania wodoru w zależności od potrzeb).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Udział samochodów osobowych napędzanych paliwami alternatywnymi zarejestrowanych na terenie AKO (wartość bazowa: 11%; wartość docelowa: 20%).

DZIAŁANIE 2.5.8. Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	W ramach działania ustalony zostanie harmonogram wymiany floty pojazdów realizujących zadania publiczne w poszczególnych JST na pojazdy o napędach bazujących na alternatywnych źródłach energii. Harmonogram ten zapewni wymianę tych pojazdów w czasie jak najkrótszym. Sformułowane i zaakceptowane przez poszczególne podmioty objęte tym działaniem zostaną zasady realizacji utworzonego harmonogramu oraz szczegółowe zasady samej procedury wymiany (m.in. dopuszczalne typy pojazdów).
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO – opracowanie harmonogramu. Podmioty realizujące zadania publiczne – realizacja harmonogramu.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Podmioty prywatne.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Odsetek pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi przy realizacji zadań publicznych (wartość bazowa: 1%; wartość docelowa: min. 2%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba gmin, w których występują pojazdy publiczne napędzane paliwami alternatywnymi (wartość bazowa: 1; wartość docelowa: min. 3).

DZIAŁANIE 2.5.9. Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje cykliczne badania napełnień i rotacji miejsc parkingowych oraz przestrzegania przepisów drogowych w tym zakresie. Wyniki badań będą szczegółowo analizowane i na ich podstawie wprowadzane będą korekty w zasięgach i zasadach SPP oraz wyznaczane będą nowe tego typu strefy. W wyjątkowych sytuacjach strefy takie będą również na podstawie wyników dokładnych analiz zmniejszane, przesuwane lub likwidowane.</p> <p>Na podstawie przeprowadzanych cyklicznie analiz korygowane będą również taryfy SPP.</p> <p>Badania opisane w działaniu prowadzone będą nie tylko w centrach miast oraz typowych lokalizacjach miejskich wymagających tego typu analiz, ale również w miejscach, w których zastosowanie SPP będzie potencjalnie korzystne (np. w miejscach popularnych turystycznie o utrudnionym parkowaniu i nadmiernych natężeniach ruchu, w miejscach sugerowanych przez mieszkańców do wyznaczenia SPP i in.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	<p>MK, MOW, MIGP – zainicjowanie działania.</p> <p>JST AKO - podmioty współpracujące.</p>
HORYZONT CZASOWY	Działania cykliczne.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, Podmiot prywatny, Mieszkańcy, Zarządcy Dróg Powiatowych, Powiaty AKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Udział parkingów objętych prowadzeniem cyklicznych badań (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Udział działań w zakresie realizacji polityki parkingowej wykonywanych w oparciu o wyniki badań (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).

DZIAŁANIE 2.5.10. Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

Organizacja miejsc postojowych w centrach największych ośrodków miejskich zostanie zmieniona na podstawie przeprowadzonych badań zapotrzebowania, prognozowanego ruchu oraz zgodnie z założeniami zrównoważonej mobilności. Reorganizacja miejsc postojowych powiązana zostanie z rozwojem systemu transportu zbiorowego, poprawą jakości sieci pieszej i rowerowej (UTO) oraz wdrożeniem rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu drogowego (w tym rozwojem SPP), a także wprowadzeniem inteligentnego zarządzania miejscami parkingowymi. Działanie powiązane będzie z działaniem obejmującym analizę zapotrzebowania i zaproponowanie lokalizacji kluczowych węzłów przesiadkowych, parkingów P&R, B&R oraz buforowych wraz z ich odpowiednią taryfą. Reorganizacją objęte zostaną głównie miejsca postojowe zlokalizowane przy ulicach, w szczególności te, które wpływają na pogorszenie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania (również pieszo i rowerem czy UTO), powodując powtarzające się uciążliwości lub obniżają poziom estetyki przestrzeni publicznej.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY

2030.

