

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej

Załącznik nr 1 - Wybór działań do realizacji



Opracowanie pt.

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Załącznik nr 1 – Wybór działań do realizacji”

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

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

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 r. 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, Stowarzyszenie 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. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ.	3
1.1. OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW.	8
1.2. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW STRATEGICZNYCH.	14
1.3. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO.	22
1.4. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ.	27
1.5. WYNIKI ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ.	32
SPIS TABEL.	36

1. Ocena efektywności działań.

Środki na zrównoważoną mobilność nigdy nie będą miały nieograniczonego charakteru. Jeśli wszystko będzie naszym priorytetem, w praktyce nie będzie nim nic. Z tego względu w wyniku analizy wielokryterialnej oceniliśmy każde z zadań w skali od 0 do 3, uwzględniając aspekty kosztu inwestycji, efektywności na realizację polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko, a także na podstawie wyników warsztatów priorytet i wykonalność każdego działania. Na podstawie analizy zostały wybrane działania, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności. W procesie SUMP sformułowano **7 celów operacyjnych PZMM dla AKO**, które przedstawiono poniżej.



1. Zintegrowany aglomeracyjny system mobilności.

Zintegrowany system mobilności opiera się na współpracy samorządów Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Dzięki niej infrastruktura obszaru będzie spójna i oparta o wspólne standardy. Realizacja działań sprawi, że podczas poruszania się po Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej nie będą odczuwalne granice jednostek samorządu terytorialnego.



2. Dobrze zaplanowana i dostępna Aglomeracja.

Zagospodarowanie przestrzeni określa, w jaki sposób się przemieszczamy. To sprawia, że konieczne jest uwzględnienie zrównoważonej mobilności na każdym etapie tworzenia przestrzeni miejskiej i wiejskiej – od planowania strategicznego aż po standardy wykonawcze, aby jak najoptymalniej zaprojektować przestrzeń do życia i funkcjonowania przy zachowaniu ładu przestrzennego.



3. Zintegrowany system aglomeracyjnego transportu publicznego.

Dobra, stabilna oferta wysokiej jakości transportu publicznego jest gwarantem wzrostu liczby pasażerów i utrzymania zaufania do transportu zbiorowego. Poruszanie się po Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej transportem publicznym powinno być proste i dostępne dla jak największej liczby mieszkańców, bez względu na ich wiek czy stan zdrowia.



4. Rozwój mobilności rowerowej.

Mobilność rowerowa jest podstawą zrównoważonej mobilności. Rowerzyści i użytkownicy innych UTO powinni stanowić podstawową grupę osób poruszających się w przestrzeni. Dla jak najlepszych warunków podróżowania, należy zapewnić im najwyższe bezpieczeństwo oraz udostępnić wysokiej jakości, wygodną, dostępną i spójną infrastrukturę. Dzięki temu stworzymy przyjazną, dostępną przestrzeń, poprawimy stan środowiska, ograniczymy negatywne skutki transportu i znacznie podniesiemy jakość życia mieszkańców.



5. Bezpieczny i mniej energochłonny system transportowy.

System transportowy, w którym bezpiecznie czują się zarówno dzieci, jak i seniorzy, to bezpieczne środowisko dla każdego. Powinniśmy zminimalizować negatywne skutki transportu i stworzyć obszar, w którym na drogach ginie jak najmniej osób. Nasze podróże nie powinny pogarszać warunków życia innych ani umniejszać szans przyszłych pokoleń na wysoką jakość życia.



6. Aglomeracyjny system logistyki miejskiej.

Logistyka miejska jest ważnym elementem ruchu i nie może być pomijana. Bez zrównoważonych dostaw nie uda nam się zapewnić bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu transportowego.



7. Świadomi mieszkańcy mobilnego AKO.

Zmiany w mobilności wymagają zrozumienia i wiedzy mieszkańców. Promowany będzie zrównoważony rozwój naszych ośrodków miejskich i wiejskich, dzięki któremu będziemy zdrowsi i bezpieczniejsi. Zmiany w transporcie będą szeroko konsultowane z mieszkańcami.

Poniżej przedstawiono listę działań, którą wypracowano w ramach prac diagnostycznych oraz warsztatów z mieszkańcami i interesariuszami w ramach poszczególnych celów operacyjnych.

Tabela 1. Lista działań, które wypracowano w ramach prac diagnostycznych oraz warsztatów z mieszkańcami i interesariuszami.

Nr Działania	Działanie
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.
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.

