



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Staszowa na lata 2022–2030



INICJATYWAŁOKALNA.PL
SP. Z O.O.

Grudzień 2021

Spis treści

Wykaz skrótów.....	3
Wstęp.....	4
1. Powiązanie założeń Planu z dokumentami strategicznymi i planistycznymi	8
2. Nawyki komunikacyjne mieszkańców MOF Staszowa.....	17
3. Charakterystyka MOF Staszowa.....	20
4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	26
5. Analiza SWOT	34
6. Wyznaczenie celów strategicznych	39
7. Postulowana struktura organizacyjna niezbędna do wdrożenia Planu.....	47
8. Monitoring i ewaluacja efektów	49
9. Korzyści wynikające z wdrożenia Planu dla MOF Staszowa.....	52
Spis tabel	55
Spis wykresów.....	55
Spis rysunków	56
Spis map	56

Wykaz skrótów

B&R	Bike&Ride
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe (ang. <i>Intelligent Transport System</i>)
KZChS	Kopalnie i Zakłady Chemiczne Siarki
LHS	Linia Hutnicza Szerokotorowa – niezelektryfikowana, jednotorowa linia kolejowa, przebiegająca od kolejowego przejścia granicznego w Hrubieszowie do stacji kolejowej Sławków Południowy LHS
MM	Zarządzanie Mobilnością (z ang. <i>Mobility Management</i>)
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MiG	Miasto i Gmina
MPZP	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
OZE	Odnawialne źródła energii
P&R	Park&Ride
PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. <i>SUMP Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
UE	Unia Europejska

Wstęp

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to dokument strategiczny stworzony w celu zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny. Stanowi uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich i charakteryzuje się odmiennym spojrzeniem na sposób planowania.

Główną ideą planowania zrównoważonej mobilności miejskiej jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu poprzez realizację takich celów, jak m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności oraz jakości obszarów miejskich/wiejskich, czy zwiększenie dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu w mieście/gminie. Są to zarówno transport publiczny, jak i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany.

Geneza Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) znajduje swoje odzwierciedlenie w konieczności osiągnięcia celów z zakresu: ochrony klimatu, ograniczenia zużycia energii oraz obniżenia poziomu emisji substancji zanieczyszczających środowisko, ustalonych przez przywódców Unii Europejskiej. Sektor mobilności nie stanowi indywiduum, istotny wpływ na osiąganie celów posiada również planowanie przestrzenne, rozwój gospodarczy oraz ochrona zdrowia. W wyniku zdefiniowania potrzeby rozwiązywania problemów transportowych w sposób zrównoważony i integralny, charakteryzujący się zaangażowaniem interesariuszy oraz koordynacją polityk pomiędzy różnymi sektorami rozwoju, dokonano zidentyfikowania potrzeb transportowych poszczególnych interesariuszy MOF Staszowa za pomocą anonimowego badania ankietowego.

Niniejszy Plan został opracowany w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pt. *Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (second edition)*¹. Wytyczne oparte zostały na ośmiu podstawowych zasadach, którymi są:

- Planowanie dla zrównoważonej mobilności w całym obszarze funkcjonalnym;
- Współpraca ponad barierami instytucjonalnymi;

¹ *Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. 2nd Edition, October 2019 r.

- Zaangażowanie mieszkańców oraz interesariuszy;
- Ocena bieżącej i przyszłej efektywności;
- Określenie długoterminowej wizji oraz czytelnego Planu wdrożenia;
- Rozwój wszystkich środków transportu w sposób zintegrowany;
- Stworzenie systemu monitoringu i ewaluacji;
- Zapewnienie odpowiedniej jakości dla planowanych i wdrażanych działań.

Zaleca się także, w kontekście zrównoważonej mobilności, dążenie do uzyskania poziomu, w którym motoryzacja indywidualna nie degraduje efektywności komunikacji zbiorowej oraz niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem, środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym także kulturowym.

Bazą dla tych rozwiązań może być dobrze funkcjonujący system dróg i ulic, łączący się w miejskich koncentratorach zrównoważonej mobilności i powiązanych z nimi miejscami parkowania różnych typów pojazdów wspomagających przemieszczanie się, tak by zachęcać i czynić najbardziej atrakcyjnym oraz efektywnym system transportu kombinowanego. Takie podejście umożliwia kształtowanie nawyków zgodnych z nową, oczekiwaną – w rozumieniu zrównoważonego rozwoju – kulturą mobilności.

Wyżej wymienione wytyczne wskazują na zachowanie pewnych etapów podczas sporządzania opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Należą do nich: określenie własnego potencjału, sprawdzenie, na ile zasady zrównoważonego rozwoju są zgodne z obecnymi priorytetami politycznymi i na ile już są częścią polityki rozwoju obszaru objętego opracowaniem; definiowanie zakresu Planu, określenie terytorium, na potrzeby którego jest on opracowywany oraz zidentyfikowanie odpowiednich władz i instytucji, które będą podejmować decyzje finansowe oraz zatwierdzać działania. Dodatkowo należy przeanalizować sytuację i stworzyć scenariusze pomagające w przejrzysty i racjonalny sposób ustalić cele, do osiągnięcia których się dąży oraz określić wspólną wizję, która stanowi jakościowy opis pożądanego przyszłości MOF Staszowa (musi umiejscawiać transport oraz mobilność w szerszym kontekście rozwoju gospodarczego i społecznego). Ponadto należy określić priorytety i wymierne cele strategiczne oraz opracować efektywny zestaw zadań leżących u podstaw zrównoważonego planowania mobilności, ponieważ tylko właściwie dobrane i sprawnie zrealizowane zadania gwarantują osiągnięcie założonych celów (wybór zadań winien być skonsultowany z głównymi interesariuszami, efektywny kosztowo, a także brać pod uwagę dobre praktyki innych miast).

Należy skupić się na następujących etapach opracowywania i realizacji Planu, takich jak:

- Określenie zakresu odpowiedzialności i alokacja budżetu, ściśle związane z doбором działań;
- Monitorowanie i ocena – zarówno w procesie planowania, jak i realizacji założeń Planu, mające kluczowe znaczenie dla wdrażania działań zapisanych w niniejszym dokumencie;
- Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – potwierdzenie na poziomie politycznym woli realizacji celów w nim zapisanych;
- Faza wdrożenia – rozpoczynająca się po uchwaleniu Planu (na tym etapie powinna być egzekwowana realizacja planu pracy, m.in. dzięki różnym, uzgodnionym i ujednoliconym formom raportowania);
- Monitoring i wnioski z przeprowadzonej oceny – umożliwiające regularną aktualizację Planu.

Porównanie tradycyjnego sposobu planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej zamieszczono w tabeli 1.

Tabela 1 Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Tradycyjne planowanie transportu		Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu		Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu		Podstawowe cele: dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu	➔	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych form przemieszczania się
Skoncentrowanie na infrastrukturze		Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny		Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Krótko i średnioterminowe planowanie		Krótko i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	➔	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu		Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów		Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu		Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 6

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. SUMP *Sustainable Urban Mobility Plan*) jest narzędziem ułatwiającym planowanie i uwzględnia szerszy kontekst funkcjonowania miasta. Stanowi on strategiczny zbiór powiązanych ze sobą działań, których wdrożenie ma spełnić potrzeby mobilności mieszkańców oraz innych interesariuszy („użytkowników miasta”) obecnie i w przyszłości. W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania, kładzie on szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami².

² M. Michnej, T. Zwoliński: *Objectives and strategies of Sustainable Urban Mobility Planning in the City of Krakow*. [w:] *Transport Development Challenges in the Twenty-First Century*. Red. M. Bąk. Springer Proceedings in Business and Economics 2016. DOI. 10.1007/978-3-319-26848-4_8.

1. Powiązanie założeń Planu z dokumentami strategicznymi i planistycznymi

Planowanie zrównoważonej mobilności powinno stanowić jeden z priorytetów rozwoju MOF Staszowa, należy pamiętać jednak, że proces ten ma sens i szansę na powodzenie (rozumiane jako osiągnięcie założonych celów stabilnego rozwoju), jeśli proces wdrażania przebiegnie konsekwentnie oraz kompatybilnie. Efekt wdrożenia stanowić będzie trwałe kształtowanie nawyków komunikacyjnych, poprawiających jakość życia w MOF wszystkim użytkownikom, a więc Plan nie może być realizowany wybiórczo. Wymaga przeprowadzenia odpowiednio zaplanowanych, silnych, lecz ewolucyjnie ukształtowanych nawyków komunikacyjnych mieszkańców, ale również właściwych działań planistycznych i strategicznych, które łącznie pozwolą uzyskać nowe i wymierne skutki.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Staszowa, odnosząc się w swych założeniach do określonych problemów, opracowano zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych i planistycznych na wszystkich szczeblach zarządzania. Zestawienie dokumentów wraz z nawiązaniem do ich założeń przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2 Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym

Lp.	Nazwa dokumentu	Charakterystyka
KONTEKST EUROPEJSKI		
1.	<i>Komunikat Komisji Europejskiej z dnia 20 września 2009 r. pt. Plan działania na rzecz mobilności w miastach</i>	Geneza planów zrównoważonej mobilności miejskiej zrodziła się m.in. z Komunikatu Komisji Europejskiej z dnia 20 września 2009 r. pt. <i>Plan działania na rzecz mobilności w miastach</i>. Jest to dokument, w którym poruszono kwestię planowanych działań krótko i średnioterminowych związanych z mobilnością w miastach. Założeniem tych planów jest działanie w sposób zintegrowany organów na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym, a także udział zainteresowanych państw członkowskich, obywateli poszczególnych gałęzi przemysłu. Efektem będzie uwzględnienie potrzeb wszystkich zainteresowanych. Ogłoszony wówczas plan miał być zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i proponował kilkanaście działań, które miałyby pomóc wszystkim podmiotom osiągnąć założone wcześniej cele. Przed wszystkim zwrócono uwagę na: • sprawniejsze wdrażanie planów mobilności w miastach, zgodnie z regułami zrównoważonego rozwoju; • spójność polityki regionalnej z mobilnością w miastach; • transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu; • dialog między stronami zainteresowanymi, mający na celu wypracowanie dobrowolnych zobowiązań, m.in. poprzez wskaźniki jakości czy ochronę praw pasażerów i osób z niepełnosprawnościami; • zwiększenie dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi; • usprawnienie systemów informacji dla podróżnych;

		• dostęp do zielonych stref; • przeprowadzanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych na temat mobilności w miastach, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju; • szkolenia kierowców pojazdów pod kątem energooszczędnej jazdy; • projekty badawcze mające na celu ułatwienie wprowadzania na rynek pojazdów niskoemisyjnych i nieemisyjnych; • przewodnik internetowy dotyczący ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów; • badanie efektywności i skuteczności internalizacji kosztów zewnętrznych; • przepływ informacji na temat miejskich systemów ustalania opłat; • optymalizację istniejących źródeł finansowania; • analizę i obserwację potrzeb w ramach przyszłego finansowania; • udoskonalenie danych i statystyk; • udział w międzynarodowym dialogu i przepływie informacji; • optymalizację logistyki transportowej w miastach; • inteligentne systemy transportu (ITS);
2.	<i>Europejska Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wraz z planem działania opublikowana w grudniu 2020 r.</i>	W strategii określono plan zdecydowanego skierowania europejskiego transportu na właściwą drogę ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości i wskazano 10 obszarów przewodnich. Scenariusze leżące u podstaw strategii – które pokrywają się również ze scenariuszami Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. – pokazują, że przy właściwym poziomie ambicji, połączenie proponowanych środków politycznych może doprowadzić do redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r. Wyznaczono różne etapy, aby zilustrować kurs europejskiego systemu transportowego w kierunku zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, pokazujące, jakiego rodzaju ambicje są potrzebne w przyszłych strategiach politycznych UE. Scenariusze leżące u podstaw strategii: • pokrywają się również ze scenariuszami Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.; • pokazują, że przy właściwym poziomie ambicji połączenie proponowanych środków politycznych może doprowadzić do redukcji emisji z transportu o 90% do 2050 r. Wyznaczono różne etapy, aby zilustrować kurs europejskiego systemu transportowego w kierunku zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, pokazujące, jakiego rodzaju ambicje są potrzebne w przyszłych strategiach politycznych UE, dotyczących: • zmiany systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), infrastruktury paliw alternatywnych; • norm emisji CO₂; • inteligentnych systemów transportowych, sieci transeuropejskich (TEN-T); • opracowania norm emisji po Euro 6/VI dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów.
3.	<i>Biała Księga Transportu z dnia 28 marca 2011 r. z perspektywą do 2050 r.</i>	Jest jednym z kluczowych dokumentów wynikających z przyjętego na poziomie europejskim kierunku rozwoju, została wydana w 2011 roku jako dokument Komisji Europejskiej. Dokument ten odnosi się do wizji przyszłości systemu transportowego Unii Europejskiej, przedstawia strategię rozwoju

		w perspektywie do roku 2020 i stanowi element strategii „Europa 2020 z perspektywą do 2030 r.”. Wizja w zakresie ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy odnosi się do obecnych problemów, jakie generuje transport na obszarach zurbanizowanych, przyczyniający się do pogorszenia jakości powietrza, wzrostu hałasu, a także obejmujący większość wypadków drogowych w transporcie ogółem i postępujący wzrost kongestii i wynikającego z niej pogorszenia się warunków życia w miastach. Wobec tych wyzwań Komisja Europejska wskazała na konieczność podejmowania licznych działań naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem: stopniowej eliminacji pojazdów stosujących nie hybrydowe silniki spalinowe, zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego i podnoszenie jego atrakcyjności oraz konkurencyjności, planowania przestrzennego prowadzącego do ograniczenia potrzeb transportowych w obsłudze codziennych aktywności, tworzenia lepszych warunków (ułatwianie) do codziennej komunikacji pieszej oraz rowerowej, upowszechnienia stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich, wprowadzenia opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania, usprawnienia współpracy między transportem towarów na duże odległości a transportem na ostatnich kilometrach, stosowania efektywnych (z punktu widzenia zarządzania ruchem) inteligentnych systemów transportowych.
KONTEKST KRAJOWY		
4.	Krajowa Polityka Miejska 2023	Odpowiedzią na negatywne zjawiska na zurbanizowanych terenach Polski jest dokument Krajowa Polityka Miejska 2023, w którym zostały ujęte problemy gospodarcze, przestrzenne, społeczne i środowiskowe. Opracowanie zostało przyjęte uchwałą Rady Ministrów w dniu 20 października 2015 r., a wydane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Departament Polityki Przestrzennej. Główne założeniem KPM 2023: • Do 2023 roku polskie miasta będą sprawne, zwarte i zrównoważone, spójne, konkurencyjne i silne; • Cel nadrzędny polityki miejskiej to poprawa jakości życia mieszkańców; • Aspekt transportu i mobilności miejskiej kluczowy dla osiągnięcia miasta zrównoważonego i zwartego; • Konieczność zmian nawyków komunikacyjnych społeczeństwa – zmniejszenie trendu poruszania się samochodami osobowymi do codziennych podróży po mieście.
5.	Projekt umowy partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce, wrzesień 2021	Głównymi wyzwaniami umowy partnerskiej są działania związane z wdrożeniem porozumienia paryskiego³, pobudzeniem inwestycji związanych z transformacją sektora energetycznego, w tym w zakresie inwestycji w odnawialne źródła energii oraz efektywności energetycznej, a także sprawiedliwego wymiaru transformacji. Dokument zwraca szczególną uwagę na rozwój transportu niskoemisyjnego i zrównoważonej mobilności miejskiej oraz poprawę dostępności transportowej regionu i subregionów. Przewidziane do realizacji działania w sektorze transportu skupiają się na następujących obszarach: • wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych, w tym dalsza rozbudowa

³ Porozumienie paryskie przyjęto podczas konferencji klimatycznej w Paryżu (COP21) w grudniu 2015 r.