KLASA KOSZTU

1.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

GDDKiA, NGO, BSAKO, Mieszkańcy.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Udział terenu objętego inwentaryzacją miejsc parkingowych (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Liczba miejsc objętych optymalizacją sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1).

DZIAŁANIE 2.5.11. Uporządkowanie parkowania na chodnikach.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Przeprowadzona zostanie inwentaryzacja parkowania na terenie AKO (głównie w pobliżu placówek oświatowych i strefie śródmiejskiej miast), w szczególności pod kątem nieprzestrzegania przez kierowców przepisów w tym zakresie oraz w celu wyznaczenia kluczowych lokalizacji chodników, na których parkowanie jest wyjątkowo uciążliwe. Tak wybrane miejsca zostaną objęte planem uporządkowania parkowania na chodnikach w pierwszej kolejności. W dalszej kolejności przeanalizowane zostanie pozostałe parkowanie na chodnikach i rozważone zostanie jego uporządkowanie. Całość działania będzie realizowana przy uwzględnieniu najnowszych przepisów dotyczących „dróg dla pieszych”.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, Mieszkańcy, POLICJA, SM.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Udział sieci pieszej w strefie śródmiejskiej miast objętej inwentaryzacją identyfikującą oficjalne i nieoficjalne miejsca parkingowe zlokalizowane na chodnikach (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: maksymalizacja).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba miejsc parkingowych na chodnikach (wartość bazowa: zgodnie z wynikiem inwentaryzacji; wartość docelowa: wartość wynikająca z inwentaryzacji: 80%).

DZIAŁANIE 2.5.12. Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.

**OPIS SPOSOBU
REALIZACJI**

Działanie obejmuje w szczególności:

- audyt sieci pieszej, drogowej, rowerowej pod kątem identyfikacji miejsc wymagających oświetlenia lub doświetlenia;
- wykonanie oświetlenia i doświetlenia zinventaryzowanych lokalizacji z uwzględnieniem najwyższej jakości zasad określających jak to oświetlenie powinno być wykonywane i utrzymywane, aby zapewnić uczestnikom ruchu najwyższy poziom bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania się.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
ZA REALIZACJĘ**

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

1.

**NIEZBĘDNE
FINANSOWANIE**

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne, budżet obywatelski.

PARTNERZY

NGO, GDDKiA, WZDW, Podmiot prywatny, Mieszkańcy, OUID.

**WSKAŹNIKI
PRODUKTU**

Wskaźnik produktu: Udział sieci pieszej objętej audytem identyfikującym miejsca wymagające doświetlenia (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).

**WSKAŹNIK
REZULTATU**

Wskaźnik rezultatu: Udział doświetlonych miejsc w ogólnej liczbie miejsc wymagających doświetlenia zidentyfikowanej w ramach audytu (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).

DZIAŁANIE 2.5.13. Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

Szczegółowe audyty BRD przeprowadzane zostaną głównie w lokalizacjach niebezpiecznych lub zgłaszanych jako niebezpieczne czy niekomfortowe przez uczestników ruchu, ale również w całej przestrzeni publicznej AKO w zależności od potrzeb, cyklicznie. W wyniku przeprowadzonych audytów powstaną szczegółowe raporty BRD, na podstawie których możliwe będzie przeprowadzanie modernizacji, rozbudowy i naprawy sieci transportowej (również pieszej i rowerowej) oraz właściwe harmonogramowanie i priorytetyzowanie prac, dzięki któremu miejsca najbardziej niebezpieczne będą modernizowane w pierwszej kolejności.

Analogiczne cykliczne audyty dotyczące oznakowania dróg, ścieżek i chodników, skutkujące raportami umożliwiającymi sprawne, szybkie i efektywne poprawianie błędów w oznakowaniu, uzupełnianie braków oraz aktualizowanie ich.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY

Działanie cykliczne.