Nr Działania	Działanie
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.
2.1.15.	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej.
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.
2.2.5.	Sterowanie konsekwencjami procesu suburbanizacji.
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
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.
2.3.12.	Nawiązanie współpracy z PKP PLK i samorządami gminnymi w celu poprawy stanu infrastruktury peronowej i służącej obsłudze pasażerów w mniejszych ośrodkach AKO.
2.3.13.	Większe wykorzystanie istniejących dworców przesiadkowych wraz ze skomunikowaniem linii miejskich z autobusami podmiejskimi, lokalnymi oraz koleją.
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.
2.4.11.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odsnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).
2.4.12.	Wypracowanie wspólnych standardów infrastruktury dla pieszych w AKO.
2.4.13.	Utworzenie Aglomeracyjnego Roweru Publicznego w AKO.
2.4.14.	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice).
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.

Nr Działania	Działanie
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 utworzenie 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 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.
2.5.15.	Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicach w centrach miast.
2.5.16.	Zastosowanie monitoringu w każdym pojeździe transportu zbiorowego.
2.5.17.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego.
2.5.18.	Spowalnianie ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.
2.5.19.	Powołanie Aglomeracyjnej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
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.

Nr Działania	Działanie
2.6.5.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu minimalizacji uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem.
Świadomi mieszkańcy mobilnego AKO.	
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.
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.
2.7.9.	Wprowadzenie programów gratyfikujących korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy.
2.7.10.	Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

1.1. Ocena wykonalności i priorytetów.

Ocena wykonalności i priorytetów działań została wykonana na podstawie ustaleń uczestników warsztatów oraz spotkań, którzy oceniali pilność i realność realizacji danego działania. Dla poszczególnych działań wyniki zostały opracowane na podstawie analizy dwóch zmiennych – priorytetu (niski, średni, wysoki) oraz wykonalności (niska, średnia, wysoka). W celu zobrazowania wyników w sposób ilościowy, każdemu stopniu priorytetu lub wykonalności została przypisana cyfra od 1 (niski), do 3 (wysoki). W przypadku, gdy danemu działaniu była nadawany priorytet lub wykonalność przez więcej niż jedną grupę warsztatową z wyników była liczona średnia arytmetyczna.

Tabela 2. Ocena wykonalności i priorytetów.

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
2.1.1.	Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.	2,84	3,00
2.1.2.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.	2,33	2,00
2.1.3.	Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.	2,67	2,84
2.1.4.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.	2,67	2,67
2.1.5.	Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.	2,83	3,00
2.1.6.	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.	1,50	1,25
2.1.7.	Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.	3,00	1,42
2.1.8.	Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.	2,17	1,58
2.1.9.	Wyposażenie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.	3,00	2,00
2.1.10.	Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.	2,67	2,67
2.1.11.	Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.	2,00	2,34
2.1.12.	Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.	3,00	1,59
2.1.13.	Koordinacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.	2,00	1,67
2.1.14.	Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.	2,67	2,67
2.1.15.	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej.	2,00	2,34
2.2.1.	Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.	2,50	1,50

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
2.2.2.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.	1,75	2,25
2.2.3.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.	2,75	1,50
2.2.4.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.	2,75	2,00
2.2.5.	Sterowanie konsekwencjami procesu suburbanizacji.	1,50	1,25
2.3.1.	Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.	2,34	2,34
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).	1,84	1,50
2.3.3.	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.	2,34	2,17
2.3.4.	Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.	2,84	2,34
2.3.5.	Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.	2,50	2,34
2.3.6.	Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.	1,50	1,67
2.3.7.	Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.	3,00	1,84
2.3.8.	Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.	2,00	2,00
2.3.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.	2,50	2,50
2.3.10.	Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.	3,00	3,00
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.	3,00	2,00
2.3.12.	Nawiązanie współpracy z PKP PLK i samorządami gminnymi w celu poprawy stanu infrastruktury peronowej i służącej obsłudze pasażerów w mniejszych ośrodkach AKO.	2,00	1,67
2.3.13.	Większe wykorzystanie istniejących dworców przesiadkowych wraz ze skomunikowaniem linii miejskich z autobusami podmiejskimi, lokalnymi oraz koleją.	1,75	2,50

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
2.4.1.	Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.	2,75	2,00
2.4.2.	Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.	3,00	1,75
2.4.3.	Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.	2,50	1,50
2.4.4.	Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.	3,00	2,75
2.4.5.	Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.	2,50	1,50
2.4.6.	Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.	2,75	2,75
2.4.7.	Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.	3,00	3,00
2.4.8.	Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.	3,00	2,00
2.4.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.	2,50	2,50
2.4.10.	Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.	3,00	2,00
2.4.11.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odsnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).	2,50	2,00
2.4.12.	Wypracowanie wspólnych standardów infrastruktury dla pieszych w AKO.	1,75	1,75
2.4.13.	Utworzenie Aglomeracyjnego Roweru Publicznego w AKO.	1,50	1,25
2.4.14.	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice).	1,50	2,00
2.5.1.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.	3,00	2,00
2.5.2.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.	2,25	2,00
2.5.3.	Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.	2,00	2,00
2.5.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenie Stref Czystego Transportu.	1,75	2,25
2.5.5.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.	2,75	2,75