		systemu metra, inwestycje w infrastrukturę i nowoczesny tabor szynowy i nisko i zeroemisyjny tabor kołowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG), cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS); • rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (np. strefy wolne od ruchu samochodowego, strefowe uspokojenie ruchu, drogi i pasy rowerowe, spójnej sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym, tworzenie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych); • działania na rzecz integracji transportu zbiorowego i wdrażania nowych sposobów przemieszczania się (np. systemy biletowe, systemy współdzielenia środków transportu i rozwój innowacyjnych środków transportu); • rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych (nowo zakupionych i już użytkowanych pojazdów komunikacji publicznej), a także rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim; • podnoszenie świadomości mieszkańców, pracodawców i władz samorządowych wszystkich szczebli w zakresie propagowania korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego; • przygotowanie kompleksowych dokumentów o randze strategicznej, opracowanych i wdrażanych przez władze miasta i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej polityki transportowej (np. plany zrównoważonej mobilności miejskiej); • działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym działania infrastrukturalne, edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi.
6.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 z dnia 22.08.2019 r.	Wyzwaniem dla polityki regionalnej jest zapewnienie infrastruktury technicznej i społecznej, gwarantującej spójność terytorialną kraju i budującej konkurencyjność regionów. Kluczowe znaczenie w tym zakresie ma dostępność transportowa w wymiarze między i wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do niedostatecznie skomunikowanych siecią transportową obszarów, rozbudowa sieci połączeń regionalnych i lokalnych) oraz w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności największych aglomeracji Polski). Główne wyzwania stawiane przez niniejszy dokument strategiczny: • rozwój systemów transportowych oraz ich integracja międzygałęziowa, zwiększy ponadto skuteczność połączeń transportowych i jakość usług transportowych; • poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz sprawne podłączenie systemów komunikacyjnych miast z infrastrukturą drogową najwyższej klasy; • budowa dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach i poza ich centrami;

		• rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, integracja systemów zarządzania ruchem i systemów informacji pasażerskiej; • rozwiązania tzw. ostatniej mili sprzyjać będą poprawie mobilności obywateli z uwzględnieniem potrzeby ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.
KONTEKST REGIONALNY		
7.	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 października 2014 r.⁴</i>	Dokumentem, który wpisuje się w ideę zrównoważonego transportu miejskiego na szczeblu regionalnym jest Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego z 2014 roku. Jest to załącznik do uchwały nr XLVIII/858/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 października 2014 roku. Plan ten dyktuje zasady, na jakich funkcjonują wojewódzkie przewozy pasażerskie, wykonywane jako przewozy użyteczności publicznej, w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, a także ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz możliwe kierunki rozwoju. Plan został opracowany przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, powstał na podstawie obowiązujących przepisów. Treści zawarte w omawianym dokumencie powinny zostać uwzględnione w Planach starostów powiatowych, którzy są organizatorami publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich, a także Planach transportowych realizowanych przez wójtów, burmistrzów i prezydentów miast dotyczących linii komunikacyjnych, gdzie planuje się wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W dokumencie przedstawiona jest ocena funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego, której zadaniem jest pozyskanie informacji umożliwiających planowanie, organizowanie oraz zarządzanie zrównoważonym publicznym transportem zbiorowym. Plan obejmuje zarówno podmioty mające wpływ na powodzenie jego realizacji, jak i podmioty, które oddziałują na jego postanowienia. Są to: • pasażerowie – podstawowa grupa mająca wpływ na realizację potrzeb, której ukierunkowane jest funkcjonowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie publicznym; • przedsiębiorcy, dla których dokument jest istotną informacją na temat planów dalszego funkcjonowania oferty kształtowanej przez Marszałka Województwa, zasad jej finansowania, zasad organizacji segmentu rynku przewozów pasażerskich oraz pożądaných standardów usług przewozowych; • pozostali organizatorzy, którzy z uwagi na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego bezpośrednio lub pośrednio uwzględniają w swoich Planach dokument wydany przez Marszałka Województwa; • zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są ważne, szczególnie w aspekcie planowania działań inwestycyjnych i remontowych, przede wszystkim zaś są wskazaniemi dla realizacji procesu udostępniania tej infrastruktury;

⁴ Obwieszczenie Zarządu Województwa Świętokrzyskiego o przystąpieniu do aktualizacji „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego” z dnia 17 czerwca 2021 r.

		• podmioty zarządzające infrastrukturą przeznaczoną do obsługi transportu publicznego; • podmioty gospodarcze, które tworzą tzw. zaplecze techniczne, w tym producentów pojazdów, a także innych urządzeń i usług wykorzystywanych w transporcie publicznym, wykonawców robót remontowych i inwestycyjnych.
8.	Program Ochrony Środowiska dla województwa świętokrzyskiego na lata 2015–2020 z perspektywą do 2025 r.	Program Ochrony Środowiska dla województwa świętokrzyskiego przygotowano w celu realizacji polityki środowiskowej na terenie województwa świętokrzyskiego. Zakres czasowy jaki został w nim ujęty podzielono na: okres operacyjny (lata 2015–2020), z celami krótkoterminowymi i koniecznymi do podjęcia konkretnymi działaniami oraz okres perspektywiczny (lata 2021–2025), dla którego określono cele długoterminowe. Zadaniem dokumentu jest wyznaczenie ram realizacji późniejszych przedsięwzięć, a przede wszystkim wyznaczenie celów i kierunków działań w zakresie ochrony środowiska, które są konieczne do podjęcia w województwie świętokrzyskim. Diagnoza stanu środowiska pokazała, iż należy podnosić poziom wiedzy ekologicznej społeczeństwa, co ściśle łączy się z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Na podstawie celów określono działania, które są niezbędne by wyeliminować wskazane problemy środowiskowe.
9.	Strategia rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+	Kolejnym dokumentem na szczeblu regionalnym, który wpisuje się w Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest Strategia rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+. O ekologicznym i zrównoważonym transporcie mowa jest w celu strategicznym 2. Przyjazny dla środowiska i czysty region. Cel strategiczny 2. i ogół związanych z nim celów operacyjnych o charakterze horyzontalnym dotyczy obszaru całego województwa. Cel 2. posiada charakter uniwersalny, jest odpowiedzią na globalne wyzwanie klimatyczne oraz potrzeby poprawy stanu środowiska w Polsce i regionie. W celu operacyjnym 2.1 Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego w podpunkcie 2.1.4. Ekologiczna mobilność, w tym transport publiczny i infrastruktura rowerowa znajdujemy bezpośrednie odwołanie do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Bardzo ważnym elementem rozwoju regionalnego jest: • poprawa stanu powietrza poprzez redukcję zanieczyszczeń pochodzących z sektora komunalno-bytowego; • rozkwit zeroemisyjnej i niskoemisyjnej komunikacji publicznej; • integracja systemów transportowych. Związane jest to z infrastrukturą oraz wzorcami określonych nawyków konsumpcyjnych w sferze transportu. W przyszłości podniesiona zostanie świadomość ekologiczna mieszkańców za sprawą wdrażanej stopniowo edukacji ekologicznej i wychowania młodzieży w poszanowaniu walorów środowiska. Propagując wspomniane wcześniej walory warto postawić na projektowanie szlaków turystycznych i rowerowych, głównie wzdłuż istniejących dróg publicznych, z wykluczeniem tras w sąsiedztwie siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków. Minimalizacja negatywnych oddziaływań związanych z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej powinna być poprzedzona analizą przyrodniczych i krajobrazowych rozwiązań. Dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń, hałasu oraz konsumpcji paliw szkodliwych istotne jest też zobowiązanie się do

		powszechnego dostępu do infrastruktury paliw alternatywnych. Ważnym aspektem jest także konieczność niwelowania poziomu hałasu na obszarach narażonych na oddziaływania ponad normę.
KONTEKST LOKALNY		
GMINA STASZÓW		
10.	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Staszów na lata 2015–2025	Dokument zawiera informacje dotyczące kierunków rozwoju miasta i gminy Staszów oraz działań związanych z ich realizacją na lata 2015–2025. Strategię opracowano jako podstawowy dokument zawierający priorytetowe kierunki rozwoju Staszowa, w tym te dopasowujące się w wizje Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, poprzez: • ograniczenie niskiej emisji poprzez wykorzystanie odnawialnych źródeł energii; • zmniejszenie zapotrzebowania na energię; • dostosowanie usług publicznych do potrzeb mieszkańców i przedsiębiorców.
11.	Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Staszów na lata 2021 – 2026	Dokument zawiera informację dotyczące zaplanowanych przez miasto i gminę Staszów działań na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu osób starszych i z niepełnosprawnościami z życia społecznego. Strategia definiuje następujące działania ściśle związane z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Staszowa: • aktywne włączenie organizacji i stowarzyszeń działających na terenie gminy Staszów do aktywnego wspierania działań zmierzających do ograniczania skutków wykluczenia społecznego osób starszych i z niepełnosprawnościami (w tym wykluczenia komunikacyjnego); • rewitalizacja przestrzeni użyteczności publicznej celem lepszego dostosowania do potrzeb niepełnosprawnych.
GMINA OLEŚNICA		
12.	Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Oleśnica na lata 2016–2022	Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Oleśnica na lata 2016–2022 zakłada przede wszystkim redukcję emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie efektywności energetycznej oraz wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii, co ściśle łączy się z założeniami i celami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Gmina Oleśnica zakłada: • zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych; • zwiększenie ilości energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych; • podniesienie efektywności energetycznej, a co za tym idzie redukcję zużycia energii końcowej; • poprawę jakości powietrza, zwłaszcza na obszarach, na których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm stężeń substancji w powietrzu i realizowane są programy ochrony powietrza (POP). Plan Gospodarki Niskoemisyjnej to dokument strategiczny, tworzony dla całego terenu gminy. Określa jakie działania należy podjąć na rzecz poprawy stanu środowiska, zwłaszcza na obszarach, gdzie stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm zanieczyszczeń powietrza oraz realizowane są programy ochrony powietrza i plany działań krótkoterminowych.
13.	Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Oleśnica na lata 2016–2023	Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Oleśnica na lata 2016–2023 to program opisujący stan i stopień degradacji terenu w aspekcie: społecznym, gospodarczym, przestrzennym i środowiskowym. W dokumencie jest mowa o elastycznej oraz funkcjonalnej przestrzeni, w tym o rozbudowie infrastruktury technicznej w gminie poprzez rozbudowę parkingów i chodników

		z infrastrukturą towarzyszącą. Planuję się również rozbudowę kompleksów rekreacyjnych wraz z infrastrukturą transportową. Wyżej wymienione założenia ściśle łączą się z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Staszowa.
GINA STASZÓW I GMINA OLEŚNICA		
14.	Program Ochrony Środowiska dla Ekologicznego Związku Gospodarki Odpadami Komunalnymi z siedzibą w Rzędowie na lata 2017–2020 z perspektywą do 2025 r.	W niniejszym opracowaniu przeanalizowano istniejący stan środowiska obszaru gmin należących do EZGOK. Miasto i gmina Oleśnica oraz miasto i gmina Staszów należą do gmin, które znajdują się właśnie na tym obszarze. Dokument dotyczy takich obszarów interwencji jak: • klimat i powietrze, pole elektromagnetyczne; • zasoby i jakość wód; • gospodarka wodno-ściekowa; • zasoby geologiczne i glebowe; • gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów; • zasoby przyrodnicze; • zagadnienia horyzontalne: adaptacja do zmian klimatu, nadzwyczajne zagrożenia środowiska, działania edukacyjne oraz monitoring środowiska.
GINA RYTWIANY		
15.	Strategia Rozwoju Gminy Rytwiany na lata 2015–2025	Dokument zawiera informacje dotyczące kierunków rozwoju gminy Rytwiany, działania związane z ich realizacją na lata 2015–2025. Celem opracowania Strategii Rozwoju Gminy Rytwiany było pokazanie priorytetowych kierunków rozwoju gminy Rytwiany. W głównych misjach Strategii zamieszczono m.in.: ograniczenie niskiej emisji i innych zanieczyszczeń do środowiska.
16.	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uchwalone w 2013 r.	Załącznik nr 1 do uchwały Nr XLI/215/13 Rady Gminy Rytwiany z dnia 6 września 2013 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rytwiany. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy to dokument ustalający politykę przestrzenną gminy. Pod pojęciem polityka rozumie się cele rozwojowe gminy i sposoby ich osiągnięcia w zakresie, który wiąże się z zagospodarowaniem przestrzennym. Do zasad podstawowych należą: • rozpoznanie aktualnej sytuacji w gminie i istniejących uwarunkowań oraz problemów, powiązanych z jej rozwojem; • sformułowanie kierunków zagospodarowania przestrzennego i zasad polityki przestrzennej gminy, w tym zasad ochrony interesu publicznego; • stworzenie podstawy do koordynacji planów miejscowych i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydanych bez planów; • promocja rozwoju gminy.
17.	Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Rytwiany na lata 2016–2025	Dokument przedstawia misję samorządu gminy Rytwiany w realizacji Strategii Rozwiązywania Problemów Społecznych na lata 2016–2025, którą jest stwarzanie mieszkańcom dobrych warunków do życia i rozwoju, wzmacnianie rodzin, przeciwdziałanie różnym formom marginalizacji i wykluczenia społecznego oraz rozwijanie społeczeństwa obywatelskiego. W celach szczegółowych możemy odnaleźć powiązania z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, m.in. poprzez: • Wspieranie rozwoju turystyki i rekreacji w gminie, m.in. poprzez promowanie walorów i oferty turystycznej oraz rozwijanie infrastruktury turystycznej i okołoturystycznej;

		• Zapewnienie mieszkańcom bezpieczeństwa na drodze, m.in. poprzez budowę i remont dróg gminnych, budowę chodników i ścieżek rowerowych, budowę przejść dla pieszych, modernizację oświetlenia oraz miejsc parkingowych, organizację dowozu dzieci do szkół.
18.	Program Ochrony Środowiska Gminy Rytwiany na lata 2017–2020 z perspektywą do 2025 r.	Cel dokumentu stanowi zaplanowanie działań dążących do poprawy stanu środowiska w obrębie analizowanych obszarów interwencji, w latach 2017–2020 z perspektywą czasową 2021–2025. W Programie Ochrony Środowiska zawarto informacje dotyczące aspektów finansowych realizacji Programu oraz harmonogram działań wraz z koncepcją monitoringu ich wdrażania. Wszystkie cele, kierunki interwencji i zadania zawarte w Programie zostały zdefiniowane po przeprowadzeniu dokładnej analizy stanu środowiska gminy Rytwiany. W Programie Ochrony Środowiska zawarte są m.in. dane na temat emisji zanieczyszczeń w gminie czy poziomu hałasu, co wiąże się z opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ww. dokumentów

2. Nawyki komunikacyjne mieszkańców MOF Staszowa

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się przede wszystkim na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne będą przeprowadzane na każdym etapie opracowywania Planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację Planu.

W związku z rolą, jaką odgrywają poszczególni interesariusze w kolejnych fazach przygotowania i opracowania dokumentów związanych z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej, podzielono ich na:

- Kluczowych interesariuszy, czyli osoby posiadające odpowiednie narzędzia władzy (Burmistrzowie, Wójt, Rady Miasta, Rada Gminy i inne jednostki władzy publicznej);
- Głównych interesariuszy, czyli osoby, które w bezpośredni sposób odczuwają skutki wdrażanych rozwiązań;
- Pośredników, czyli osoby zaangażowane we wdrażanie instrumentów polityki transportowej.

W trakcie sporządzania oraz wdrażania i utrzymywania zrównoważonej mobilności miejskiej skoncentrowano uwagę na użytkownikach, a nie wyłącznie na ruchu, poprawie przepustowości oraz płynności transportu kołowego (indywidualnego). Podstawą dla skutecznych działań zorientowanych na człowieka jest dążenie do najkorzystniejszej obsługi potrzeb w zakresie zapewnienia dostępności oraz jakości życia, a także trwałości uzyskanych efektów, tak by skutecznie i trwale kształtować pożądane nawyki komunikacyjne. Takie podejście w efekcie może mieć także korzystny wpływ m.in. na jakość gospodarki, równość społeczną, zdrowie i jakość środowiska.

W celu zdiagnozowania nawyków komunikacyjnych, przeprowadzono badanie ankietowe wśród interesariuszy MOF Staszowa. Ankiety można było wypełniać za pośrednictwem stron internetowych urzędów gmin wchodzących w skład MOF Staszowa, w terminie od 1 do 15 września 2021 r. Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

Poniżej przedstawiono wyniki badania ankietowego wraz z analizą nawyków komunikacyjnych interesariuszy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa.

W badaniu wzięło udział 48 respondentów, 10% stanowili mieszkańcy miasta i gminy Oleśnica, 63% miasta i gminy Staszów oraz 27% gminy Rytwiany. Najliczniejszą grupę wśród ankietowanych reprezentowały osoby w wieku produkcyjnym (27–40 lat i 41–65 lat) – jest to grupa oczekująca zapewnienia najkorzystniejszych warunków do mobilności i przemieszczająca się w relacji dom–aktywność–dom.