KLASA KOSZTU

2.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

NGO, Mieszkańcy, Podmiot prywatny, POLICJA.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Liczba miejsc objętych audytem (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: 130).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Udział projektów z zakresu BRD zrealizowanych zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).

DZIAŁANIE 2.5.14. Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie obejmuje w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none">• inwentaryzację niebezpiecznych skrzyżowań;• planowanie remontu/ przebudowy / rozbudowy;• remont, przebudowę, rozbudowę zidentyfikowanych niebezpiecznych skrzyżowań;• kontrolę wykonania prac oraz rzeczywistego wpływu zmian na poziom BRD i w razie potrzeb ponowny audyt i dalsze działania docelowo dążące do osiągnięcia zerowego wskaźnika wypadkowości. <p>Całość działania należy realizować przy uwzględnieniu najwyższych standardów jakościowych w projektowaniu infrastruktury mobilnościowej oraz w oparciu o konsultacje społeczne w tym zakresie, w trakcie których od mieszkańców uzyskane zostaną (a następnie wybrane z nich również zastosowane) propozycje rozwiązań mogących mieć pozytywny wpływ na BRD, ale również komfort użytkowania infrastruktury, jej funkcjonalność i estetykę.</p>
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	1.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne, budżet obywatelski.
PARTNERZY	NGO, Mieszkańcy, GDDKiA, WZDW, POLICJA.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Udział niebezpiecznych skrzyżowań objętych inwentaryzacją (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 100%).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Udział skrzyżowań przebudowanych zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: 50%).

2.6. Aglomeracyjny system logistyki miejskiej.

DZIAŁANIE 2.6.1. Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Wytyczenie stanowisk postojowych przeznaczonych wyłącznie dla samochodów dostawczych (znak B-35 zakaz postoju, adnotacja „nie dotyczy zaopatrzenia do 15 minut”) w porozumieniu z właścicielami przyległych punktów handlowych i usługowych. Jedno miejsce postojowe powinno przypadać na 4-5 punktów wymagających zaopatrzenia, w celu zapewnienia odpowiedniej rotacji.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Firmy logistyczne, Właściciele punktów handlowych i usługowych.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba wytyczonych miejsc postojowych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 5).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba właścicieli przyległych punktów handlowych i usługowych, którzy korzystają z wytyczonych miejsc postojowych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 15).

DZIAŁANIE 2.6.2. Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Współpraca z PKP PLK oraz zakładami przemysłowymi potencjalnie zainteresowanymi doprowadzeniem lub rewitalizacją infrastruktury bocznicowej, w szczególności w otoczeniu stacji: Kalisz, Kalisz Winiary, Kalisz Szczypiorno, Nowe Skalmierzyce, Ostrów Wielkopolski, Ostrów Wielkopolski Zachód, Pleszew, Pleszew Miasto.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	MK, MOW, MIGP – zainicjowanie działania. JST AKO - podmioty współpracujące.
HORYZONT CZASOWY	Działanie do realizacji w przypadku konsultacji inwestycji dotyczących infrastruktury linii kolejowych zlokalizowanych na terenie AKO.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	PKP PLK, Operatorzy bocznic, Podmioty prywatne.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba konsultacji z zarządcami infrastruktury kolejowej oraz zakładami przemysłowymi w kontekście rewitalizacji infrastruktury bocznicowej (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych obiektów bocznicowych na terenie AKO (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1 w zależności od wyniku przeprowadzonych konsultacji).