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
2.5.6.	Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.	2,00	2,25
2.5.7.	Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.	2,50	2,50
2.5.8.	Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.	1,50	1,75
2.5.9.	Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.	1,75	2,50
2.5.10.	Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.	2,25	2,25
2.5.11.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach.	3,00	2,50
2.5.12.	Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.	3,00	2,00
2.5.13.	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.	3,00	2,00
2.5.14.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	2,50	2,50
2.5.15.	Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicach w centrach miast.	2,00	1,75
2.5.16.	Zastosowanie monitoringu w każdym pojeździe transportu zbiorowego.	1,50	2,50
2.5.17.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego.	1,50	2,50
2.5.18.	Spowalnianie ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.	2,00	2,00
2.5.19.	Powołanie Aglomeracyjnej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	1,50	1,50
2.6.1.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).	2,50	3,00
2.6.2.	Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.	1,50	2,00
2.6.3.	Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.	2,00	1,50
2.6.4.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.	1,50	1,50

Nr Działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
2.6.5.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu minimalizacji uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem.	1,25	1,25
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.	2,34	2,17
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.	3,00	2,25
2.7.3.	Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.	3,00	2,34
2.7.4.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.	1,50	2,34
2.7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.	2,34	3,00
2.7.6.	Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.	2,84	2,17
2.7.7.	Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.	3,00	2,17
2.7.8.	Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.	3,00	3,00
2.7.9.	Wprowadzenie programów gratyfikujących korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy.	1,50	1,50
2.7.10.	Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców.	2,00	1,17

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

1.2. Ocena efektywności działań w kontekście celów strategicznych.

Tabela 3. Skala ocen efektywności.

NIE WPŁYWA NA REALIZACJĘ CELU LUB MAŁO SKUTECZNIE NAJMNIJ SKUTECZNE	UMIARKOWANIE SKUTECZNE	NAJBARDZIEJ SKUTECZNE
1,00	2,00	3,00

Tabela 4. Ocena wykonalności i priorytetów.

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.1.1.	Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.	1,00	1,00	3,00	1,67
2.1.2.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.1.3.	Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.	1,00	1,00	3,00	1,67
2.1.4.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.	1,00	1,00	3,00	1,67
2.1.5.	Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.	1,00	1,00	3,00	1,67
2.1.6.	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.1.7.	Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.	2,00	2,00	3,00	2,33

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.1.8.	Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.	2,00	2,00	3,00	2,33
2.1.9.	Wyposażenie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.	1,00	1,00	2,00	1,33
2.1.10.	Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.	3,00	3,00	3,00	3,00
2.1.11.	Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.1.12.	Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.	2,00	2,00	2,00	2,00
2.1.13.	Koordinacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.	1,00	1,00	2,00	1,33
2.1.14.	Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.1.15.	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej.	3,00	1,00	2,00	2,00
2.2.1.	Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.2.2.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.2.3.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.	3,00	2,00	3,00	2,67

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.2.4.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.2.5.	Sterowanie konsekwencjami procesu suburbanizacji.	3,00	1,00	3,00	2,33
2.3.1.	Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.	2,00	1,00	2,00	1,67
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).	1,00	1,00	2,00	1,33
2.3.3.	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.	2,00	1,00	3,00	2,00
2.3.4.	Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.	2,00	2,00	3,00	2,33
2.3.5.	Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.	1,00	1,00	3,00	1,67
2.3.6.	Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.	2,00	3,00	3,00	2,67
2.3.7.	Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.	3,00	3,00	3,00	3,00
2.3.8.	Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.	3,00	3,00	3,00	3,00
2.3.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.3.10.	Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.	1,00	1,00	2,00	1,33

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.3.12.	Nawiązanie współpracy z PKP PLK i samorządami gminnymi w celu poprawy stanu infrastruktury peronowej i służącej obsłudze pasażerów w mniejszych ośrodkach AKO.	1,00	1,00	2,00	1,33
2.3.13.	Większe wykorzystanie istniejących dworców przesiadkowych wraz ze skomunikowaniem linii miejskich z autobusami podmiejskimi, lokalnymi oraz koleją.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.4.1.	Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.	2,00	3,00	1,00	2,00
2.4.2.	Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.	3,00	3,00	1,00	2,33
2.4.3.	Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.	3,00	3,00	1,00	2,33
2.4.4.	Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.	3,00	3,00	2,00	2,67
2.4.5.	Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.	2,00	3,00	1,00	2,00
2.4.6.	Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.	1,00	2,00	1,00	1,33
2.4.7.	Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.	2,00	3,00	1,00	2,00