Przeprowadzone wśród mieszkańców MOF Staszowa badanie ankietowe pozwoliło wyznaczyć podział zadań przewozowych w mieście, a więc strukturę podróży mieszkańców, odbywanych takimi środkami transportu, jak: samochód osobowy, transport zbiorowy, autobusy miejskie w Staszowie, motocykl/skuter, rower oraz pieszo. Najczęściej mieszkańcy MOF Staszowa przemieszczają się do pracy (61%), na zakupy (13%) oraz podróżują rekreacyjnie (8%). Rzadko wybierane cele podróży to: wizyta w przychodni specjalistycznej, odwiedziny rodziny i znajomych oraz edukacja.

Przeważająca część ankietowanych preferuje samochód do odbywania codziennych podróży (62%), kolejno to przemieszczanie się pieszo, z którego na co dzień korzysta 44% respondentów. Dość niskim stopniem popularności podczas codziennych podróży wyróżniają się autobusy miejskie w Staszowie (1%) oraz jazda rowerem, którym porusza się 2% ankietowanych.

Z podróży autobusami miejskimi w Staszowie nie korzysta w ogóle 87% osób biorących udział w badaniu. Ankietowani mogli uzasadnić swoją decyzję wybierając 3 odpowiedzi. Okazuje się, że jest to spowodowane nieodpowiednią lokalizacją przystanków (17%), które nie są połączone z miejscami parkingowymi (48%). Kolejno ankietowani zwrócili uwagę na brak centrum przesiadkowego (33%) oraz niedostosowaną częstotliwość i dostępność połączeń autobusowych (kolejno bardzo źle oceniło 42% i 46% ankietowanych).

Ankietowani zwrócili uwagę na to, że uciążliwość podczas podróży pieszych stanowi niezadowalająca jakość chodników (48%) oraz brak bezpiecznych dróg rowerowych (46%), co wywiera wpływ na ich decyzję o niekorzystaniu w codziennym funkcjonowaniu z jazdy rowerem. Znaczna część respondentów przyznała, że zdecydowałyby się na przemieszczanie rowerem, gdyby w gminach zostały poprowadzone bezpieczne ścieżki rowerowe do miejsc rekreacji, przy których zamontowane zostaną stojaki rowerowe wraz z samoobsługową stacją naprawy rowerów.

Głównym zidentyfikowanym problemem przez ankietowanych w aspekcie ruchu pieszych jest zła jakość chodników, co ma ogromny wpływ na brak chęci przemieszczania się mieszkańców gmin pieszo. Wśród respondentów wyraźnie zauważalnym problemem jest potrzeba poprawy jakości chodników (47%). Kolejnym kluczowym problemem jest parkowanie samochodów na chodnikach, w związku z czym wśród mieszkańców MOF Staszowa występuje potrzeba wydzielenia miejsc parkingowych (49% ankietowanych).

Pomimo silnego uzależnienia mieszkańców od samochodów osobowych, wynikającego z uwarunkowań infrastrukturalnych oraz niewłaściwej organizacji transportu zbiorowego, oczekiwania społeczne związane są z uspokojeniem ruchu w centrum gmin. Według mieszkańców, najważniejszym działaniem do zrealizowania na terenie MOF Staszowa jest zwiększenie liczby wydzielonych dróg rowerowych, wymiana gminnego/miejskiego taboru autobusowego na niskoemisyjny oraz budowa centrum przesiadkowego na bazie dworca autobusowego w Staszowie. Respondenci zwrócili również uwagę na brak rozwoju infrastruktury rowerowej, co utrudnia swobodne i bezpieczne przemieszczanie się tym środkiem transportu.

Po przeprowadzeniu analizy wyników ankiet oraz uwarunkowań i przeanalizowaniu dokumentów strategicznych gmin wchodzących w skład MOF Staszowa, zaproponowano rozwiązania kierunkowe (cele) w zakresie Planu oraz wskazano metody ich osiągnięcia (narzędzia) wraz z metodami ewaluacji. Zaproponowano także niezbędne do skutecznego wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zmiany organizacyjne na poziomie struktury organizacyjnej MOF Staszowa.

3. Charakterystyka MOF Staszowa

Analizę uwarunkowań wyjściowych do sporządzenia Planu, a także charakterystykę systemów transportowych MOF Staszowa zrealizowano w oparciu o wiarygodne dane pozyskane m.in. z: urzędu miasta i gminy Staszów, urzędu miasta i gminy Oleśnica, urzędu gminy Rytwiany, starostwa powiatowego w Staszowie, Komendy Powiatowej Policji w Staszowie, Głównego Urzędu Statystycznego oraz za pomocą własnych badań i analiz społecznych.

Podstawowe dane

Miasto i gmina Staszów leży w południowo-wschodniej części województwa świętokrzyskiego, w powiecie staszowskim⁵. Jest to obszar o unikatowym krajobrazie, znajdujący się na Wyżynie Kielecko-Sandomierskiej, nad rzeką Czarną Staszowską, na pograniczu Gór Świętokrzyskich, Ponidzia i Sandomierszczyzny. Miejsko-wiejska gmina Staszów jest największą w powiecie staszowskim, a w jej skład wchodzi 35 sołectw, tj.: Czajków Południowy, Czajków Północny, Czernica, Dobra, Gaj Konieńłocki, Grzybów, Jasień, Konieńłoty, Kopanina, Kurozwęki, Krzczonowice, Krzywołęcz, Lenartowice, Łaziska, Łukawica, Mostki, Niemścice, Oględów, Poddębowiec, Podmaleniec, Ponik, Sielec, Smerdyna, Stefanówek, Sztombergi, Wiązownica Duża, Wiązownica Mała, Wiązownica -Kolonia, Wiśniowa, Wiśniowa Poduchowna, Wola Osowa, Wola Wiśniowska, Wólka Żabna, Zagrody i Ziemblice.

Miasto stanowi centrum administracyjne powiatu staszowskiego, na jego terenie siedzibę swą posiadają: Starostwo Powiatowe, Sąd Rejonowy, Prokuratura Rejonowa, Komenda Powiatowa Policji oraz Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej. Gmina położona jest w odległości 54 km od Kielc i 120 km od Krakowa. Graniczy ona z gminami Szydłów i Tuczępy (od zachodu), Oleśnica i Rytwiany (od południa) oraz Osiek i Klimontów (od wschodu), od północy Bogoria i Raków z powiatu kieleckiego. Na terenie miasta i gminy Staszów zinventaryzowano następujące formy ochrony przyrody⁶:

- Jeleniowsko-Staszowski Obszar Chronionego Krajobrazu;
- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Golejów;
- 2 obszary Natura 2000 (Kras Staszowski, Ostoja Żyżnów);

⁵Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Staszów na lata 2015–2025, Uchwała Nr X/77/15 Rady Miejskiej w Staszowie z dnia 29 maja 2015 r.

⁶ Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, crfop.gdos.gov.pl, inf. z dnia 24.08.2021 r.

- 26 pomników przyrody.

Gmina Rytwiany położona jest w południowo-wschodniej części województwa świętokrzyskiego, w powiecie staszowskim⁷. Rytwiany graniczą od północnej strony z miastem i gminą Staszów, od strony wschodniej z miastem i gminą Osiek, od strony południowej z miastem i gminą Połaniec oraz gminą Łubnice, a od strony zachodniej z miastem i gminą Oleśnica.

Gminę tworzy 15 jednostek pomocniczych: Grobla, Kłoda, Niedziałki, Pacanówka, Podborek, Ruda, Rytwiany, Sichów Mały, Sichów Duży, Strzegom, Strzegomek, Sydzyna, Szczeka, Święcica, Tuklęcz. Teren gminy Rytwiany jest bogaty pod względem przyrodniczym⁸, zinwentaryzowano następujące formy ochrony środowiska naturalnego:

- Rezerwat Przyrody Dziki Staw;
- Jeleniowsko-Staszowski Obszar Chronionego Krajobrazu;
- 2 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (Rytwiany i Tarczyn);
- obszar Natura 2000 Kras Staszowski;
- 16 pomników przyrody.

Miasto i gmina Oleśnica leży w powiecie staszowskim, w województwie świętokrzyskim. Mieści się całkowicie w granicach Niecki Połanieckiej, będącej częścią Niecki Nidziańskiej, należy więc do Wyżyny Środkowomałopolskiej. Rzeźba terenu gminy Oleśnica ma charakter falisty, dominują ciągi wzniesień i garbów rozdzielanych siecią dopływów rzeki Wschodniej. Teren obniża się z południowego zachodu na północny-wschód, w kierunku doliny rzeki. Maksymalne wysokości bezwzględne sięgają 221 m n.p.m. (przy południowej granicy gminy), minimalne wynoszą około 170 m n.p.m. (w dolinie Wschodniej, niedaleko wsi Bydłowa)⁹. Graniczy ona z gminami: Stopnica (powiat buski) od zachodu, Tuczępy (powiat buski) i Rytwiany od północy, od południa Pacanów (powiat buski)) oraz od wschodu Łubnice.

Północną granicę stanowi dodatkowo rzeka Wschodnia. W skład gminy wchodzi: Oleśnica (wraz z przysiółkiem Wólka Oleśnicka), Borzymów, Brody, Bydłowa, Kępie, Pieczonogi, Podlesie, Strzelce, Sufczyce, Wojnów. Na terenie miasta i gminy Oleśnica znajduje się Solecko-Pacanowski Obszar Chronionego Krajobrazu.

⁷Program Ochrony Środowiska Gminy Rytwiany na lata 2017–2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2025.

⁸ Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, crfop.gdos.gov.pl, inf. z dnia 24.08.2021 r.

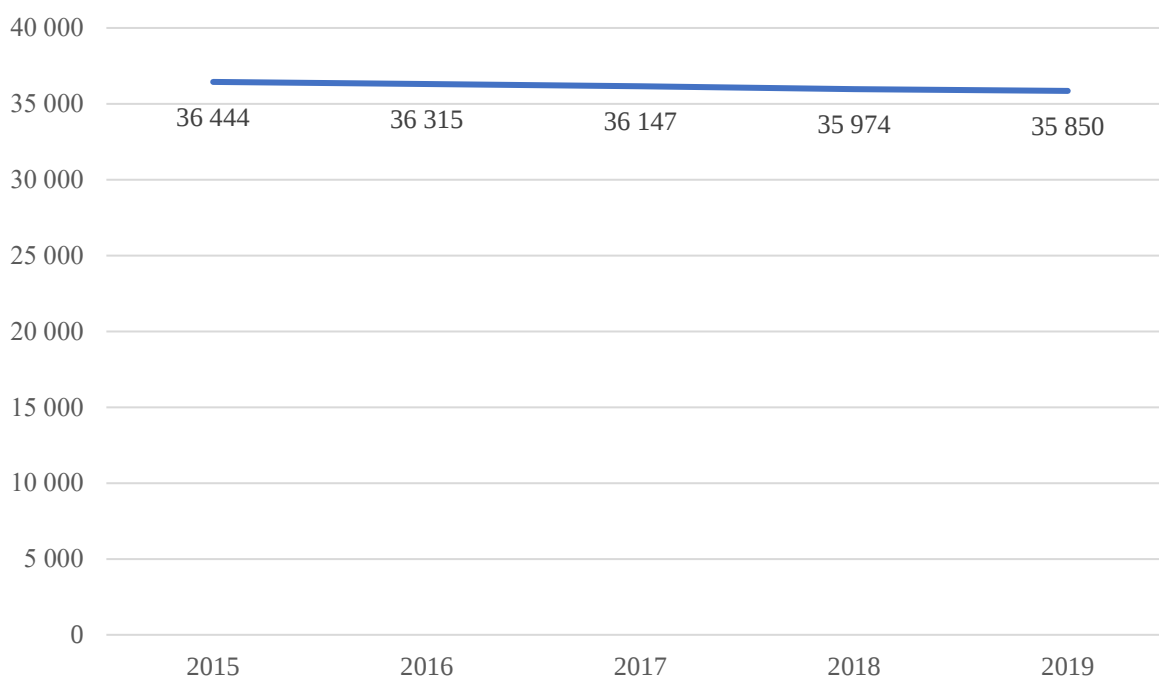
⁹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Oleśnica, Uchwała Nr 152/XXV/16 Rady Gminy Oleśnica z dnia 28 listopada 2016 r.

Uwarunkowania demograficzne

Z danych GUS wynika, iż liczba osób zamieszkujących obszar MOF Staszowa w roku 2019 wynosiła 35 850 (wykres 1), z czego mężczyźni stanowili 17 618 osób, a kobiety 18 232. Gęstość zaludnienia w MOF Staszowa w 2019 roku wynosiła 88 os/km², najwyższa gęstość była w gminie Staszów 113 os/km², następnie w gminie Oleśnica 73 os/km², a w gminie Rytwiany 53 os/km².

Liczba ludności na obszarze MOF Staszowa maleje z roku na rok, w przeciągu ostatnich 4 lat zmniejszyła się o 594 osoby, co stanowi spadek w stosunku do 2015 roku o 1,63% liczby osób ogółem, podczas gdy dla Polski o 0,14%, a dla województwa świętokrzyskiego o 1,85%. Oznacza to, że spadek ludności w MOF Staszów jest szybszy niż w Polsce, ale wolniejszy niż w województwie świętokrzyskim.

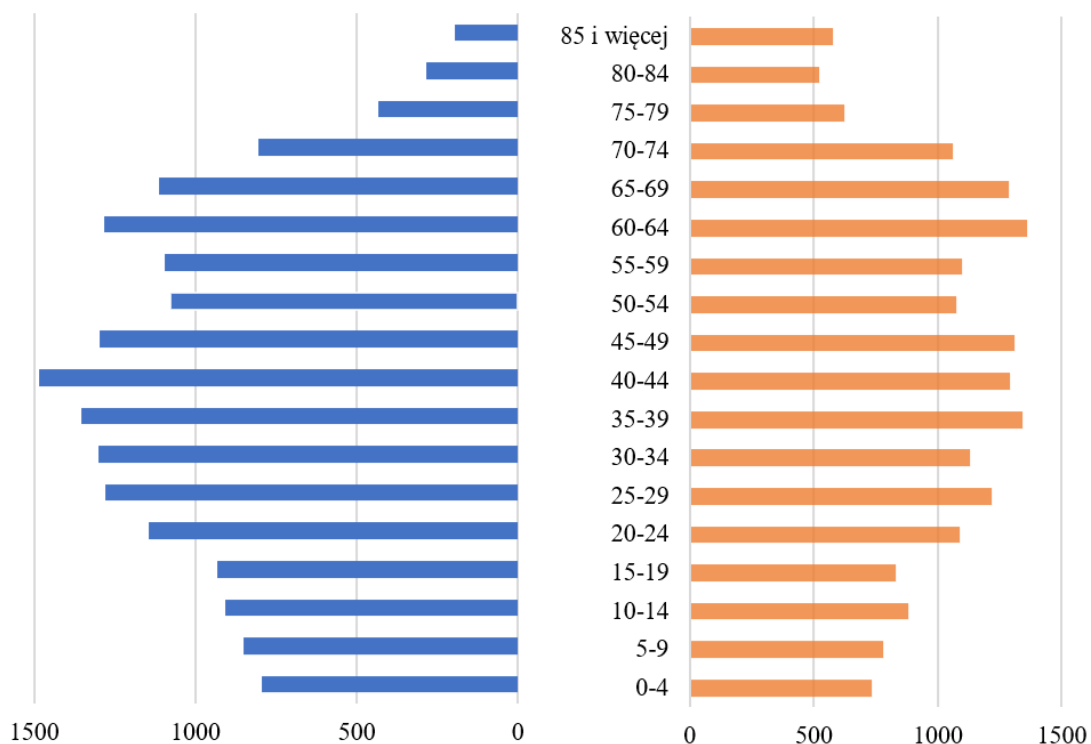
Wykres 1 Liczba ludności ogółem dla MOF Staszowa w latach 2015–2019