DZIAŁANIE 2.6.3. Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Zbadanie możliwości wprowadzenia ograniczeń tonażowych (znak B-18, B-5, ograniczenia do 3,5/8/10 t) na odcinkach dróg wszystkich kategorii, przebiegających przez tereny gęsto zabudowane. Wytężanie alternatywnych ciągów objazdowych dla samochodów ciężarowych przebiegających przez tereny niezabudowane lub przemysłowe. Dalsza współpraca z zarządcą dróg krajowych i wojewódzkich w celu budowy obwodnic miejscowości.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	Wdrażanie równoległe z otwieraniem powstających obwodnic zewnętrznych i wewnętrznych - 2030.
KLASA KOSZTU	3.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Zarządcy dróg powiatowych, WZDW, GDDKiA, Przedsiębiorcy.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Długość dróg, na których wprowadzono ograniczenia tonażowe po przyjęciu dokumentu (wartość bazowa: 0 km; wartość docelowa: min. 15 km po wybudowaniu obwodnic).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Zmniejszenie ruchu samochodów ciężarowych w bezpośrednim otoczeniu terenów zabudowanych (na podstawie modelu ruchu).

DZIAŁANIE 2.6.4. Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Zapewnienie ogólnodostępnego punktu ładowania dużej mocy (minimum 600 kW) dla samochodów dostawczych i ciężarowych w poszczególnych ośrodkach AKO (zarówno w miastach, jak i na terenach przemysłowych), zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem. Budowa przyłącza do sieci energetycznej oraz infrastruktury towarzyszącej (stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych, miejsce odpoczynku dla oczekujących klientów).
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO – wyznaczenie lokalizacji. Podmiot prywatny – realizacja.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne, PPP.
PARTNERZY	Operatorzy komercyjnych punktów ładowania, Przedsiębiorcy i Firmy logistyczne działające na terenie AKO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba wybudowanych ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów dostawczych i ciężarowych o mocy co najmniej 600 kW (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min: 1).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Liczba gmin na obszarze, których funkcjonuje ogólnodostępny punkt ładowania samochodów dostawczych i ciężarowych o mocy co najmniej 600 kW (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min: 1).

2.7. Świadomi mieszkańcy mobilnego AKO.

DZIAŁANIE 2.7.1. Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

Mieszkańcy zostaną włączeni w proces planowania przestrzeni miejskiej. Przeprowadzone zostaną konsultacje społeczne przy uchwalaniu MPZP oraz lokowaniu nowych inwestycji i usług. Stosowane będzie również prototypowanie przestrzeni publicznych z udziałem mieszkańców, dzięki któremu poznają oni możliwości jakie niesie ze sobą zrównoważone projektowanie tkanki miejskiej.

Działanie obejmuje uruchomienie nowoczesnej wymiany pomysłów w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznych, dzięki której mieszkańcy będą mogli zgłaszać m.in.: projekty zazieleniania, lokowania punktów usługowych (np. stacji rowerów miejskich/publicznych) oraz infrastruktury mobilnościowej (np. ścieżek rowerowych), propozycje modernizacji oświetlenia i wiele innych. Możliwe będzie również zgłaszanie miejsc niebezpiecznych, niedogodnych (np. niekomfortowe chodniki) czy niedostępnych, również dla osób o ograniczonej mobilności i proponowanie sposobów ich przebudowy.

Mieszkańcy, dzięki nowoczesnej wymianie pomysłów będą mieli możliwość wygodnego i szybkiego wyrażania swojej opinii na temat inwestycji mogących mieć znamiona uciążliwych, opinia ta będzie uwzględniana przy wprowadzaniu ewentualnych zmian.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY

Uruchomienie rozwiązania: 2030.
Pozostałe działania ciągle.

KLASA KOSZTU

3.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

NGO, BSAKO, Mieszkańcy, Podmiot prywatny.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Wdrożenie nowoczesnego rozwiązania w zakresie wymiany pomysłów (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: uruchomiona platforma wymiany pomysłów - 1).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Udział projektów zrealizowanych z udziałem Mieszkańców (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: min. 30%).