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.4.8.	Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.	2,00	1,00	1,00	1,33
2.4.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.	2,00	3,00	1,00	2,00
2.4.10.	Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4.11.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).	2,00	3,00	1,00	2,00
2.4.12.	Wypracowanie wspólnych standardów infrastruktury dla pieszych w AKO.	2,00	2,00	1,00	1,67
2.4.13.	Utworzenie Aglomeracyjnego Roweru Publicznego w AKO.	2,00	1,00	2,00	1,67
2.4.14.	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice).	2,00	1,00	1,00	1,33
2.5.1.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.	3,00	3,00	1,00	2,33
2.5.2.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.	2,00	3,00	1,00	2,00
2.5.3.	Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.	3,00	2,00	1,00	2,00
2.5.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenie Stref Czystego Transportu.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5.5.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.	3,00	3,00	2,00	2,67

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.5.6.	Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.	2,00	1,00	1,00	1,33
2.5.7.	Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5.8.	Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5.9.	Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5.10.	Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.	3,00	1,00	1,00	1,67
2.5.11.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach.	1,00	2,00	1,00	1,33
2.5.12.	Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.	2,00	3,00	1,00	2,00
2.5.13.	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.	1,00	3,00	1,00	1,67
2.5.14.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	1,00	3,00	1,00	1,67
2.5.15.	Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicach w centrach miast.	2,00	1,00	1,00	1,33
2.5.16.	Zastosowanie monitoringu w każdym pojeździe transportu zbiorowego.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.5.17.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego.	1,00	2,00	1,00	1,33

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.5.18.	Spowalnianie ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.	1,00	3,00	1,00	1,67
2.5.19.	Powołanie Aglomeracyjnej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	1,00	2,00	1,00	1,33
2.6.1.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).	1,00	2,00	1,00	1,33
2.6.2.	Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.	2,00	2,00	1,00	1,67
2.6.3.	Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.	3,00	3,00	1,00	2,33
2.6.4.	Zapewnienie dostępności ogólnie - dostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.6.5.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu minimalizacji uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.	2,00	1,00	1,00	1,33
2.7.3.	Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.	2,00	1,00	1,00	1,33
2.7.4.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.	2,00	2,00	1,00	1,67
2.7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.	1,00	1,00	1,00	1,00

Nr Działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
2.7.6.	Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.	2,00	2,00	1,00	1,67
2.7.7.	Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.	2,00	2,00	1,00	1,67
2.7.8.	Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.	1,00	3,00	1,00	1,67
2.7.9.	Wprowadzenie programów gratyfi - kujących korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy.	1,00	1,00	1,00	1,00
2.7.10.	Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców.	2,00	1,00	1,00	1,33

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

1.3. Ocena wpływu działań na środowisko.

Tabela 5. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat.

BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY	UMIARKOWANIE POZYTYWNY	NAJBARDZIEJ POZYTYWNY
1,00	2,00	3,00

- **BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NEGATYWNY (1)** – brak zidentyfikowanych oddziaływań lub potencjalnie negatywne.
- **UMIARKOWANIE POZYTYWNY (2)** – oddziaływanie pozytywne, które może wpłynąć na poprawę aktualnego stanu środowiska lub na zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko.
- **NAJBARDZIEJ POZYTYWNY (3)** - pozytywne oddziaływanie, które bezpośrednio będzie odczuwalne jako istotna poprawa aktualnego stanu środowiska lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływanie.

Tabela 6. Ocena wpływu działań na środowisko.

Nr Działania	Działanie	Wpływ na środowisko
2.1.1.	Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.	1,00
2.1.2.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.	1,00
2.1.3.	Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.	2,00
2.1.4.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.	2,00
2.1.5.	Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.	1,00
2.1.6.	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.	1,00
2.1.7.	Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.	1,00
2.1.8.	Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.	1,00
2.1.9.	Wyposażenie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.	1,00

Nr Działania	Działanie	Wpływ na środowisko
2.1.10.	Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.	1,00
2.1.11.	Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.	1,00
2.1.12.	Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.	1,00
2.1.13.	Koordinacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.	1,00
2.1.14.	Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.	2,00
2.1.15.	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej.	2,00
2.2.1.	Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.	2,00
2.2.2.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.	2,00
2.2.3.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.	3,00
2.2.4.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.	2,00
2.2.5.	Sterowanie konsekwencjami procesu suburbanizacji.	3,00
2.3.1.	Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.	1,00
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).	1,00
2.3.3.	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.	1,00
2.3.4.	Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.	2,00
2.3.5.	Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.	1,00
2.3.6.	Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.	3,00
2.3.7.	Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.	3,00