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

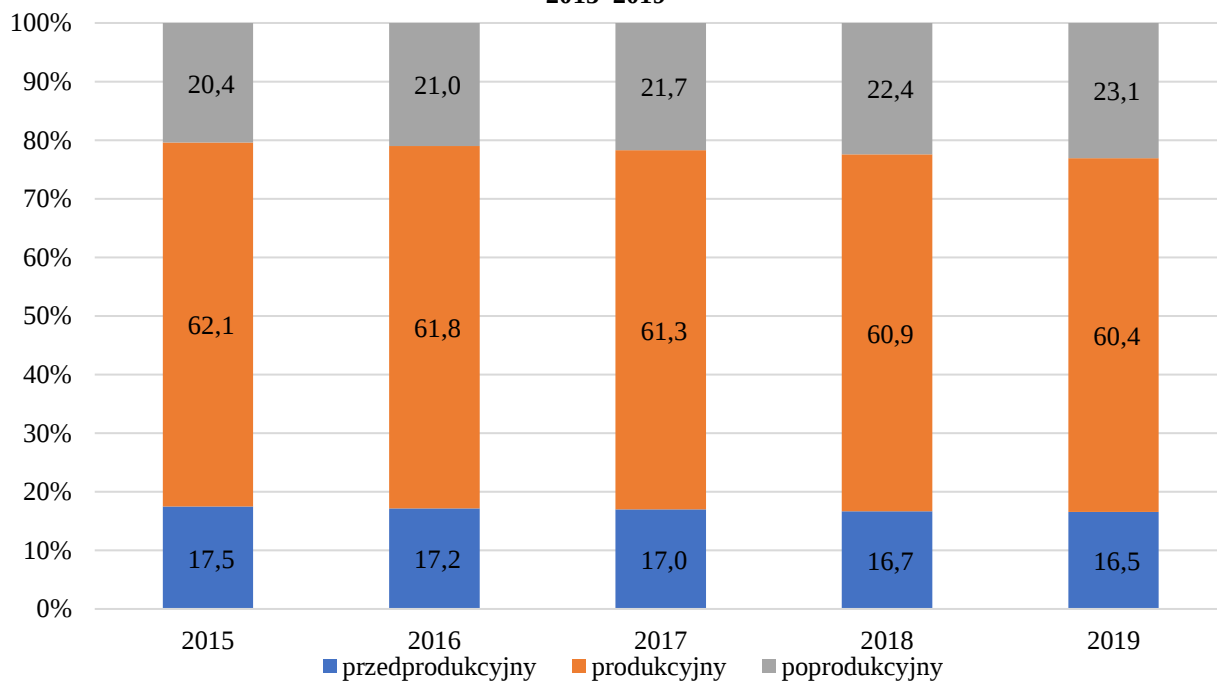
Na wykresie 2 przedstawiona została struktura ludności wg poszczególnych grup wieku, tzw. piramida wieku i płci dla MOF Staszowa dla 2019 roku, zaś na wykresie 3 – udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w MOF Staszowa w latach 2015–2019. Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, MOF Staszowa charakteryzuje starzejące się społeczeństwo. W 2019 r. udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosił 16,5%, w wieku poprodukcyjnym 23,1%, zaś w wieku produkcyjnym – 60,4%.

Wykres 2 Piramida wieku i płci dla MOF Staszowa w roku 2019
Mężczyźni Kobiety



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres 3 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w MOF Staszowa w latach 2015–2019

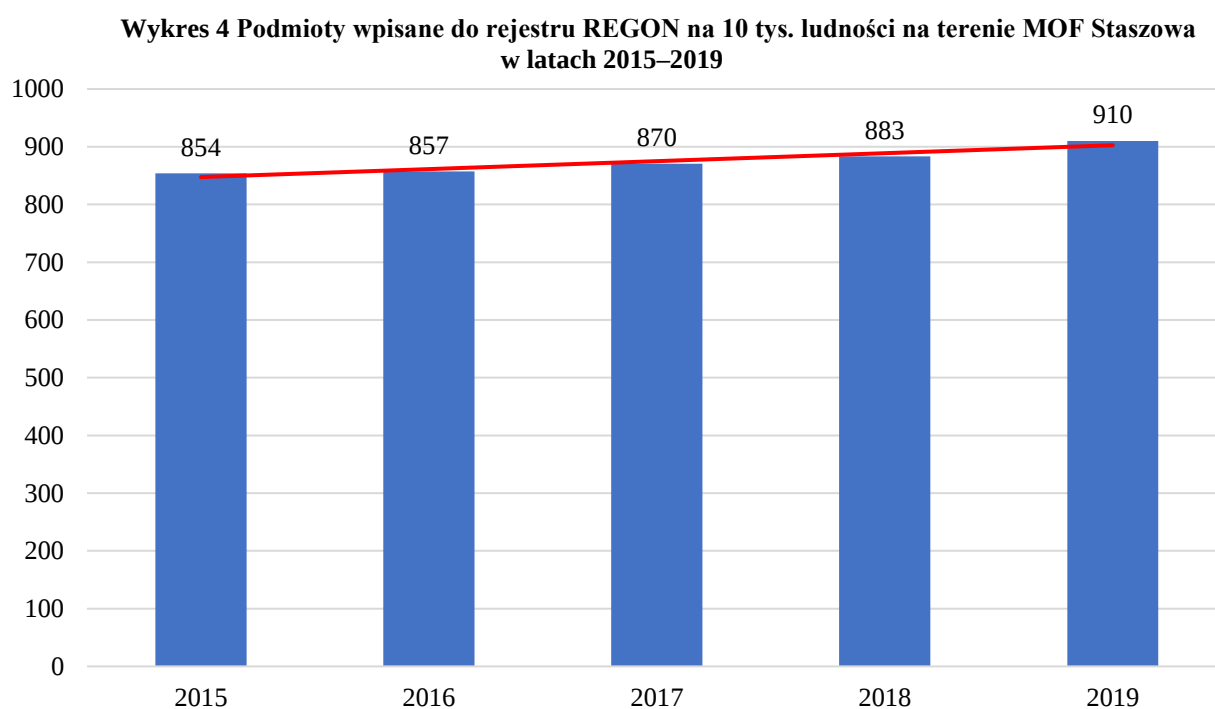


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Uwarunkowania gospodarcze

Sytuację gospodarczą na terenie MOF Staszowa odzwierciedlają wskaźniki gospodarcze tj. liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności oraz jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności.

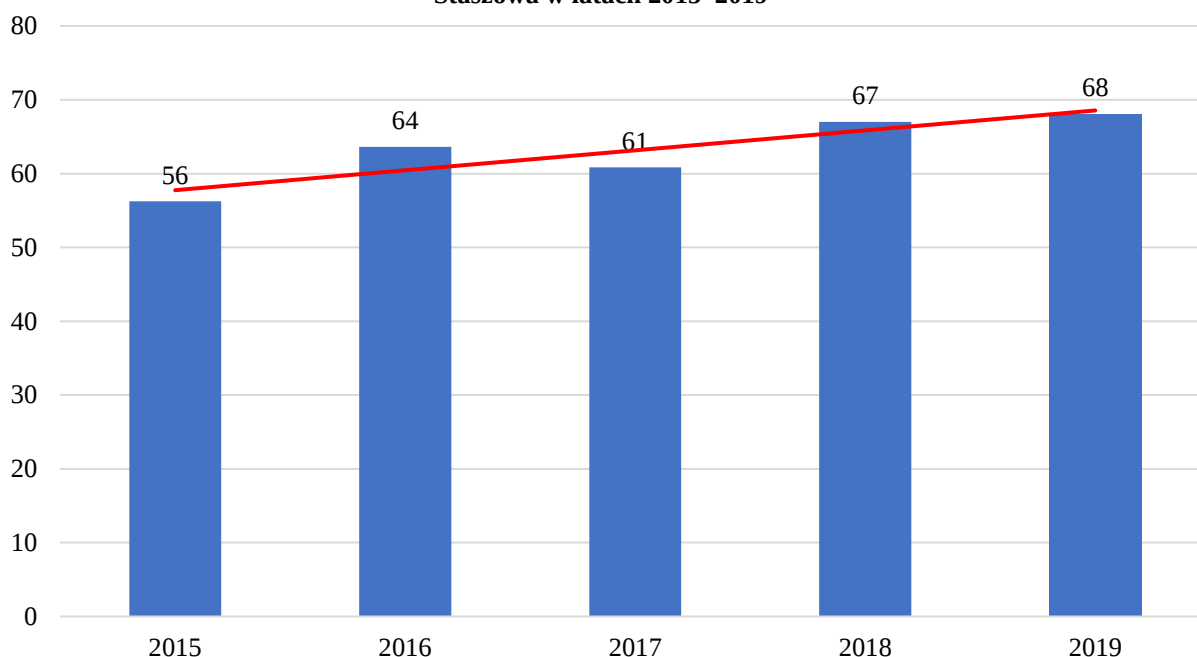
Na obszarze MOF Staszowa w 2019 roku zarejestrowane w rejestrze REGON były łącznie 3 263 podmioty, co w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców dało 910 podmiotów. Na wykresie 4 widoczny jest trend wzrostowy, jednak w dalszym ciągu jest to wielkość poniżej średniej w Polsce (1 175) i województwie świętokrzyskim (944).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W przypadku wskaźnika jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności, wartość dla MOF Staszowa w 2019 r. wynosiła 68 i była znacząco niższa od średnich dla Polski (99) i województwa świętokrzyskiego (76).

Wykres 5 Jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności na terenie MOF Staszowa w latach 2015–2019



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ważnym obszarem inwestycyjnym w gminie Staszów są tereny w Grzybowie, o łącznej powierzchni ok. 150 ha, z uregulowanym prawem własności gruntu, na których planowana jest inwestycja polegająca na budowie portu przeładunkowego z wykorzystaniem istniejącej linii LHS. Koncepcja zakłada powstanie osobnej bocznicy, której zadaniem będzie obsługa linii normalnotorowej we wspólnej korelacji z bocznicą LHS, należącą do KZChS „Siarkopol” Grupa Azoty. Wprowadzony zostanie system intermodalny, który pozwoli transportować towary różnymi gałęziami transportu, bez potrzeby przeładunku samego towaru (np. kontenery). Głównym założeniem projektu jest jednoczesne wykorzystanie potencjału dwóch linii kolejowych przebiegających przez Staszów i Grzybów: towarowej linii szerokotorowej LHS, umożliwiającej bezpośredni eksport i import towarów z Dalekiego Wschodu (łączy Polskę z Ukrainą, Rosją, Kazachstanem i Chinami), a także linii normalnotorowej nr 70, która umożliwiłaby dalszy transport towarów na szlakach kolejowych w Polsce i Europie Zachodniej.

Rozwój potencjału gospodarczego wyżej scharakteryzowanego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa, będzie wiązał się ze zwiększeniem potrzeb transportowych w celu dojazdu wykwalifikowanej kadry pracowniczej oraz dostawy towarów i usług. Potencjał rozwojowy niesie ze sobą ogromną potrzebę opracowania i realizacji celów strategicznych wraz z odpowiednio dobranym zestawem zadań do realizacji, w celu wdrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej.

4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

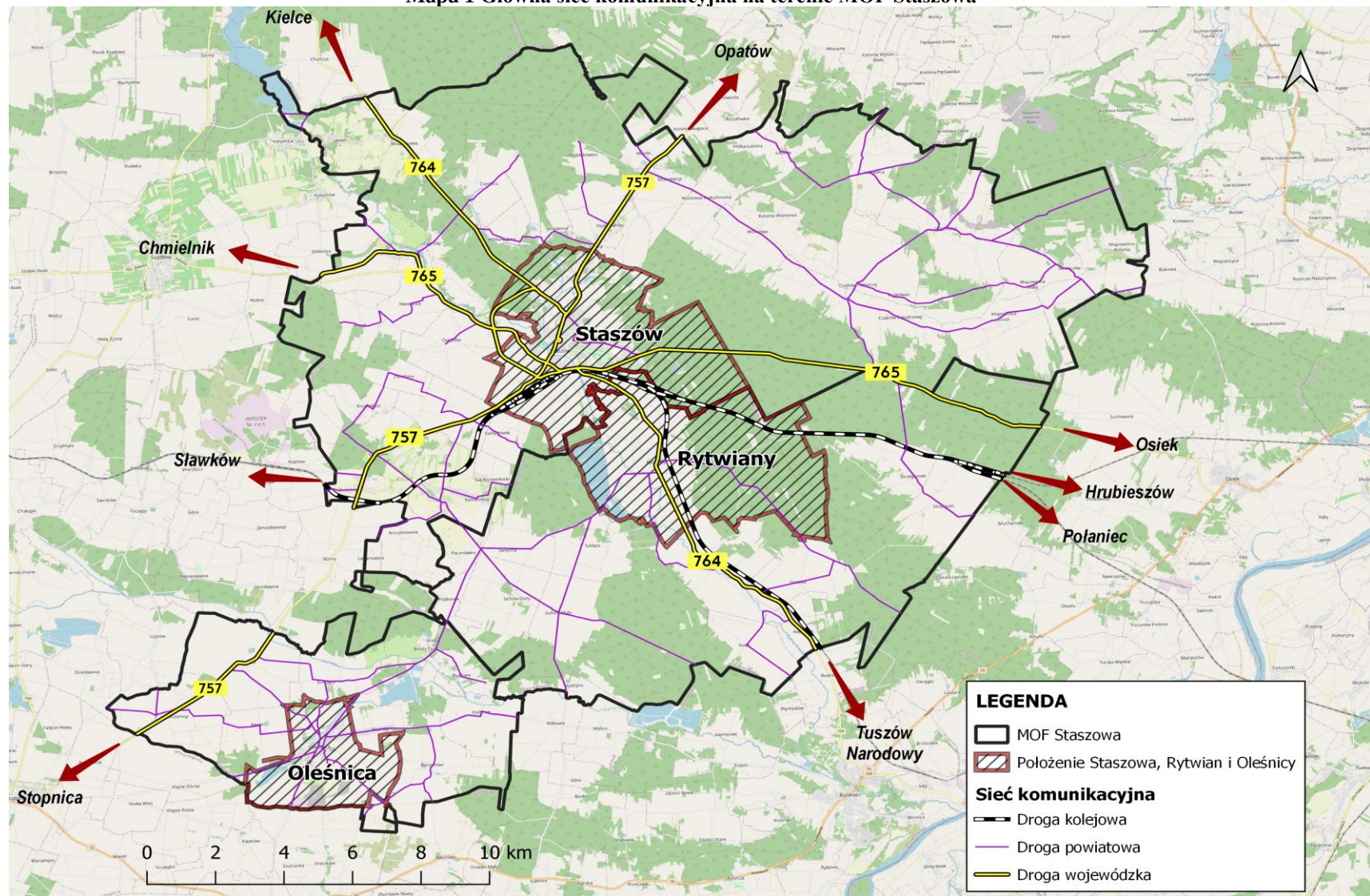
Każdy uczestnik ruchu oraz wszystkie osoby znajdujące się na drodze zobowiązane są zachować ostrożność, tzn. unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierujący pojazdem powinien zwiększyć uwagę oraz dostosować swoje zachowanie do sytuacji i warunków na drodze, tak aby mógł szybko reagować, np. zmniejszyć prędkość lub się zatrzymać. Poruszając się po drogach publicznych należy pamiętać o zasadzie ograniczonego zaufania.

Na mapie 1 przedstawiona została sieć komunikacyjna na obszarze MOF Staszowa, uwzględniony został przebieg dróg wojewódzkich (kolor żółty), dróg powiatowych (kolor fioletowy) oraz sieć kolejowa (kolor czarno-biały). Przez obszar MOF Staszowa przebiegają trzy drogi wojewódzkie: nr 764 (łącząca DK 73 w Kielcach, DK 79 w Połańcu oraz DW 985 w Tuszowie Narodowym), 765 (łącząca DK 73 i DK 78 w Chmielniku z DK 79 w Osieku) oraz 757 (łącząca Opatów ze Stopnicą). Na mapie 2 przedstawiono czas dotarcia z MOF Staszowa do kluczowych miast. Do godziny dotrzemy do takich miast jak: Mielec, Tarnobrzeg, Tarnów oraz Kielce. Około 90 minut zajmuje podróż do Dębicy i Stalowej Woli, natomiast do 2 godzin do Rzeszowa i Krakowa. Do 3 godzin jazdy dotrzeć można m.in. do Lublina i Katowic.

Linia kolejowa nr 65 to Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) relacji Sławków Południowy – Hrubieszów. Całkowita długość linii wynosi 394,650 km, a długość odcinka pomiędzy stacją Staszów LHS a stacją Wola Baranowska LHS to 34,515 km. Linia jest jednotorowa, niezelektryfikowana, o prędkości maksymalnej 80 km/h, w ciągłej eksploatacji. Przez teren MOF Staszowa przebiega linia normalnotorowa nr 70 relacji Włoszczowice–Chmielów. Całkowita długość tej linii wynosi 87,116 km. Linia jest jednotorowa, posiada sieć trakcyjną, o prędkości maksymalnej 60 km/h, w eksploatacji jako linia towarowa dostarczająca surowce do Elektrowni w Połańcu¹⁰.