DZIAŁANIE 2.7.2. Poprawa wizerunku transportu publicznego.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	<p>Działanie uwzględnia wszelkie rozwiązania dążące do zmiany postrzegania transportu publicznego jako środków transportu dla osób o niskim statusie społecznym, dlatego:</p> <ul style="list-style-type: none">• z jednej strony wypracowywane zostaną nowe standardy jakości w transporcie zbiorowym, w tym: podniesienie wymagań względem kierowców (w zakresie m.in. ich umiejętności kierowania, kultury prowadzenia pojazdów i kultury osobistej, pierwszej pomocy itp.), zwiększenie niezawodności kursowania pojazdów oraz ich punktualność, zapewnienie większej dbałości o czystość i estetykę;• z drugiej zaś prowadzone będą działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne mające na celu przekonania społeczeństwa do tej formy podróżowania, wprowadzenia mody na transport publiczny, edukowania o zbawiennym jego wpływie na ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko i zdrowie mieszkańców, a także zmiany postrzegania samochodu jako wyrazu wysokiego statusu społecznego. Dzięki podjętym działaniom przemieszczanie się samochodem stanie się raczej wyrazem niedostosowania społecznego i formą ostentacyjnego prezentowania braku szacunku dla ludności i przyrody.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO, BSAKO, JST AKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	NGO, Mieszkańcy, Przewoźnicy komercyjni.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba działań poprawiających wizerunek transportu publicznego AKO po uchwaleniu SUMP (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Sumaryczny zasięg wszystkich wydarzeń/kampanii organizowanych (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 3 800 osób).

DZIAŁANIE 2.7.3. Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI	Cyklicznie przeprowadzone będą kampanie informacyjne, edukacyjne i promocyjne z zakresu zrównoważonej mobilności, zarówno w przestrzeni publicznej, jak i w mediach, pojazdach transportu zbiorowego oraz w miarę możliwości na terenach zakładów pracy, uczelni, szkół czy urzędów. Kampanie będą w sposób atrakcyjny i przystępny edukować na temat zrównoważonej mobilności oraz zachęcać do korzystania z alternatywnych form podróżowania, jak również będą kreować „modę” na docieranie do pracy, szkoły, na zakupy itd. przy pomocy transportu zbiorowego, rowerem, UTO, pieszo, pojazdem współdzielonym itd. Z drugiej strony będą zniechęcać do zbyt częstego użytkowania samochodów indywidualnych jednocześnie informując o tym, jak z nich korzystać świadomie, rozsądnie, bezpiecznie i właśnie w sposób zrównoważony.
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ	JST AKO, Podmiot prywatny (np. Operatorzy pojazdów współdzielonych), BSAKO.
HORYZONT CZASOWY	2030.
KLASA KOSZTU	2.
NIEZBĘDNE FINANSOWANIE	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.
PARTNERZY	Mieszkańcy, NGO.
WSKAŹNIKI PRODUKTU	Wskaźnik produktu: Liczba organizowanych wydarzeń/kampanii po uchwaleniu SUMP (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2).
WSKAŹNIK REZULTATU	Wskaźnik rezultatu: Sumaryczny zasięg wszystkich organizowanych wydarzeń/kampanii (wartość bazowa: 0, wartość docelowa: min. 1000 osób).

DZIAŁANIE 2.7.4. Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

W ramach działania przygotowane i przeprowadzone zostaną akcje/wydarzenia mające na celu przede wszystkim zwiększenie świadomości mieszkańców na skalę negatywnych oddziaływań transportu oraz różnic pomiędzy różnymi jego środkami w zależności od wybieranej formy przemieszczania się. Ponadto uczestnicy będą mogli poznać metody ograniczania tych uciążliwości. W ramach działania organizowane będą m.in.:

- warsztaty mające na celu uświadamianie mieszkańcom, decydującym i użytkownikom transportu jego negatywnego wpływu na zdrowie, życie, przyrodę, infrastrukturę i architekturę. Bardzo istotnym ich elementem powinna być tematyka BRD;
- grupowe spaceracje łączone z pogadankami mobilnościowymi;
- konkursy wiedzy z danej tematyki z atrakcyjnymi nagrodami do niej nawiązującymi (np. długookresowymi biletami na transport zbiorowy, rowerami, hulajnogami, UTO, odzieżą ochronną itp.);
- kampanie informacyjne w przestrzeni publicznej i mediach.