Nr Działania	Działanie	Wpływ na środowisko
2.3.8.	Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.	3,00
2.3.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.	1,00
2.3.10.	Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.	3,00
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.	3,00
2.3.12.	Nawiązanie współpracy z PKP PLK i samorządami gminnymi w celu poprawy stanu infrastruktury peronowej i służącej obsłudze pasażerów w mniejszych ośrodkach AKO.	1,00
2.3.13.	Większe wykorzystanie istniejących dworców przesiadkowych wraz ze skomunikowaniem linii miejskich z autobusami podmiejskimi, lokalnymi oraz kolejną.	2,00
2.4.1.	Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.	1,00
2.4.2.	Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.	3,00
2.4.3.	Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.	3,00
2.4.4.	Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.	3,00
2.4.5.	Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.	2,00
2.4.6.	Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.	2,00
2.4.7.	Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.	1,00
2.4.8.	Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.	1,00
2.4.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.	2,00
2.4.10.	Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.	1,00
2.4.11.	Dbałość o infrastrukturę o każdej porze roku (odsnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).	2,00
2.4.12.	Wypracowanie wspólnych standardów infrastruktury dla pieszych w AKO.	1,00

Nr Działania	Działanie	Wpływ na środowisko
2.4.13.	Utworzenie Aglomeracyjnego Roweru Publicznego w AKO.	2,00
2.4.14.	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice).	1,00
2.5.1.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.	2,00
2.5.2.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.	2,00
2.5.3.	Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.	2,00
2.5.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenie Stref Czystego Transportu.	3,00
2.5.5.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.	2,00
2.5.6.	Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.	2,00
2.5.7.	Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.	3,00
2.5.8.	Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.	3,00
2.5.9.	Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.	1,00
2.5.10.	Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.	3,00
2.5.11.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach.	1,00
2.5.12.	Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.	2,00
2.5.13.	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.	1,00
2.5.14.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	1,00
2.5.15.	Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicach w centrach miast.	1,00
2.5.16.	Zastosowanie monitoringu w każdym pojeździe transportu zbiorowego.	1,00
2.5.17.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego.	1,00
2.5.18.	Spowalnianie ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.	1,00
2.5.19.	Powołanie Aglomeracyjnej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	1,00

Nr Działania	Działanie	Wpływ na środowisko
2.6.1.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).	1,00
2.6.2.	Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.	3,00
2.6.3.	Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.	2,00
2.6.4.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.	3,00
2.6.5.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu minimalizacji uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem.	1,00
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.	1,00
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.	1,00
2.7.3.	Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.	1,00
2.7.4.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.	1,00
2.7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.	1,00
2.7.6.	Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.	2,00
2.7.7.	Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.	2,00
2.7.8.	Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.	1,00
2.7.9.	Wprowadzenie programów gratyfikujących korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy.	1,00
2.7.10.	Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców.	1,00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

1.4. Ocena efektywności kosztowej.

Pod względem kosztów zadania oceniono w trzech klasach kosztowych ze względu na 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 7. Skala ocen efektywności kosztowej.

WYSOKI KOSZT	ŚREDNI KOSZT	NISKI KOSZT
1,00	2,00	3,00

Tabela 8. Ocena efektywności kosztowej.

Nr Działania	Działanie	Efektowność kosztowa
2.1.1.	Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.	3,00
2.1.2.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.	3,00
2.1.3.	Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.	3,00
2.1.4.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.	3,00
2.1.5.	Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.	3,00
2.1.6.	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.	3,00
2.1.7.	Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.	1,00
2.1.8.	Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.	2,00
2.1.9.	Wyposażenie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.	2,00
2.1.10.	Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.	3,00
2.1.11.	Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.	3,00

Nr Działania	Działanie	Efektowność kosztowa
2.1.12.	Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.	3,00
2.1.13.	Koordinacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.	3,00
2.1.14.	Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.	2,00
2.1.15.	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej.	3,00
2.2.1.	Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.	2,00
2.2.2.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.	3,00
2.2.3.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.	1,00
2.2.4.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.	3,00
2.2.5.	Sterowanie konsekwencjami procesu suburbanizacji.	1,00
2.3.1.	Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.	2,00
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).	3,00
2.3.3.	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.	1,00
2.3.4.	Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.	1,00
2.3.5.	Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.	1,00
2.3.6.	Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.	1,00
2.3.7.	Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.	1,00
2.3.8.	Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.	2,00
2.3.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.	2,00
2.3.10.	Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.	1,00