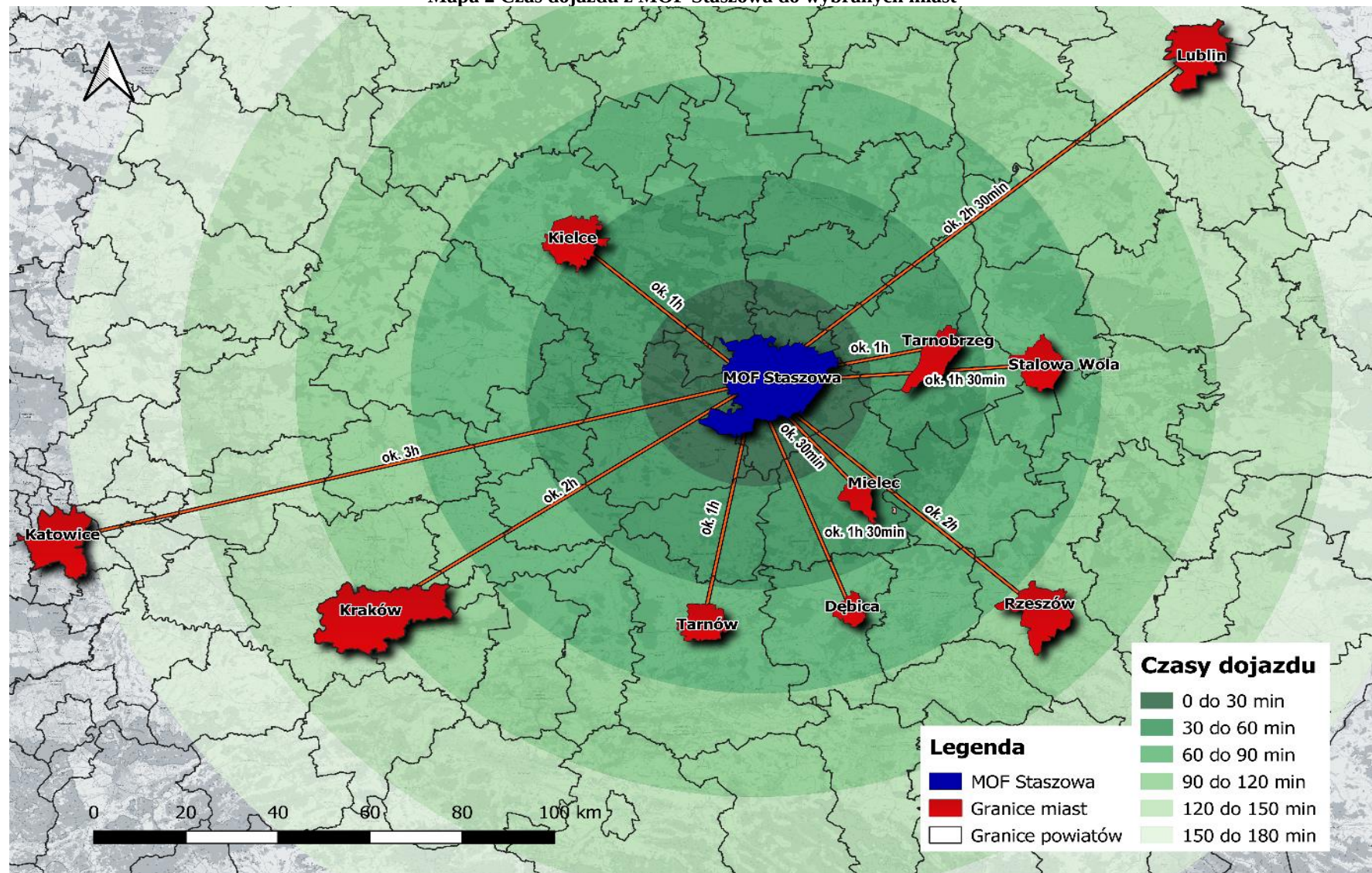
¹⁰ *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego /Zmiana/ Załącznik Nr 1 do uchwały Nr XLI/215/13 Rady Gminy Rytwiany z dnia 6 września 2013 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rytwiany, Rytwiany 2013.*

Mapa 1 Główna sieć komunikacyjna na terenie MOF Staszowa



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem programu QGIS 3.16.6 – Hannover

Mapa 2 Czas dojazdu z MOF Staszowa do wybranych miast



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem programu QGIS 3.16.6 – Hannover

Miernikami poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym są m.in. liczba pojazdów zarejestrowanych, liczba pojazdów mechanicznych na 1 tys. mieszkańców, liczba zdarzeń drogowych oraz liczba ofiar śmiertelnych i rannych.

Z danych zaprezentowanych w tabeli 3 wynika, iż w 2020 r. na terenie MOF Staszowa zarejestrowanych było 35 047 pojazdów mechanicznych, z czego tylko 18 to pojazdy elektryczne i jeden pojazd z napędem wodorowym. Mieszkańcy gminy Rytwiany posiadali 3 475 pojazdów, zaś mieszkańcy miasta i gminy Oleśnicy 6 692 mechaniczne środki transportu. Największy udział w liczbie zarejestrowanych pojazdów na terenie MOF Staszowa mają mieszkańcy miasta i gminy Staszów – w roku 2020 posiadali 24 880 pojazdów.

Tabela 3 Liczba zarejestrowanych pojazdów na terenie MOF Staszowa z podziałem na gminy w roku 2020

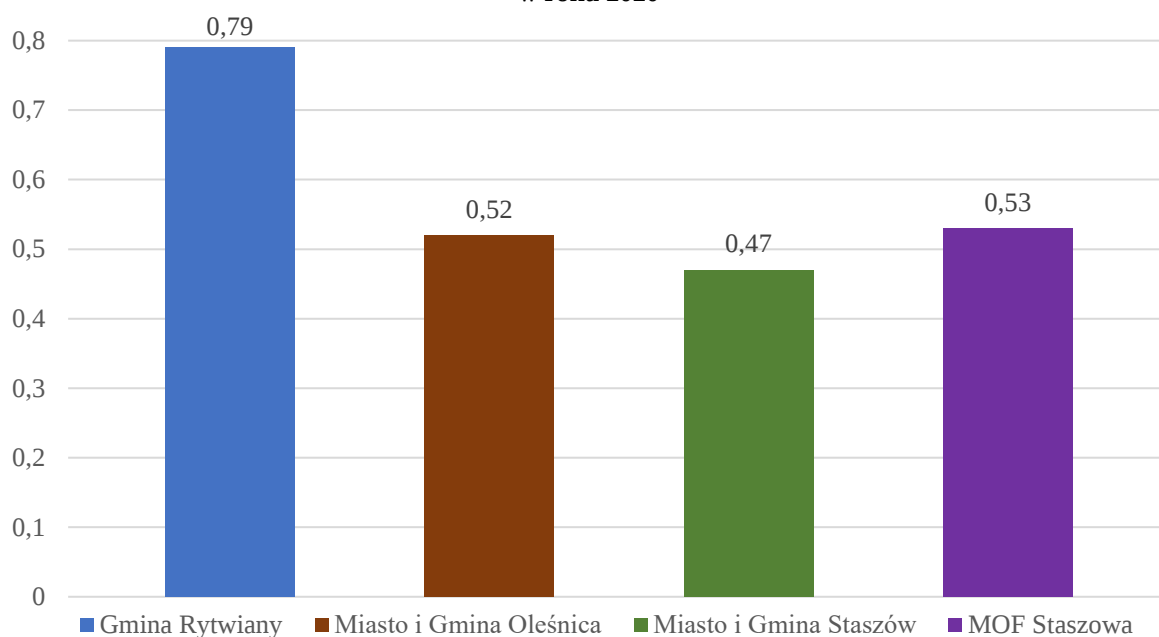
obszar \ pojazdy	zarejestrowane	elektryczne	wodorowe	na 1 000 mieszkańców	eko na 1 000 mieszkańców
Gmina Rytwiany	3 475	5	0	904	0,79
Miasto i Gmina Oleśnica	6 692	2	0	1 056	0,52
Miasto i Gmina Staszów	24 880	11	1	977	0,47
MOF Staszowa	35 047	18	1	983	0,53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, coig.com.pl

Biorąc pod uwagę ilość pojazdów mechanicznych przypadających na 1 000 mieszkańców w MOF Staszowa, z podziałem na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w jego skład, w 2020 r. miasto i gmina Oleśnica posiadała najwyższy wskaźnik: 1 056 pojazdów / 1 000 mieszkańców, zatem na jednego obywatela przypada 1,05 mechanicznego środka transportu. W przypadku miasta i gminy Staszów wskaźnik wynosił 977 / 1 000. Gmina Rytwiany miała wskaźnik na poziomie 904/ 1 000 mieszkańców, zatem najniższy w całym MOF Staszowa.

Analizując dane zawarte na wykresie 6, odnoszące się do liczby pojazdów z napędem ekologicznym w 2020 r. należy zauważyć, iż najwyższa wartość wskaźnika przypadła na mieszkańców gminy Rytwiany (0,79 ekologicznego środka transportu na 1 000 mieszkańców). W przypadku miasta i gminy Oleśnica wartość wskaźnika była dość podobna do wyniku całego MOF Staszowa, wartości kolejno wynoszą: 0,52 i 0,53 na 1 000 mieszkańców. Natomiast na 1 000 mieszkańców miasta i gminy Staszów przypadło 0,47 pojazdu z napędem ekologicznym.

Wykres 6 Liczba pojazdów z napędem ekologicznym przypadająca na 1 000 mieszkańców MOF Staszowa w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, coig.com.pl

Informacje zamieszczone w tabeli 4 dotyczą zdarzeń drogowych na terenie MOF Staszowa (jako całości) oraz poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego w latach 2015–2020. Zestawienie tabelaryczne zostało sporządzone na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Powiatową Policji w Staszowie. W zestawieniu zaprezentowano również dane statystyczne odnoszące się do liczby rannych i ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych.

Analiza poniższego zestawienia tabelarycznego jest niezbędna do prowadzenia działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach przebiegających przez MOF Staszowa. Znajomość grup uczestników ruchu drogowego o zwiększonym zagrożeniu pozwala na podjęcie interwencji m.in. poprzez: zmianę organizacji ruchu, instalację dodatkowego oświetlenia czy sygnalizacji świetlnej oraz budowę ścieżek rowerowych. Pozwoli również kształtować infrastrukturę i świadomość uczestników, by zminimalizować ryzyko występowania zdarzeń drogowych.

W tabeli 4 przedstawiono dane liczbowe odnoszące się do zdarzeń drogowych oraz rannych i ofiar śmiertelnych. Najwięcej zdarzeń miało miejsce na terenie gminy Staszów, co wynika m.in. z faktu, iż miasto i gmina Staszów stanowi centrum administracyjne powiatu staszowskiego.

Tabela 4 Zestawienie zdarzeń drogowych, liczby osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2015–2020 na terenie MOF Staszowa z podziałem na gminy

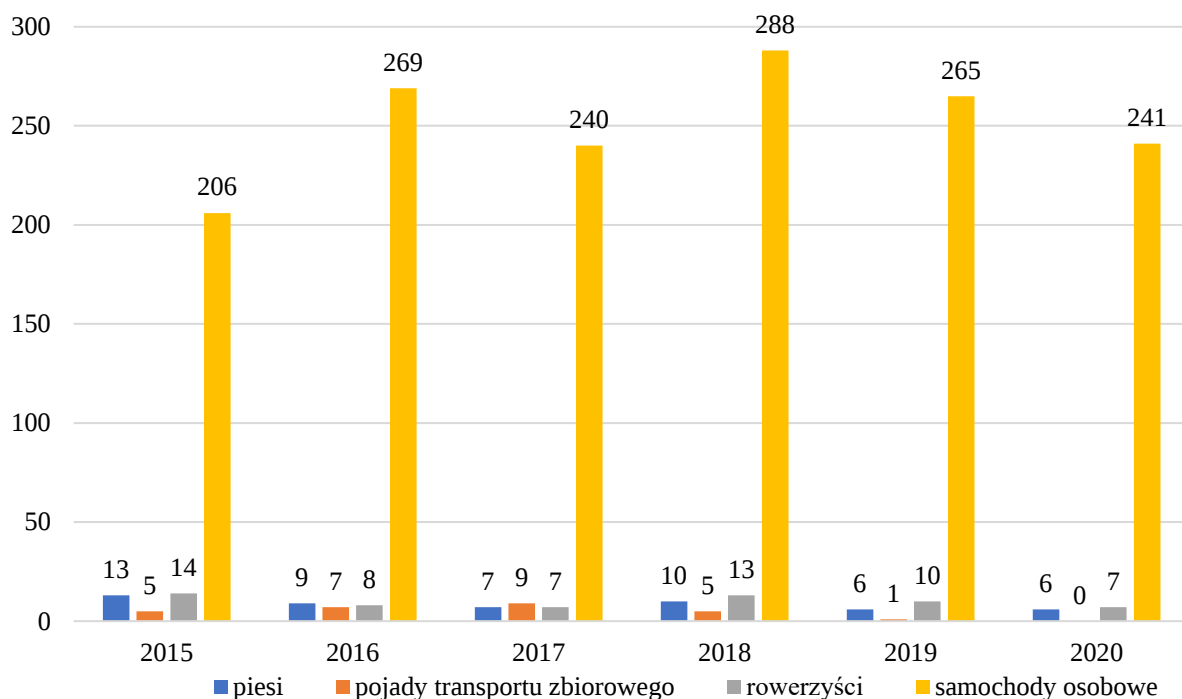
Miasto i Gmina Staszów	Liczba zdarzeń						Liczba rannych i ofiar śmiertelnych					
Zdarzenia z udziałem:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
pieszych	10	8	5	9	5	3	7	5	2	3	3	3
transportu zbiorowego	3	6	7	5	1	0	0	0	0	0	1	0
rowerzystów	14	7	5	9	9	4	6	4	2	1	3	1
samochodów osobowych	162	216	191	234	212	182	13	7	16	16	14	7
Łącznie	189	237	208	257	227	189	26	16	20	20	21	11
Miasto i Gmina Oleśnica	Liczba zdarzeń						Liczba rannych i ofiar śmiertelnych					
Zdarzenia z udziałem:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
pieszych	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
transportu zbiorowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rowerzystów	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
samochodów osobowych	16	14	15	14	13	18	0	3	0	0	2	0
Łącznie	16	14	16	15	13	20	0	3	1	0	2	1
Gmina Rytwiany	Liczba zdarzeń						Liczba rannych i ofiar śmiertelnych					
Zdarzenia z udziałem:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
pieszych	3	1	1	1	1	2	2	1	0	0	0	1
transportu zbiorowego	2	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
rowerzystów	0	1	2	3	1	2	0	1	1	1	0	0
samochodów osobowych	28	39	34	40	40	41	2	7	3	3	3	5
Łącznie	33	42	39	44	42	45	4	9	5	4	3	6
MOF Staszowa	Liczba zdarzeń						Liczba rannych i ofiar śmiertelnych					
Zdarzenia z udziałem:	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
pieszych	13	9	7	10	6	6	9	6	3	3	3	5
transportu zbiorowego	5	7	9	5	1	0	0	0	1	0	1	0
rowerzystów	14	8	7	13	10	7	5	5	3	2	3	1
samochodów osobowych	206	269	240	288	265	241	15	17	19	19	19	12
Łącznie	238	293	263	316	282	254	30	28	26	24	26	18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Staszowie

Na wykresie 7 przedstawiono zdarzenia drogowe na terenie MOF Staszowa – w latach 2015–2019 widać tendencję wzrostową ilości zdarzeń drogowych z udziałem samochodów osobowych (206 zdarzeń w 2015 roku, natomiast 265 w roku 2019). W roku 2020 nastąpiło zahamowanie tendencji wzrostowej (241) oraz spadek, ze względu na pandemię Covid-19. Epidemia niosła w swych skutkach spadek mobilności mieszkańców w wyniku m.in. wprowadzenia pracy i nauki zdalnej oraz całkowite zamknięcie branży usługowej, a także turystycznej.