W ramach prowadzonych działań w sposób atrakcyjny prezentowana będzie wiedza i statystyka na temat kosztów zewnętrznych transportu, ich zróżnicowania gałęziowego oraz metod walki z nimi. Negatywne oddziaływanie transportu będzie prezentowane również w formie praktycznej, w terenie, np. w ramach spacerów pokazujących naocznie degradację infrastruktury i architektury, powiązanych z prowadzeniem i prezentowaniem pomiarów emisji hałasu i zanieczyszczeń czy wykonywaniem eksperymentów pokazujących zajętość przestrzeni przez różne gałęzie transportu.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO, Podmiot prywatny, BSAKO.

HORYZONT CZASOWY 2030.

KLASA KOSZTU

3

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

Mieszkańcy, NGO.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Liczba organizowanych wydarzeń/kampanii (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 2).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Sumaryczny zasięg wszystkich organizowanych wydarzeń/kampanii (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 1000 osób).

DZIAŁANIE 2.7.5. Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

Cyklicznie organizowane będą wydarzenia w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu. Co najmniej w Dni Bez Samochodu, a najlepiej przez cały tydzień, transport zbiorowy będzie bezpłatny. Realizowane będą pikniki tematyczne, wycieczki, rajdy, wystawy w przestrzeni publicznej itp. Organizowane będą specjalne przewozy zabytkowymi lub innymi ciekawymi pojazdami oraz loterie fantowe dla właścicieli samochodów, którzy w tym okresie zrezygnują z jazdy samochodem. W wydarzeniach udział brać będą przedstawiciele wszelkich grup społecznych, a dla każdej z nich zapewnione będą atrakcje promujące zrównoważony transport i zachęcające do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz aktywnej mobilności, jak również edukujące na temat negatywnego wpływu transportu na środowisko i zdrowie społeczeństwa.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO, BSAKO.

HORYZONT CZASOWY

Działanie cykliczne – raz w roku do 2030 roku.

KLASA KOSZTU

3.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

Mieszkańcy, NGO, Organizatorzy PTZ AKO, Operatorzy PTZ AKO, Podmioty prywatne.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu I: Zorganizowanie wydarzenia (wartość bazowa: pojedyncze inicjatywy; wartość docelowa: wydarzenia na skalę całego AKO).

Wskaźnik produktu II: Liczba uczestników wydarzenia (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 100 osób).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Sumaryczny zasięg wszystkich wydarzeń/akcji organizowanych w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności (wartość bazowa: minimum; wartość docelowa: min. 100 osób).

DZIAŁANIE 2.7.6. Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.

ZOPIS SPOSOBU REALIZACJI

W ramach działania promowane będzie podróżowanie alternatywnymi formami przemieszczania się w obrębie organizacji itd. Zarządy oraz władze wyższego i niższego szczebla wszelkich podmiotów będą zachęcane do wykorzystywania alternatyw do samochodu, stanowiąc wzorzec zachowań dla pracowników, uczniów i studentów. Pracownicy, uczniowie i studenci będą mogli brać udział w różnego rodzaju atrakcjach i wydarzeniach o tematyce mobilnościowej i uzyskiwać z nich profity. Przykładami takich wydarzeń mogą być:

- program „Rowerem do pracy”, w którym pracownik może zdobywać nagrody lub profity w zamian za jazdę do pracy rowerem (wymiana „przejechanych kilometrów” na punkty”);
- analogiczne wydarzenia promujące podróże piesze;
- analogiczne wydarzenia zachęcające do korzystania z dojazdów pojazdami współdzielonymi.