Nr Działania	Działanie	Efektowność kosztowa
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.	1,00
2.3.12.	Nawiązanie współpracy z PKP PLK i samorządami gminnymi w celu poprawy stanu infrastruktury peronowej i służącej obsłudze pasażerów w mniejszych ośrodkach AKO.	2,00
2.3.13.	Większe wykorzystanie istniejących dworców przesiadkowych wraz ze skomunikowaniem linii miejskich z autobusami podmiejskimi, lokalnymi oraz koleją.	3,00
2.4.1.	Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.	2,00
2.4.2.	Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.	1,00
2.4.3.	Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.	1,00
2.4.4.	Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.	1,00
2.4.5.	Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.	1,00
2.4.6.	Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.	2,00
2.4.7.	Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.	3,00
2.4.8.	Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.	2,00
2.4.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.	2,00
2.4.10.	Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.	2,00
2.4.11.	Dbłość o infrastrukturę o każdej porze roku (odśnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).	2,00
2.4.12.	Wypracowanie wspólnych standardów infrastruktury dla pieszych w AKO.	3,00
2.4.13.	Utworzenie Aglomeracyjnego Roweru Publicznego w AKO.	2,00
2.4.14.	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice).	1,00
2.5.1.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.	1,00

Nr Działania	Działanie	Efektowność kosztowa
2.5.2.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.	2,00
2.5.3.	Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.	2,00
2.5.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenie Stref Czystego Transportu.	2,00
2.5.5.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.	1,00
2.5.6.	Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.	2,00
2.5.7.	Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.	1,00
2.5.8.	Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.	1,00
2.5.9.	Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.	2,00
2.5.10.	Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.	1,00
2.5.11.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach.	3,00
2.5.12.	Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.	1,00
2.5.13.	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.	2,00
2.5.14.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	1,00
2.5.15.	Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicach w centrach miast.	3,00
2.5.16.	Zastosowanie monitoringu w każdym pojeździe transportu zbiorowego.	2,00
2.5.17.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego.	2,00
2.5.18.	Spowalnianie ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.	2,00
2.5.19.	Powołanie Aglomeracyjnej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	3,00
2.6.1.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).	3,00
2.6.2.	Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.	3,00

Nr Działania	Działanie	Efektowność kosztowa
2.6.3.	Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.	3,00
2.6.4.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.	2,00
2.6.5.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu minimalizacji uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem.	3,00
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.	3,00
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.	2,00
2.7.3.	Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu równoważonej mobilności.	2,00
2.7.4.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.	3,00
2.7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.	3,00
2.7.6.	Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.	3,00
2.7.7.	Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.	2,00
2.7.8.	Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.	3,00
2.7.9.	Wprowadzenie programów gratyfikujących korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy.	3,00
2.7.10.	Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców.	3,00

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

1.5. Wyniki analizy wielokryterialnej.

W poniższej tabeli przedstawiono zadania o najbardziej efektywnej relacji kosztu, wpływu i efektu środowiskowego w wyniku analizy wielokryterialnej. Poszczególnym aspektom przyznano następujące wagi:

- PRIORYTET według mieszkańców i interesariuszy – waga 0,2
- WYKONALNOŚĆ według mieszkańców i interesariuszy – waga 0,2;
- KOSZT – waga 0,2;
- ŚR. EFEKTYWNOŚĆ – waga 0,2;
- WPŁYW NA ŚRODOWISKO – waga 0,2.

Zadania oznaczone kolorem czerwonym zostały odrzucone ze względu na: niską ocenę priorytetu i wykonalności oraz niski wynik analizy wielokryterialnej. Zadania oznaczone kolorem czarnym zostały wybrane do dalszej realizacji i opisane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej oraz w Załączniku nr 2 – Plan działania.

Tabela 9. Wyniki analizy wielokryterialnej.