Liczba zdarzeń drogowych z udziałem transportu zbiorowego rosła w latach 2015–2017, natomiast od 2018 roku zaczęła wyraźnie spadać – widoczne zjawisko może świadczyć o wzroście bezpieczeństwa tegoż środka transportu. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych również wykazuje trend malejący w badanym okresie, wyjątek stanowił rok 2018, z widocznym jednorazowym wzrostem, który w kolejnym roku przyjął tendencję spadkową. Podobne uwarunkowania wykazuje wskaźnik zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (wykres 7).

Wykres 7 Zdarzenia drogowe w latach 2015–2020 na terenie MOF Staszowa z udziałem poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego



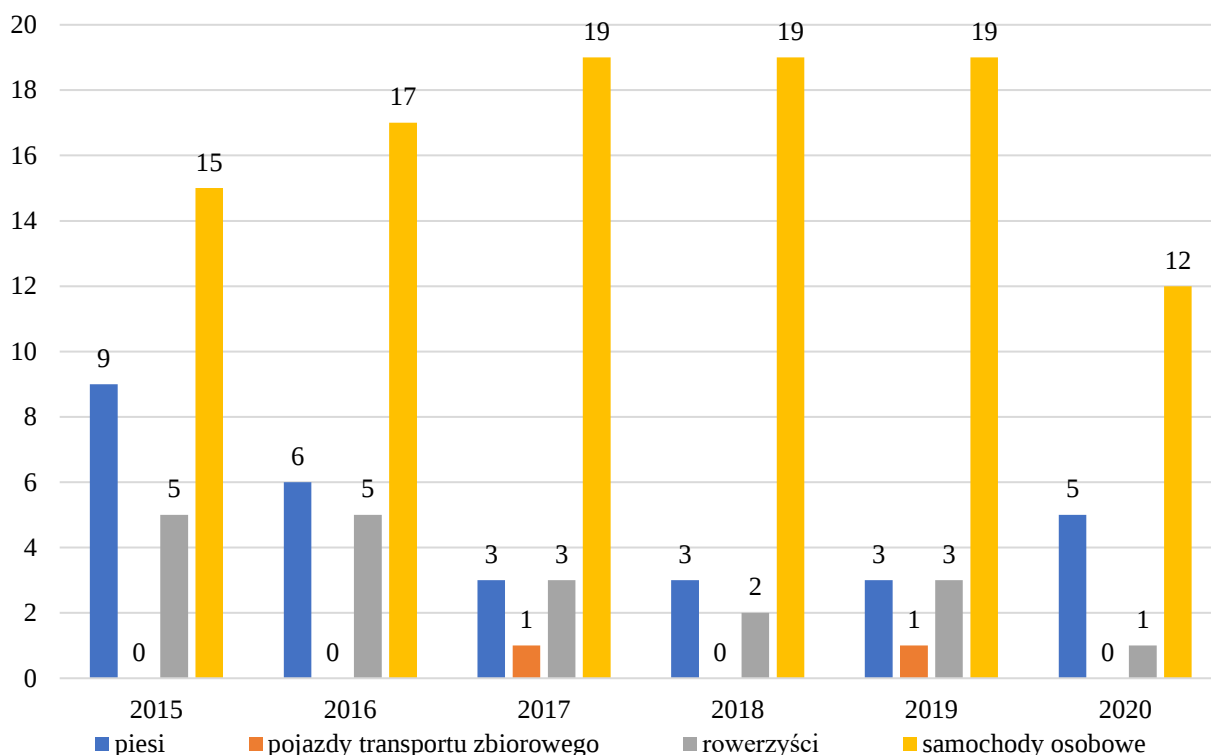
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Staszowie

Przyczynami zdarzeń drogowych mogą być: niedostosowanie umiejętności kierowców do stanu nawierzchni dróg, wzrost liczby samochodów poruszających się po drogach MOF Staszowa oraz występowanie braków w oświetleniu ulicznym.

Od roku 2015 do 2019 występował utrzymujący się trend wzrostowy liczby rannych i ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych. Rok 2020, ze względu na już wspomnianą specyfikę zjawiska pandemii, charakteryzował się mniejszą mobilnością ludności przez pracę zdalną, czy brak dostępu do wielu usług, które wymagają dojazdu. Wartość wskaźnika cechowała się spadkiem o 37% w porównaniu do lat 2017–2019. W całym prezentowanym okresie liczba osób rannych i ofiar śmiertelnych korzystających z transportu zbiorowego była na zadowalająco niskim poziomie, co świadczy o wysokim bezpieczeństwie oraz odpowiednich

umiejętnościach i ostrożności kierowców zawodowych. Liczba rannych i ofiar śmiertelnych wśród pieszych w latach 2015–2019 stopniowo malała, natomiast rokiem odbiegającym od tego trendu był 2020, gdzie odnotowano wzrost tego wskaźnika. Zjawisko to mogło wynikać ze stresu związanego z sytuacją pandemiczną, a w konsekwencji prowadzić do opóźnionego czasu reakcji i mniejszego zwracania uwagi na sytuację występującą w ruchu drogowym.

Wykres 8 Liczba osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2015–2020 na obszarze MOF Staszowa z udziałem poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Powiatowej Policji w Staszowie

5. Analiza SWOT

Analiza SWOT to jedno z najpopularniejszych i najskuteczniejszych narzędzi analitycznych wykorzystywanych we wszystkich obszarach planowania strategicznego. Jej nazwa pochodzi od akronimów angielskich słów *Strengths* (mocne strony), *Weaknesses* (słabe strony), *Opportunities* (szanse) i *Threats* (zagrożenia). Polega ona na zidentyfikowaniu wymienionych wyżej czterech grup czynników, dzięki czemu można je odpowiednio wykorzystać w procesie zaplanowanego rozwoju lub zniwelować skutki ich negatywnego wpływu. Dzięki tej metodzie można również pogrupować czynniki na pozytywne (mocne strony i szanse) oraz negatywne (słabe strony i zagrożenia). Często dzieli się je również na czynniki wewnętrzne (opisujące mocne i słabe strony danej jednostki) oraz czynniki zewnętrzne (czyli szanse i zagrożenia, wynikające z jej mikro- i makro-otoczenia). Czynniki wewnętrzne (mocne i słabe strony) są zależne m.in. od władz lokalnych i lokalnej społeczności, natomiast czynniki zewnętrzne (szanse i zagrożenia), należące do otoczenia bliższego i dalszego, są niezależne od władz danej jednostki, a także jej mieszkańców.

Potrzeba wykonania diagnozy sytuacji transportowej opartej na rzetelnych danych w przekroju wewnątrzmijskiego obszaru funkcjonowania, dotyczy różnych sfer funkcjonowania MOF Staszowa. Mobilność, ze względu na swój interdyscyplinarny charakter, bezpośrednie powiązanie z zagospodarowaniem przestrzennym i jakością życia, stwarza wyjątkowe wymagania w zakresie opracowania części diagnostycznej, stanowiącej punkt wyjścia dla programowania dalszych działań w perspektywie wieloletniej¹¹.

Tabela 5 Model analizy SWOT

S	<i>Strengths</i>	Silne strony, atuty, zalety	ZASOBY
W	<i>Weaknesses</i>	Słabe strony, słabości, wady	
O	<i>Opportunities</i>	Szanse, możliwości, okazje	OTOCZENIE
T	<i>Threats</i>	Zagrożenia, trudności	

Źródło: Opracowanie własne

Obszar MOF Staszowa jest zróżnicowany zarówno pod względem zasobów, jak i potencjałów, jednak w kontekście rozwoju nie należy rozważać możliwości indywidualnie, dla każdej jednostki samorządu terytorialnego, lecz patrzeć na potencjały każdej z gmin w odniesieniu do rozwoju zrównoważonej mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego

¹¹ *Przewodnik do opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej*, red. M. Wołek, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 48.

Staszowa. Podobnie, nie należy analizować słabych stron i zagrożeń odnoszących się do każdej z gmin osobno, lecz należy opracować syntezę dla całego MOF Staszowa.

Tabela 6 Analiza SWOT – mobilność miejska

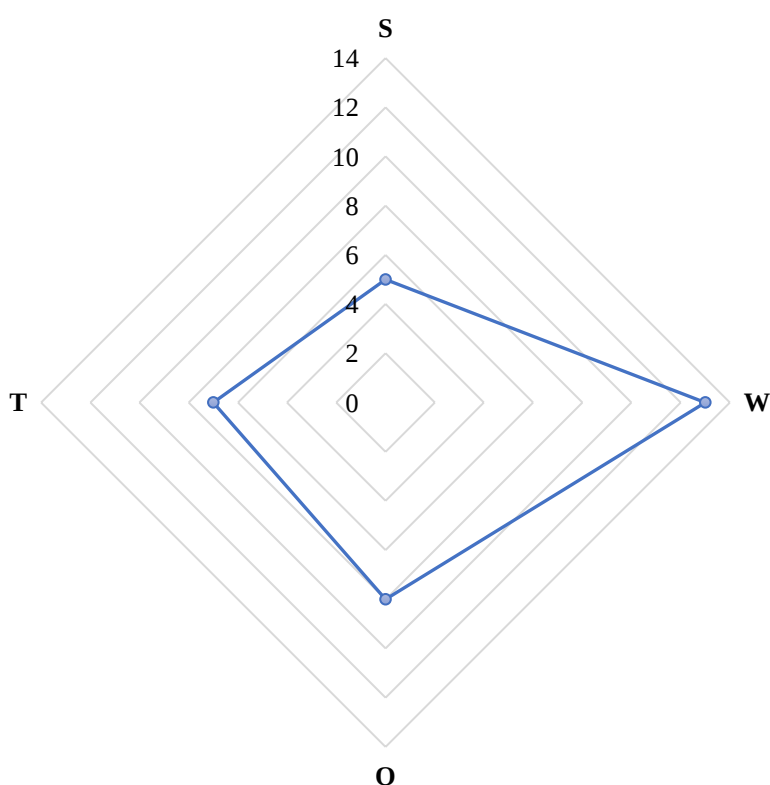
MOCNE	SŁABE
1. Korzystne położenie w korytarzu transportowym. 2. Prosty układ komunikacyjny MOF Staszowa, stwarzający korzystne warunki do podróży pieszych i rowerowych. 3. Duże możliwości rozwoju dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym. 4. Potencjał zintegrowanych linii kolejowych LHS i normalnotorowej. 5. Porozumienie międzygminne jako forma współdziałania na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie trzech gmin.	1. Niski poziom rozwinięcia infrastruktury rowerowej. 2. Brak centrum komunikacyjnego. 3. Deficyt miejsc parkingowych. 4. Utrudnienia dla osób starszych oraz z niepełnosprawnościami w korzystaniu z publicznego transportu zbiorowego. 5. Zły stan przystanków i wiat autobusowych. 6. Niewystarczająca promocja niezmotoryzowanych form przemieszczania się. 7. Brak poczucia bezpieczeństwa pieszych podczas wykorzystywania chodników wspólnie z rowerzystami. 8. Braki w infrastrukturze publicznej. 9. Niewystarczający stopień obsługi obszarów wiejskich przez komunikację zbiorową. 10. Wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu drogowym. 11. Spadek liczby mieszkańców MOF Staszowa. 12. Niedostosowana oferta transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. 13. Malejący procent mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej.
SZANSE	ZAGROŻENIA
1. Wzrost świadomości mieszkańców związanej z potrzebą korzystania z transportu zbiorowego. 2. Systemem Handlu Emisjami nakładający obowiązek opłaty za zanieczyszczanie powietrza przez transport. 3. Wspólna koncepcja ścieżki rowerowej łącząca gminy wchodzące w skład MOF Staszowa. 4. Rosnący trend na zdrowy styl życia mieszkańców, skutkujący zwiększoną ilością podróży pieszych i rowerowych. 5. Wprowadzenie europejskich i krajowych regulacji prawnych odnoszących się do restrykcji w polityce parkingowej. 6. Członkostwo Polski w UE. 7. Wsparcie Komisji Europejskiej na rzecz budowy infrastruktury dla stosowania alternatywnego napędu i zrównoważonych paliw we wszystkich gałęziach transportu. 8. Osiąganie celów klimatycznych przez Polskę i Europę.	1. Wykluczenie komunikacyjne osób starszych i z niepełnosprawnościami. 2. Rezygnacja z transportu publicznego na rzecz samochodów indywidualnych, związana z występowaniem pandemii Covid-19. 3. Nieopłacalność utrzymania transportu zbiorowego. 4. Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania ograniczeń, zwłaszcza w transporcie indywidualnym. 5. Niski poziom świadomości mieszkańców, odnoszący się do negatywnego wpływu indywidualnego ruchu samochodowego na środowisko. 6. Rosnące koszty utrzymania infrastruktury publicznej. 7. Rosnące ceny energii elektrycznej.

Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzenie analizy SWOT zidentyfikowało kluczowe problemy, wymagające podjęcia konkretnych zadań w celu uzyskania nowych i wymiernych efektów, zatem uwypukliło szereg czynności, które należy podjąć na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.

Skala ciężkości przeprowadzonej analizy SWOT zaprezentowana na wykresie 9 obrazuje jak wiele słabych stron (13) wymaga poprawy na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa. Z drugiej zaś strony wyróżniono wiele szans (8) dających silną podstawę do realizacji procesów zmian zachęcania mieszkańców i użytkowników drogowych do poruszania się środkami transportu innymi niż indywidualne samochody, zatem stanowią narzędzia wymagane do kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Słabe strony warto rozwiązywać poprzez wykorzystywanie zaistniałych możliwości oraz powstrzymywać je przed transformacją w zagrożenia (7). Należy zwracać szczególną uwagę na mocne strony (5) – wskazane jest ich dalsze wzmacnianie dzięki szansom, ale też należy chronić je przed negatywnym wpływem czynników zewnętrznych.

Wykres 9 Macierz ciężkości analizy SWOT mobilność miejska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy SWOT mobilność miejska

Szansami niewątpliwie są pojawiające się trendy proekologiczne na skalę krajową i europejską, definiowane jako wzrost znaczenia transportu zbiorowego, a także popularyzacja

ekologicznych rozwiązań transportu publicznego i rowerowego. Warto wykorzystać te trendy w propagowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Ważnymi czynnikami zewnętrznymi są też kierunki rozwoju wynikające z dokumentów wyższego szczebla – podjęcie realizacji modernizacji dróg i kolei, dążenie do ograniczenia liczby wypadków drogowych oraz działania zmierzające do zwiększenia ruchu rowerowego. Niezaprzeczalnie ogromną szansą jest możliwość ubiegania się o dofinansowania, szczególnie w aspekcie rozwoju rozwiązań ekologicznych oraz kierowanie środków finansowych na wsparcie infrastruktury transportowej wzmacniającej dostępność wewnątrzregionalną. Atut stanowi również dążenie do osiągnięcia celów klimatycznych w skali kraju i kontynentu.

Na potencjał funkcjonalny MOF Staszowa składają się aspekty odnoszące się do optymalnego położenia w korytarzu sieci komunikacyjnej na szczeblu wojewódzkim i powiatowym oraz niewielka odległość od drogi krajowej nr 73. Do mocnych stron obszaru należy również potencjał zintegrowanych linii kolejowych – LHS oraz normalnotorowej do transportu towarów i osób oraz możliwość rozwoju dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym. Ponadto ze względu na prosty układ komunikacyjny oraz kierowanie znaczących środków finansowych na infrastrukturę transportową, władarzom MOF Staszowa udaje się coraz bardziej wyeksponować dostępność wewnątrzregionalną. Wszystkie zidentyfikowane mocne strony stanowią wewnętrzne czynniki, na które bezpośredni wpływ mają jednostki samorządu terytorialnego MOF Staszowa. Aspekty te w sposób szczególny pozwolą na rozwój potencjału transportowego obszaru, z wykorzystaniem wskazanych szans.

Zidentyfikowane słabe strony odnoszą się w sposób szczególny do braków oraz niskiego stopnia rozwinięcia infrastruktury drogowej i rowerowej, deficytu miejsc parkingowych oraz niewystarczającej promocji niezmotoryzowanych form przemieszczania się. Kolejno mają odzwierciedlenie w postaci utrudnień dla osób starszych i z niepełnosprawnościami, braku poczucia bezpieczeństwa pieszych oraz niedostosowania oferty transportu publicznego do potrzeb mieszkańców MOF Staszowa. Uwagę zwraca również brak centrum komunikacyjnego, zły stan przystanków i wiat autobusowych oraz niewystarczający stopień obsługi obszarów wiejskich przez komunikację zbiorową, co skutkuje spadkiem liczby mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego. Na negatywne uwarunkowania wewnętrzne wpływ mają również: wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu drogowym oraz malejąca liczba mieszkańców.