Pracodawcy / władze będą zachęceni do udostępniania swoim podwładnym / uczniom / studentom tańszych biletów na transport zbiorowy dzięki ich wewnętrznemu dotowaniu (przy pomocy np. podobnych programów jak „Firma z KM” w Kolejach Mazowieckich). Na terenie lub w bezpośrednim sąsiedztwie zakładów pracy, uczelni, itd. lokalizowane będą, punkty lub obszary parkowania UTO, specjalne miejsca parkingowe dla pojazdów współdzielonych, a także udostępniane będzie zaplecze sanitarne dla rowerzystów.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO, Podmiot prywatny, BSAKO.

HORYZONT CZASOWY

Działanie cykliczne do 2030 roku.

KLASA KOSZTU

3.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

Mieszkańcy, NGO.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Udział mieszkańców deklarujących regularne podróżowanie do pracy transportem publicznym, rowerem itp. (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: maksymalizacja - kontrola wyniku na podstawie przeprowadzanych cyklicznie ankiet).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Udział podmiotów, w których realizowane jest przynajmniej jedno działanie (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 10% - kontrola wyniku na podstawie przeprowadzanych cyklicznie ankiet).

DZIAŁANIE 2.7.7. Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

W ramach działania zorganizowane zostaną wydarzenia edukacyjne dla dzieci i młodzieży szkolnej, w ramach których podejmowane będą tematy z zakresu zrównoważonej mobilności. Wśród tego typu działań znajdują się m.in.:

- konkursy plastyczne, literackie i sportowe o tematyce mobilnościowej;
- zajęcia edukacyjne (pogadanki, warsztaty, wycieczki studyjne itp.) o tematyce mobilnościowej – np. zwiedzanie zajezdni autobusowych, muzeów o tematyce transportowej, spacery po obszarze AKO w poszukiwaniu elementów infrastruktury mobilnościowej oraz pokazujące aspekty zrównoważonego planowania przestrzennego itp.;
- kursy na kartę rowerową i inne kursy o tematyce mobilnościowej (np. wprowadzające najmłodszych w zagadnienia dot. BRD);
- wydarzenia powiązane z tematyką mobilnościową – np. takie jak „Rowerowy maj”, rajdy rowerowe, wspólne spacery powiązane z pogadankami, pikniki tematyczne itp.

W ramach prowadzonych wydarzeń podejmowane będą tematy zgodne z założeniami zrównoważonej mobilności tzn.: dbałość o przestrzeń, środowisko i zdrowie w aspekcie mobilnościowym, piramida zrównoważonej mobilności i szczegółowe omawianie jej poszczególnych poziomów, BRD, znaczenie ograniczania i uspokajania ruchu drogowego itd.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO, Podmiot prywatny.

HORYZONT CZASOWY

Działanie cykliczne.

KLASA KOSZTU

3.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

NGO, Mieszkańcy, BSAKO, SWW, Placówki edukacyjne.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Liczba zorganizowanych wydarzeń (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 4).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Liczba uczestników biorących udział w wydarzeniach (wartość bazowa: 0%; wartość docelowa: min. 1000 osób).

DZIAŁANIE 2.7.8. Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.

OPIS SPOSOBU REALIZACJI

Działanie obejmuje organizację cyklu szkoleń dla chętnych kierowców, pieszych i rowerzystów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szkolenia powinny przygotować uczestników do kierowania pojazdami w trudnych warunkach pogodowych, takich jak opady deszczu, śniegu, gradu, w gołoledzi, silnym wietrze itd. oraz w trudnym terenie, np. w górach. Poza prowadzeniem pojazdu w trudnych warunkach przeprowadzone zostaną również szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym nauka właściwych reakcji w przypadku zaistnienia nieoczekiwanych zdarzeń drogowych. Zajęcia będą mieć formułę zarówno teoretyczną, jak i praktyczną. Wszelkie tego typu szkolenia zostaną zorganizowane przez specjalistyczne podmioty z branży motoryzacyjnej.