Nr Działania	Nazwa działania	Wynik
2.4.4.	Stworzenie zintegrowanej sieci dróg dla rowerów w AKO w oparciu o rzetelny proces planowania.	2,48
2.1.10.	Zastąpienie przejazdów specjalnych organizowanych dla uczniów przewozami regularnymi dostępnymi dla wszystkich mieszkańców.	2,47
2.1.3.	Wdrożenie standardu GTFS dla danych rozkładowych dla wszystkich kursów o charakterze użyteczności publicznej.	2,43
2.1.4.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS-realtime.	2,40
2.3.8.	Możliwość rozszerzenia zintegrowanego transportu publicznego o gminy spoza AKO.	2,40
2.4.7.	Wykorzystanie infrastruktury dróg technicznych.	2,40
2.3.7.	Rozszerzenie oferty publicznego transportu zbiorowego w AKO.	2,37
2.7.6.	Promocja używania alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AKO.	2,34
2.7.8.	Organizacja szkoleń z zakresu BRD i kierowania w trudnych warunkach.	2,33
2.1.1.	Wypracowanie i stosowanie wzorów papierowej informacji pasażerskiej na przystankach.	2,30
2.1.5.	Zapewnienie jednego, wspólnego planera podróży zawierającego informacje o wszystkich przewozach regularnych wykonywanych na terenie AKO.	2,30
2.2.4.	Koordinacja i zintegrowanie planowania przestrzennego.	2,28
2.1.15.	Integracja transportu publicznego z systemami mobilności współdzielonej.	2,27
2.3.10.	Wymiana i zakup floty pojazdów komunikacji miejskiej wraz z modernizacją zaplecza technicznego.	2,27
2.5.5.	Stosowanie infrastruktury zapewniającej priorytet dla pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego.	2,23
2.6.2.	Badanie możliwości doprowadzenia lub rewitalizacji bocznic kolejowych w przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową.	2,23
2.4.2.	Budowa infrastruktury odzwierciedlającej priorytet dla pieszych na kluczowych ciągach.	2,22
2.1.14.	Stworzenie koncepcji utworzenia kolei aglomeracyjnej.	2,20

Nr Działania	Nazwa działania	Wynik
2.4.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia dróg dla rowerów.	2,20
2.2.3.	Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, w tym zabudowy usługowej.	2,18
2.3.13.	Większe wykorzystanie istniejących dworców przesiadkowych wraz ze skomunikowaniem linii miejskich z autobusami podmiejskimi, lokalnymi oraz koleją.	2,18
2.7.7.	Wydarzenia edukacyjne w szkołach promujące zrównoważoną mobilność.	2,17
2.4.6.	Wytyczenie nowych, turystycznych szlaków rowerowych w AKO wraz z promocją, oznakowaniem i infrastrukturą towarzyszącą.	2,17
2.5.11.	Uporządkowanie parkowania na chodnikach.	2,17
2.6.1.	Stosowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów na obszarach miejskich (np. „koperty 15 minut”).	2,17
2.6.3.	Kanalizacja ruchu samochodów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości.	2,17
2.2.2.	Racjonalne wskazywanie granic rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych.	2,13
2.3.11.	Zakup taboru autobusowego do realizacji połączeń gminnych, międzygminnych i międzypowiatowych.	2,13
2.1.12.	Utworzenie organizatora transportu międzygminnego i międzypowiatowego – Związku Powiatowo-Gminnego.	2,12
2.3.4.	Budowa parkingów P&R, B&R oraz węzłów przesiadkowych ułatwiających podróże multimodalne.	2,10
2.4.11.	Dbałość o infrastrukturę o każdej porze roku (odsnieżanie, usuwanie liści, piachu itd.).	2,10
2.7.5.	Organizacja Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia Bez Samochodu.	2,07
2.4.3.	Budowa infrastruktury pieszej dostosowanej do natężenia ruchu pieszego i kołowego.	2,07
2.5.1.	Budowa obwodnic i hierarchizacja układu drogowego wraz z uspokojeniem ruchu i ograniczeniem hałasu w centrach miast.	2,07
2.5.2.	Rozszerzenie zakresu stref uspokojonego ruchu.	2,05
2.5.10.	Reorganizacja sposobu parkowania przy ulicach w centrach miast.	2,03
2.1.11.	Wzrost świadomości samorządów należących do AKO o sposobie organizacji transportu publicznego i źródeł jego finansowania.	2,00
2.5.3.	Przeprowadzenie badań nad stosowaniem stref zakazu lub ograniczeń wjazdu do centrów miast dla wybranych grup pojazdów.	2,00
2.5.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu.	2,00
2.5.7.	Rozwój systemu ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru.	2,00
2.5.12.	Budowa i modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, chodników, dróg i elementów infrastruktury punktowej.	2,00
2.3.6.	Wdrażanie pilotażowych rozwiązań wspierających organizację i wykorzystanie transportu publicznego.	1,97
2.4.1.	Stosowanie standardów ogólnopolskich (WR-D-41, WR-D-42) i dobrych praktyk w inwestycjach pieszych i rowerowych.	1,95
2.2.1.	Uchwalenie planów miejscowych, które ograniczają zabudowę terenów rolniczych przez zabudowę niezwiązaną z produkcją rolną.	1,93
2.3.9.	Budowa i modernizacja oświetlenia przystanków.	1,93
2.5.13.	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i znaków.	1,93
2.7.3.	Kampanie promocyjne i edukacyjne z zakresu zrównoważonej mobilności.	1,93
2.5.6.	Wykorzystanie inteligentnych systemów w celu uprzywilejowania transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego i optymalizacji ruchu drogowego.	1,92