Ogromną uwagę należy zwrócić na zidentyfikowane zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym osób starszych i z niepełnosprawnościami, nieopłacalność utrzymania infrastruktury publicznej oraz transportu publicznego. Transport i mobilność stanowią epicentrum nie tylko natychmiastowych, ale także długoterminowych potencjalnych zagrożeń, jakie stwarza pandemia Covid-19, powodując rezygnację mieszkańców MOF Staszowa z transportu publicznego na rzecz indywidualnych samochodów oraz brak akceptacji społecznej dla wprowadzanych obostrzeń transportowych. Kluczowy element stanowi również rosnąca cena energii elektrycznej, wpływającej negatywnie na koszt transportu osób i towarów.

Warto wspierać aktywność mieszkańców i ich wkład w tworzenie infrastruktury i różnorodnych form mobilności niezmotoryzowanej, gdyż ma to wpływ na wykorzystanie szans i ograniczenie zagrożeń. Należy zwiększać atrakcyjność MOF Staszowa, w szczególności dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Należy szczególną uwagę zwrócić na zidentyfikowane słabe strony, których eliminacja stanowi najważniejszy czynnik rozwojowy zrównoważonej mobilności miejskiej oraz wywiązywanie się z zapisów niniejszego dokumentu strategicznego. Pozwoli to również na kompatybilną realizację wyznaczonych celów strategicznych poprzez odpowiedni dobór działań.

6. Wyznaczenie celów strategicznych

Ustalenie celów strategicznych oraz działań w odniesieniu do skomplikowanych miejskich oraz wiejskich struktur przestrzenno-funkcjonalnych wymaga precyzyjnego formułowania, zatem posłużono się metodologią SMART¹², wg której formułowane cele powinny być:

- konkretne (*specific*);
- mierzalne (*measurable*);
- osiągalne (*attainable*);
- istotne (*relevant*);
- określone w czasie (*time-based*).

Wyznaczenie celów strategicznych jest niezbędne do monitorowania i ewaluacji, pozwalając także na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań. Na rysunku 1 przedstawiono wyznaczone cele strategiczne mające za zadanie realizację celu kluczowego, czyli osiągnięcia zrównoważonej mobilności miejskiej MOF Staszowa.

Rysunek 1 Cele strategiczne



Źródło: Opracowanie własne

¹² Monitorowanie i ocena. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, CH4ALLENGE – Odpowiedź na kluczowe wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, eltis.org/pl/mobility-plans.

Za priorytety horyzontalne uznano: bezpieczeństwo ruchu drogowego, rozwój usług transportu publicznego oraz wzrost udziału rowerów w ruchu drogowym. Te trzy kategorie bardzo często wskazywane były przez uczestników badania ankietowego jako niezwykle istotne i niezależne od wyboru sposobu poruszania się po Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Staszowa obecnie i w przyszłości.

Do kluczowych wyzwań politycznych, na które poszukiwano odpowiedzi na etapie formułowania planu zadań, należały zdrowie i kongestia, czyli stworzenie zdrowego, ekonomicznie wydajnego i dostępnego środowiska życia dla mieszkańców MOF Staszowa. Ponadto wyzwaniem stanowiło zaangażowanie społeczeństwa w proces współdecydowania w procesach poprawy bezpieczeństwa drogowego oraz zmniejszania zmian klimatycznych związanych z niską emisją, aby przyczynić się do realizacji celów lokalnych, krajowych i europejskich (jako element dodatkowy podkreślający globalne wyzwanie, które należy uwzględnić w politykach zrównoważonej mobilności miejskiej). Nadrzędny element stanowiło osiągnięcie celów polityki przy jednoczesnym zapewnieniu, że potrzeby mobilności społeczeństwa zostały spełnione. Cele strategiczne mogą zostać osiągnięte poprzez odpowiedni dobór i realizację zadań, ponadto opracowanie skutecznych pakietów zadań leży u podstaw zrównoważonego planowania mobilności. Tylko dobrze dobrane zestawy zadań zapewnią, że określone cele zostaną spełnione. Wyznaczone zadania do realizacji celów strategicznych zaprezentowano na rysunku 2.

Według założeń strategicznych zawartych w *Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+*, na obszarze MOF Staszowa realizowane będą następujące zadania: rozbudowa istniejącej sieci dróg wojewódzkich wraz z budową dróg na następujących odcinkach DW 764 Kielce – Raków – Staszów – Połaniec oraz DW 757 Opatów – Iwaniska – Bogoria – Staszów – Stopnica oraz budowa obwodnicy w miejscowości Staszów, etap II (DW 757). Kluczowe zadanie ww. strategii dla MOF Staszowa stanowi budowa portu przeładunkowego w miejscowości Grzybów oraz rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej, w tym przewozów pasażerskich. Założeniem przedsięwzięcia jest jednoczesne wykorzystanie potencjału dwóch linii kolejowych przebiegających przez Staszów i Grzybów: towarowej linii szerokotorowej nr 65 (LHS), umożliwiającej bezpośredni eksport i import towarów z Dalekiego Wschodu, a także linii normalnotorowej nr 70, która umożliwiłaby dalszy transport towarów na szlakach kolejowych w Polsce i Europie. Terminal intermodalny pozwala transportować towary różnymi gałęziami transportu, bez potrzeby przeładunku samego towaru.

Rysunek 2 Cele strategiczne wraz z przypisanymi zadaniami



Źródło: Opracowanie własne

Realizacja uprzednio sprecyzowanych celów strategicznych (gdzie będzie to zasadne i możliwe) obejmować będzie rozwiązania w zakresie obiegu cyrkularnego, jak również elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (np. zielona i niebieska infrastruktura). Dodatkowe elementy mogą być uwzględniane, jeżeli realizują szersze cele Polityki Spójności (np. zielona infrastruktura, usuwanie barier architektonicznych). Realizowana będzie również zasada równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, a także podejmowane będą wszelkie dostępne działania w celu zapobiegania dyskryminacji ze względu m.in. na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

Dzięki realizacji zadań zawartych w niniejszym opracowaniu, odnoszących się do innowacyjnego transportu zbiorowego, MOF Staszowa otrzyma nowy i wymierny efekt, dzięki któremu ograniczony zostanie negatywny wpływ transportu na biotyczne i abiotyczne elementy środowiska przyrodniczego. Dokument wskazuje konkretne zadania, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko, jednak operacje te mają jedynie na celu poprawę jakości środowiska przyrodniczego, ograniczenie niskiej emisji, a także tworzenie warunków przeciwdziałających wykluczeniu komunikacyjnemu osób starszych i z niepełnosprawnościami w perspektywie horyzontalnej.

Aby zminimalizować stopień przemieszczania się mieszkańców MOF Staszowa indywidualnymi środkami transportu, wprowadzona zostanie komunikacja wodorowa łącząca trasę regionalną: Oleśnica–Połaniec oraz Staszów–Rytwiany–Połaniec w celu dotarcia wykwalifikowanej kadry pracowniczej z MOF Staszowa do Elektrowni Enea Połaniec. Zintegrowana komunikacja stanowić będzie wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego w ramach MOF Staszowa, w tym nisko i zeroemisyjny tabor kołowy spełniający wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (z priorytetem dla pojazdów zeroemisyjnych). Cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego (z wyłączeniem inwestycji w przebudowę lub rozbudowę sieci drogowej wykorzystywanej dla ruchu indywidualnego samochodowego), poprawiając m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów, możliwe będą dzięki utworzeniu centrum przesiadkowego oraz punktów przesiadkowych w Staszowie.

MOF Staszowa ogromny nacisk w latach 2022–2030 kłaść będzie na rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego, z uwzględnieniem zwiększania bezpieczeństwa ruchu (spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym, tworzenie możliwie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych, doświetlenie przejść dla pieszych i inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo). Działania poprawiające przepływ i bezpieczeństwo pasażerów oraz na rzecz zintegrowanego transportu zbiorowego i wdrażania nowych sposobów przemieszczania się, w tym szczególnie w zakresie integracji taryfowej i wdrożenia koncepcji „Mobilność jako usługa” (np. systemy biletowe i aplikacje służące mobilności, systemy współdzielenia środków transportu i rozwój innowacyjnych środków transportu), pozwolą na zintegrowanie różnych form przemieszczania się.

Budowa i rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania zeroemisyjnego taboru kołowego oraz pojazdów zeroemisyjnych indywidualnych, a także rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim wraz z podnoszeniem świadomości mieszkańców, pracodawców i władz samorządowych wszystkich szczebli w zakresie propagowania korzystania z zintegrowanego, niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego, prowadzić będą to wdrożenia, utrzymania i doskonalenia systemu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na terenie MOF Staszowa.

Wprowadzenie założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wyrazem strategicznego definiowania zagadnień rozwojowych MOF Staszowa. Koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej lokuje się na styku transportu, logistyki miejskiej, planowania przestrzennego, efektywności energetycznej i ochrony środowiska. Stanowi odpowiedź na występowanie skomplikowanych relacji człowiek–przestrzeń, zachodzących w środowisku miejskim/wiejskim, u podstaw których leży nierównomierne rozmieszczenie zasobów, a w konsekwencji konieczność przemieszczania osób i towarów. Kompleksowość planowania mobilności miejskiej wynika również z procesów metropolizacji przestrzeni europejskiej. Realizacja zadań inwestycyjnych w zakresie działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga dużych nakładów finansowych, które znacznie przekraczają budżety własne jednostek samorządów terytorialnych wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa. Istnieje zatem potrzeba pozyskania zewnętrznych źródeł finansowego wsparcia przedsięwzięć inwestycyjnych. Zaangażowanie finansowe z dotacji państwowych oraz Fundusze Europejskie dla województwa świętokrzyskiego na lata 2021–2027 pozwolą na skuteczne zrealizowanie zaplanowanych działań, osiągnięcie

wskaźników oraz efekty końcowe w postaci uzyskania integralnego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej.

W celu wspierania niezmotoryzowanych form transportu, zaprojektowano ścieżkę rowerową o łącznej długości 26 km, której nadrzędnym celem jest połączenie komunikacyjne miasta i gminy Oleśnica z miastem i gminą Staszów oraz gminą Rytwiany. Zaprezentowana na mapie 3 ścieżka rowerowa dokona ścisłego połączenia z projektowanymi trasami nr 156 i 157, tworząc łącznie pętlę rowerową Staszów–Oleśnica–Rytwiany – „Pętla Staszowska”. Projektowana pętla połączy samorządy terytorialne wchodzące w skład MOF Staszowa m.in. z Połańcem, Szydłowem, Stopnicą i Rakowem. Odcinek ścieżki trasy nr 156 o długości 8,71 km do trasy nr. 157 przebiegać będzie przez miasto i gminę Oleśnica. Nowo projektowana ścieżka rowerowa prowadzić będzie z gminy Oleśnica poprzez odgałęzienie od trasy nr 156, przez kolejne miejscowości: Brody Duże – Pacanówka – Święcica – Grobla – Rytwiany (ul. Radziwiłła, ul. Szkolna, ul. Staszowska, ul. Armii Krajowej, ul. Staszowska, ul. Golejewka) – Staszów (Obwodnica Południowa, ul. 11 – go Listopada, ul. Kolejowa, ul. Mickiewicza, Obwodnica Południowa, do ronda przy ul. Kolejowej – połączenia z trasą nr 157).

Intermodalne terminale przeładunkowe odgrywają bardzo dużą rolę w logistyce. Są to obiekty, w których odbywa się przeładunek między środkami przewozu z różnych gałęzi transportu, stanowiąc rozwiązanie w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw. Intermodalny port przeładunkowy w Grzybowie wyposażony zostanie w wyspecjalizowane urządzenia oraz infrastrukturę towarzyszącą, które przeznaczone będą do obsługi wagonów. Taki sprzęt przeładunkowy umożliwia szybką i sprawną zmianę środka transportu na inny, przystosowany do specyfiki transportu kolejowego.

Transport kolejowy wymaga zapewnienia specyficznych warunków przeładunku (dostosowanych do stosowanych w nim wagonów), w związku z tym władze MOF Staszowa zamierzają wykorzystać ogromny potencjał dwóch linii kolejowych, normalnotorowej (nr 70) i szerokotorowej (LHS). Powstanie portu przeładunkowego w Grzybowie pozwoli na rozwój społeczno-gospodarczy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa. Grzybów jako podmiejska alokacja gospodarcza nie powstrzyma rozwoju ośrodków miejskich MOF Staszowa, ani nie utrudni funkcjonowanie Staszowa, Oleśnicy i Rytwian. W tabeli 7 zamieszczono zestaw zadań z odpowiednio zaplanowanym budżetem, na poszczególne okresy czasowe, tj. na lata 2022-2026 i 2027-2030.

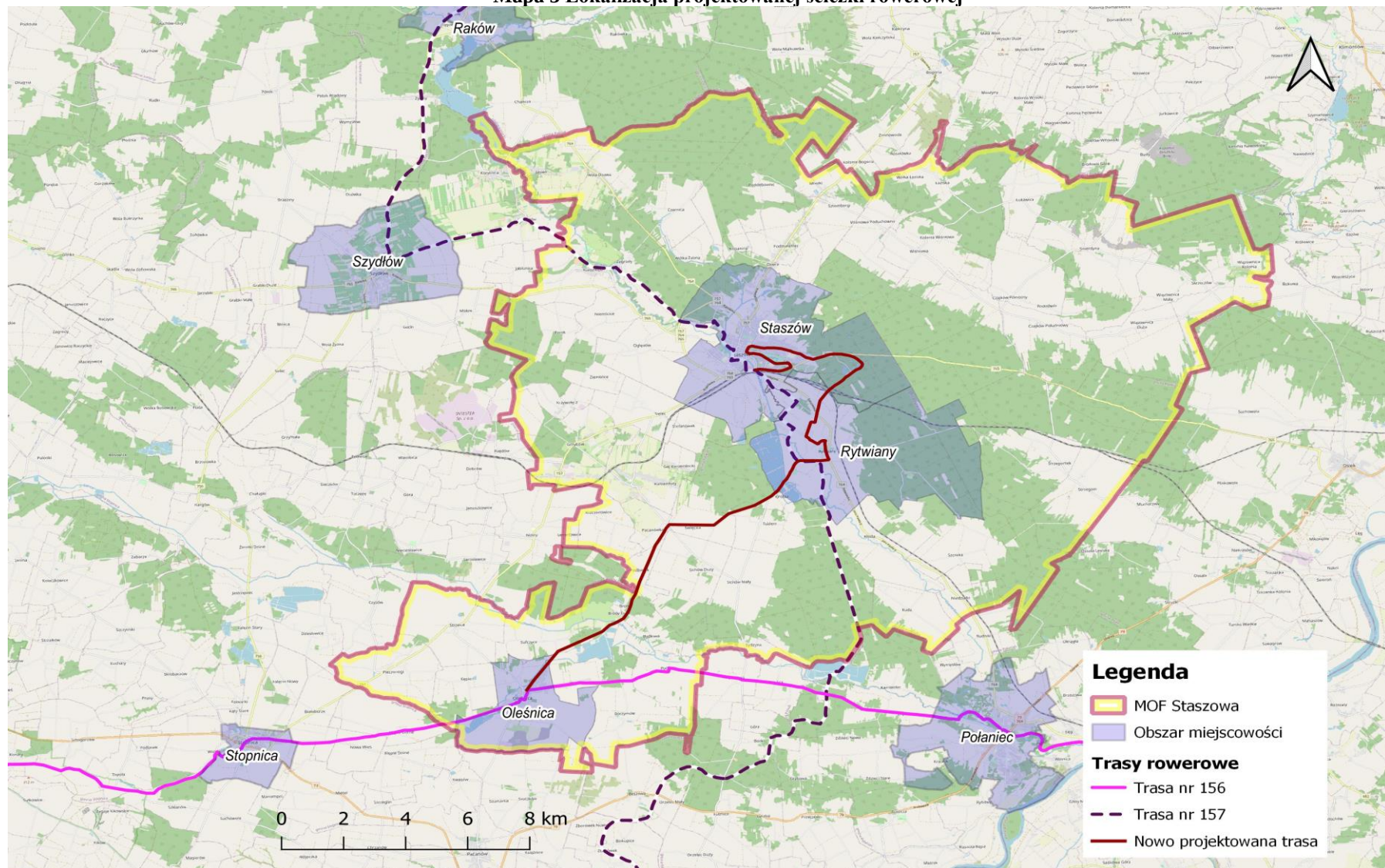
Tabela 7 Zestawienie kosztów realizacji zaplanowanych zadań