W szkoleniach powinni mieć możliwość wziąć udział wszyscy pełnoletni ochotnicy posiadający prawo jazdy, lub (jeżeli forma zajęć na to pozwala) aspirujący do jego posiadania, bądź chcący poszerzyć swoją wiedzę w tym zakresie. Szkolenia będą bezpłatne lub niedrogie, dostępne dla różnych grup społecznych i organizowane na terenie AKO lub w jego pobliżu.

Szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpiecznego zachowania się na drodze mogą być także realizowane dla pieszych i rowerzystów.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ

JST AKO.

HORYZONT CZASOWY

2030.

KLASA KOSZTU

3.

NIEZBĘDNE FINANSOWANIE

Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład AKO, środki zewnętrzne.

PARTNERZY

WORD, PSP, POLICJA, Mieszkańcy, NGO, SWW, Uczelnie wyższe, Podmiot prywatny, BSAKO.

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Wskaźnik produktu: Liczba zorganizowanych zajęć/szkoleń (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 3).

WSKAŹNIK REZULTATU

Wskaźnik rezultatu: Liczba uczestników zajęć/szkoleń (wartość bazowa: 0; wartość docelowa: min. 45).

3. Wdrażanie Planu.

3.1. Harmonogram realizacji działań.

W poniższej tabeli zaprezentowano harmonogram realizacji działań przedstawionych w rozdziale 2.

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zintegrowany aglomeracyjny system mobilności.									
2.1.1.	Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.								
2.1.2.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.								
2.1.3.	Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.								
2.1.4.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.								
2.1.5.	Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.								
2.1.6.	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.								
2.1.7.	Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.								
2.1.8.	Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.								

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.1.9.	Wyposażenie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.								
2.1.10.	Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.								
2.1.11.	Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.								
2.1.12.	Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.								
2.1.13.	Koordinacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.								
2.1.14.	Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.								
Dobrze zaplanowana i dostępna Aglomeracja.									
2.2.1.	Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.								
2.2.2.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.								
2.2.3.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.								
2.2.4.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.								

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zintegrowany system aglomeracyjnego transportu publicznego.									
2.3.1.	Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.								
2.3.2.	Nawiązanie współpracy z samorządami i spółkami kolejowymi w celu uwzględnienia projektów na terenie AKO do realizacji w ramach rządowych kolejowych programów modernizacyjnych (np. Program Przystankowy, Dworcowy).								
2.3.3.	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.								
2.3.4.	Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.								
2.3.5.	Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.								
2.3.6.	Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.								
2.3.7.	Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.								
2.3.8.	Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.								
2.3.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.								
2.3.10.	Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.								

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.								
Rozwój mobilności rowerowej.									
2.4.1.	Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.								
2.4.2.	Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.								
2.4.3.	Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.								
2.4.4.	Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.								
2.4.5.	Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.								
2.4.6.	Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.								
2.4.7.	Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.								
2.4.8.	Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.								
2.4.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.								
2.4.10.	Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.								

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.4.11.	Dbalność o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).								
Bezpieczny i mniej energochłonny system transportowy.									
2.5.1.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.								
2.5.2.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.								
2.5.3.	Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.								
2.5.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu.								
2.5.5.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.								
2.5.6.	Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.								
2.5.7.	Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.								
2.5.8.	Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.								
2.5.9.	Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie								

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.								
2.5.10.	Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.								
2.5.11.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach.								
2.5.12.	Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.								
2.5.13.	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.								
2.5.14.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.								
Aglomeracyjny system logistyki miejskiej.									
2.6.1.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).								
2.6.2.	Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.								
2.6.3.	Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.								
2.6.4.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.								
Świadomi mieszkańcy mobilnego AKO.									
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.								
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.								

NR DZIAŁANIA	DZIAŁANIE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.7.3.	Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.								
2.7.4.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.								
2.7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.								
2.7.6.	Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.								
2.7.7.	Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.								
2.7.8.	Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.								

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