Nr Działania	Nazwa działania	Wynik
2.7.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego.	1,92
2.7.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji.	1,90
2.7.4.	Budowa świadomości negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.	1,90
2.3.1.	Stworzenie koncepcji szerszego wykorzystania kolejowej infrastruktury wąskotorowej w transporcie publicznym na terenie AKO.	1,87
2.1.2.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów.	1,87
2.1.9.	Wyposażanie autobusów lub przystanków w urządzenia do sprzedaży biletów.	1,87
2.4.8.	Utworzenie infrastruktury punktowej przy drogach i szlakach pieszo-rowerowych.	1,87
2.4.12.	Wypracowanie wspólnych standardów infrastruktury dla pieszych w AKO.	1,83
2.1.8.	Wprowadzenie wspólnej taryfy dla przewozów autobusowych wykonywanych na obszarze AKO.	1,82
2.2.5.	Sterowanie konsekwencjami procesu suburbanizacji.	1,82
2.5.15.	Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicach w centrach miast.	1,82
2.1.13.	Koordinacja zadań z zakresu integracji rozkładowej, taryfowej i infrastrukturalnej w ramach Związku Powiatowo-Gminnego.	1,80
2.4.5.	Korekta błędów konstrukcyjnych i projektowych na istniejącej infrastrukturze dla rowerzystów.	1,80
2.4.10.	Budowa i modernizacja oświetlenia oraz monitoringu elementów rowerowej infrastruktury punktowej.	1,80
2.6.4.	Zapewnienie dostępności ogólnodostępnego punktu ładowania dla elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych.	1,80
2.1.7.	Przygotowanie i wdrożenie jednolitego systemu pobierania opłat przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym celem integracji taryfowej.	1,75
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).	1,73
2.5.14.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	1,73
2.5.18.	Spowalnianie ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.	1,73
2.3.3.	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie AKO, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.	1,70
2.3.5.	Stworzenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dla AKO.	1,70
2.7.10.	Warsztaty mobilnościowe dla mieszkańców.	1,70
2.4.13.	Utworzenie Aglomeracyjnego Roweru Publicznego w AKO.	1,68
2.5.17.	Dbłość o wysoką jakość pracy kierowców transportu publicznego.	1,67
2.5.19.	Powołanie Aglomeracyjnej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.	1,67
2.5.8.	Wprowadzenie napędów alternatywnych we flocie pojazdów realizujących zadania publiczne.	1,65
2.5.9.	Prowadzenie regularnych badań napełnień miejsc postojowych w miastach i podejmowanie decyzji w zakresie dostosowania SPP i stawek na podstawie badań.	1,65
2.3.12.	Nawiązanie współpracy z PKP PLK i samorządami gminnymi w celu poprawy stanu infrastruktury peronowej i służącej obsłudze pasażerów w mniejszych ośrodkach AKO.	1,60
2.5.16.	Zastosowanie monitoringu w każdym pojeździe transportu zbiorowego.	1,60
2.7.9.	Wprowadzenie programów gratyfikujących korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy.	1,60

Nr Działania	Nazwa działania	Wynik
2.1.6.	Gromadzenie, przetwarzanie danych oraz wypełnianie wymagań europejskiej sprawozdawczości w zakresie mobilności.	1,55
2.6.5.	Współpraca z operatorami automatów paczkowych w celu minimalizacji uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem.	1,50
2.4.14.	Rozwój zaplecza socjalnego dla rowerzystów (szatnie, prysznice).	1,37

* W trakcie prac nad dokumentem zadanie włączono do zadania nr 2.1.7..

** Zadanie zostało zrealizowane w ramach reorganizacji sieci połączeń komunikacji miejskiej w Kaliszu.

*** W trakcie prac nad dokumentem opublikowano wytyczne krajowe WR-D-41 dotyczące infrastruktury pieszej – powodując brak konieczności ustanawiania standardów lokalnych.

**** W trakcie prac nad dokumentem zadanie włączono do zadania nr 2.4.2..

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Spis tabel.

TABELA 1. LISTA DZIAŁAŃ, KTÓRE WYPRACOWANO W RAMACH PRAC DIAGNOSTYCZNYCH ORAZ WARSZTATÓW Z MIESZKAŃCAMI I INTERESARIUSZAMI.....	4
TABELA 2. OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW.....	9
TABELA 3. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI.....	14
TABELA 4. OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW.....	14
TABELA 5. SKALA OCEN WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT.....	22
TABELA 6. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO.....	22
TABELA 7. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ.....	27
TABELA 8. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ.....	27
TABELA 9. WYNIKI ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ.....	32