Lp.	Zadania	Jednostka miary	Wartość		Budżet (zł)	
			bazowa ¹³	docelowa	2022–2026	2027–2030
1.	Wymiana taboru autobusów miejskich na ekologiczny	[szt.]	0	9	5 500 000	5 500 000
2.	Utworzenie centrum przesiadkowego oraz punktów przesiadkowych w Staszowie	[szt.]	0	1	10 000 000	10 000 000
3.	Zakup ekologicznych autobusów do obsługi tras regionalnych	[szt.]	0	3	3 000 000	3 000 000
4.	Wdrożenie elektronicznego systemu obsługi pasażerów	[szt.]	0	1	500 000	500 000
5.	Zainstalowanie stojaków rowerowych wraz z samoobsługowymi stacjami naprawy rowerów	[szt.]	54	89	300 000	300 000
6.	Budowa bezpiecznych ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	[km]	7,3	33,3	8 000 000	8 000 000
7.	Kampanie i wydarzenia edukacyjne, promujące jazdę rowerem	[szt.]	0	4	500 000	500 000
8.	Budowa i modernizacja ciągów pieszych	[km]	1,533	11,533	2 500 000	2 500 000
9.	Poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych	[szt.]	0	15	2 760 000	1 000 000
10.	Zorganizowanie kampanii promujących zrównoważoną mobilność	[szt.]	0	6	600 000	600 000
11.	Ujednolicenie miejskich i gminnych przystanków autobusowych wraz z tworzeniem zielonych przystanków	[szt.]	2	62	1 500 000	1 500 000
12.	Modernizacja infrastruktury dróg gminnych	[km]	2,1	32,1	3 000 000	3 000 000
13.	Wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne	[szt.]	1 478	3 954	2 500 000	2 500 000
14.	Uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych	[szt.]	0	4	500 000	500 000
15.	Modernizacja i wyznaczenie nowych miejsc parkingowych	[szt.]	59	109	500 000	500 000
16.	Budowa intermodalnego portu przeładunkowego w Grzybowie	[szt.]	0	1	100 000 000	100 000 000
17.	Rozwój kolei pasażerskiej	[szt.]	0	1	2 000 000	2 000 000
Razem					285 560 000	

Źródło: Opracowanie własne

¹³ Stan na dzień 31.12.2020 r.

Mapa 3 Lokalizacja projektowanej ścieżki rowerowej



Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem programu QGIS 3.16.6 – Hannover

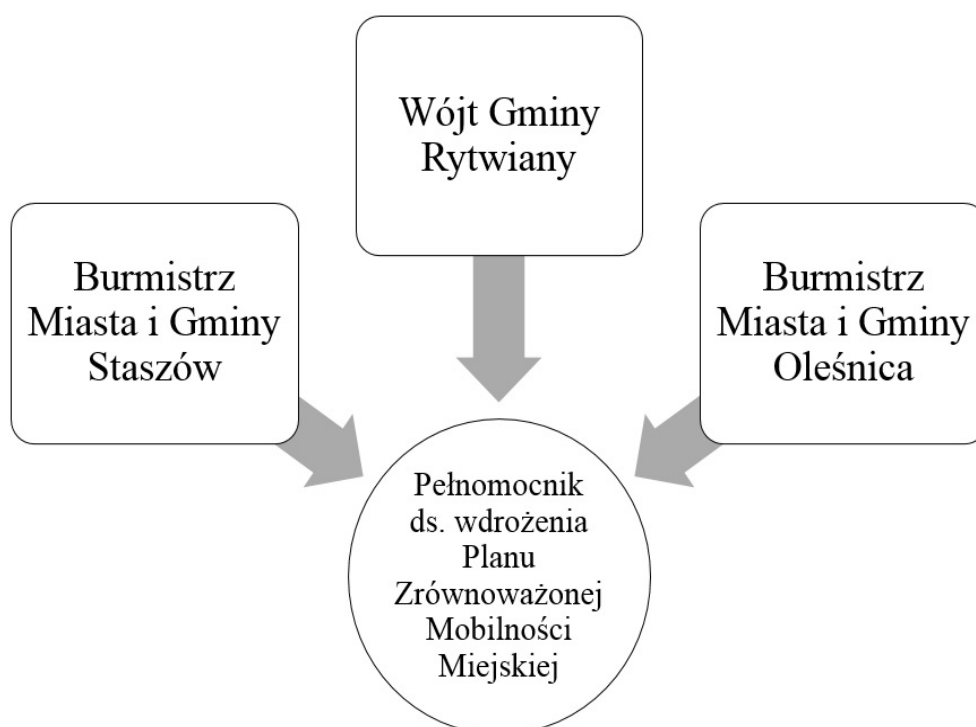
7. Postulowana struktura organizacyjna niezbędna do wdrożenia Planu

Należycie opracowany PZMM nie prowadzi automatycznie do otrzymania wyznaczonych rezultatów, lecz tylko udane wdrożenie zidentyfikowanych pakietów, działań oraz środków prowadzi do odpowiedniej realizacji wyznaczonych celów strategicznych. Aby cele strategiczne zostały skutecznie zrealizowane, należy stosować odpowiednie sterowanie operacyjne procesami: nadzorowania, wdrażania i zarządzania ryzykiem.

Podczas wdrażania Planu MOF Staszowa zaleca się, aby stanowisko Pełnomocnika odpowiedzialnego za wdrożenie, utrzymywanie i ewaluację Planu pełnił Pełnomocnik ds. wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Pełnomocnik będzie odpowiedzialny za realizację celów strategicznych Planu, działań oraz monitoring i ewaluację. Zaleca się, aby zachować wyłączną podległość tego stanowiska burmistrzowi miasta i gminy Staszów – ze względu na pełnienie przez burmistrza miasta i gminy Staszów lidera Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa.

Schemat postulowanej struktury organizacyjnej niezbędnej do realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawiono na rysunku 3.

Rysunek 3 Struktura organizacyjna niezbędna do realizacji założeń Planu



Źródło: Opracowanie własne

Pełnomocnik ds. wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Staszowa, odpowiedzialny będzie za:

- Budowę bezpiecznej, zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- Budowę i nadzór nad wewnętrznym systemem zarządzania mobilnością;
- Propagowanie zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- Realizację działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- Wykonywanie przeglądów (co 2 lata) i aktualizacji założeń Planu;
- Wdrożenie zadań ograniczających emisję liniową;
- Efektywne wykorzystanie środków publicznych na przedsięwzięcia transportowe;
- Prowadzenie monitoringu i ewaluacji założeń niniejszego Planu;
- Opracowanie i publikację oceny realizacji celów strategicznych wyznaczonych w niniejszym dokumencie strategicznym.

Rozwijanie zrównoważonej mobilności wymagać będzie podjęcia wysiłków w wielu sferach rozwoju MOF Staszowa, przede wszystkim w działania należy zaangażować mieszkańców. Nadrzędnym celem do realizacji przez Pełnomocnika jest przeprowadzanie okresowych badań opinii publicznej, odnoszących się do wyników zmian, jakie niesie za sobą wdrożenie PZMM dla mieszkańców.

Niezmiernie istotne jest przeprowadzenie starannie zaplanowanych akcji informacyjno-promocyjnych, które na celu będą miały uświadomienie mieszkańcom wagi zrównoważonej mobilności miejskiej, korzyści, jakie niesie za sobą taka polityka, a także istotności ich uczestnictwa w realizacji wspólnych przedsięwzięć. Zmiana nastawienia mieszkańców, w tym pokazanie im ich roli w rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa, jest kluczowa w kwestii powodzenia zaplanowanych działań. Dzięki zmianie nawyków transportowych poszczególnych osób, upowszechnianie zrównoważonej mobilności będzie procesem trwałym i udanym. Wobec tego, aby skutecznie promować nową kulturę mobilności, trzeba podjąć również działania komplementarne, do których należy przede wszystkim zmiana nastawienia decydentów i planistów podejmujących decyzje dotyczące rozwoju i funkcjonowania MOF. Przedstawiciele poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego MOF Staszowa oraz wydziałów urzędów, a także projektanci i planiści powinni w swojej pracy uwzględniać założenia koncepcji zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej.

8. Monitoring i ewaluacja efektów

Monitoring jest kluczowym elementem każdego dokumentu strategicznego. Celem monitoringu jest kontrola rzeczowej realizacji dokumentu, która polega na analizie stopnia osiągnięcia wskaźników czy stopnia realizacji budżetu.

Monitoring realizacji uwidacznia konieczność wprowadzania zmian w dokumencie i jego modyfikacji. Dane pozyskiwane w ramach monitoringu są podstawą do przeprowadzenia badania ewaluacyjnego, które ma na celu poprawę jakości, skuteczności i spójności realizacji Planu w odniesieniu do konkretnych problemów MOF Staszowa, z jednoczesnym uwzględnieniem celów strategicznych podejmowanych działań. Ewaluacja służy sprawdzeniu, czy w wyniku podejmowanych działań uzyskano spodziewane rezultaty oraz czy przełożyły się one na osiągnięcie wyznaczonych celów strategicznych.

Działania w zakresie monitorowania i oceny dostarczają danych na temat postępów w realizacji procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz wpływu działań zintegrowanej polityki transportowej. Działania te są przeprowadzane przed, w trakcie i po wdrożeniu działań transportowych. Zapewnienie regularnych informacji dla decydentów, potencjalnych instytucji finansujących i lokalnych interesariuszy, może pomóc wykazać, że Plan zapewnił, lub zapewni w przyszłości, korzyści dla społeczeństwa.

Ponadto monitoring pokazuje, czy Plan ma dobry stosunek jakości do ceny, czy warto go kontynuować, lub też czy wymaga modyfikacji, by odnieść sukces. Systematyczne monitorowanie i ocena zwiększają efektywność procesu planowania i realizacji działań, przyczyniają się do optymalizacji wykorzystania zasobów oraz dostarczają empirycznych dowodów dla przyszłego planowania i oceny działań transportowych.

Typowe wyzwania dla efektywnego wykorzystania monitorowania i oceny to ograniczone zasoby finansowe i kadrowe oraz nieodpowiedni poziom wiedzy technicznej w odniesieniu do określania wskaźników wydajności, pozyskiwania, gromadzenia, przetwarzania i interpretacji danych. Problem stanowią również nieefektywne praktyki w monitorowaniu i ocenie.

Zestawienie wskaźników zawarte w tabeli 8 będzie stanowić więc logiczne uzupełnienie systemu monitoringu powiązanego z planem działań. Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, by pozwalały na ocenę stopnia realizacji określonych celów strategicznych.

Tabela 8 Zestawienie wskaźników ewaluacji efektów realizacji celów strategicznych

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość docelowa z podziałem na realizatorów		
			Miasto i Gmina Staszów	Miasto i Gmina Oleśnica	Gmina Rytwiany
1.	Zainstalowanie stojaków rowerowych wraz z samoobsługowymi stacjami naprawy rowerów	[szt.]	15	10	10
2.	Ilość ekologicznych autobusów miejskich	[szt.]	9	0	0
3.	Ilość ekologicznych autobusów do obsługi tras regionalnych	[szt.]	3	0	0
4.	Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	[szt.]	2	1	1
5.	Długość wybudowanych i zmodernizowanych ciągów pieszych	[km]	4	3	3
6.	Liczba wymienionego oświetlenia ulicznego na ekologiczne	[szt.]	2 000	476	0
7.	Długość dróg gminnych/miejskich poddanych remontom	[km]	10	10	10
8.	Ilość kampanii i wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność oraz jazdę rowerem	[szt.]	6	2	2
9.	Ilość wyznaczonych miejsc parkingowych	[szt.]	30	10	10
10.	Ilość ujednoliconych miejskich i gminnych przystanków autobusowych	[szt.]	30	15	15
11.	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych	[km]	20,3	6,5	6,5
12.	Poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych	[szt.]	15	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Źródło powyższych wskaźników stanowi wewnętrzny system indywidualnej ewidencji prowadzonej przez jednostki samorządów terytorialnych wchodzących w skład MOF Staszowa.

Monitorowanie wykonalności współczynników wyróżnionych na powyższym zestawieniu, powinno być wykonywane w cyklu dwuletnim. Zatem podczas okresu obowiązywania niniejszego dokumentu strategicznego należy wykonać pięć zbiorczych zestawień tabelarycznych, które stanowić będą monitoring wywiązywania się z osiągania celów strategicznych (analogiczne w roku 2024 za lata 2022–2023 itd.). Ostatni monitoring stanu wywiązywania się gmin z założeń Planu winien zostać wykonany po okresie obowiązywania niniejszego dokumentu strategicznego, w celu wykazania, iż wszystkie cele strategiczne zostały osiągnięte, z uwzględnieniem identyfikacji napotkanych trudności podczas wdrażania.

Poprzez regularne monitorowanie i ewaluację, problemy można zidentyfikować wcześniej, a adaptacje mogą być wykonane. Modyfikację należy zastosować w zależności od indywidualnej sytuacji i kontekstu lokalnego. Elastyczność jest potrzebna podczas procesu wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, aby zagwarantować, że nowe osiągnięcia i spostrzeżenia zostaną podjęte w celu uwzględnienia zmiennych wartości czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Powody dostosowania wdrażania środków mogą obejmować czynniki wewnętrzne związane z planowaniem (np. czas lub budżet) lub różnego rodzaju czynniki zewnętrzne (np. publiczny sprzeciw wobec działania, władza ustawodawcza, procesy regulacyjne lub działania planistyczne, nowe technologie itp.). Monitoring i ewaluacja mają na celu identyfikację problemów, tzw. wąskich gardeł i innych wyzwań do terminowej realizacji. Należy śledzić postępy w osiąganiu celów, dostosowywać do nowych technologii, regulacji prawnych, możliwości finansowych lub uwarunkowań politycznych, należy skorelować oraz zoptymalizować proces wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa.

Jeżeli napotkana zostanie trudność w działaniach wdrożeniowych, cechująca się silnym sprzeciwem, rozważyć należy przekształcenie działań w tymczasowy eksperyment, który zostanie odpowiednio oceniony po pewnej jednostce czasowej, a następnie ulegnie zachowaniu lub przerwaniu – w zależności od wyników. Często wątpliwość maleje, kiedy społeczność lokalna przyzwyczaja się do zmian oraz gdy zobaczy, jakie korzyści zyskuje.

9. Korzyści wynikające z wdrożenia Planu dla MOF Staszowa

Zrównoważone planowanie mobilności miejskiej nie jest zupełnie nowym podejściem w planowaniu. Należy je utożsamiać z rozbudową i ulepszaniem obecnych polityk i planów miejskich. Tym samym powinno się unikać stwierdzeń, iż jest to nowy dokument przedstawiany przez władze MOF Staszowa, gdyż założenia Planu stanowią integrację z innymi dokumentami strategicznymi, budując łącznie czytelny, zrozumiały i długoterminowy plan realizacji wyznaczonych celów strategicznych.

Opracowanie oraz realizacja założeń PZMM niesie za sobą szereg korzyści, w tym: poprawę jakości życia wszystkich mieszkańców oraz zwiększenie atrakcyjności przestrzeni miejskich i wiejskich, zatem poprawie ulegnie również bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Wdrożenie zaplanowanych działań przyczyni się do ograniczenia hałasu i emisji liniowej szkodliwych substancji do środowiska naturalnego. Korzyści dla środowiska i zdrowia wynikają z polepszenia jakości powietrza oraz ograniczenia czynników szkodliwych, co przekłada się na ograniczenie wydatków na opiekę zdrowotną.

Poprawa mobilności i dostępności poprzez realizację celów strategicznych ułatwi dostęp z obszarów wiejskich do usług zlokalizowanych na terenie miejskim, skutkować będzie to zwiększeniem dostępności transportowej dla coraz większych grup mieszkańców w odpowiedzi na rosnące potrzeby mobilności zróżnicowanych grup społecznych. Proces wdrożenia wpływa na poprawę wizerunku MOF Staszowa, stanowiąc atrybut obszaru innowacyjnego i myślącego przyszłościowo, podejmującego decyzje we współpracy z odpowiednimi interesariuszami.

Prawidłowa realizacja założeń PZMM umożliwia otrzymywanie założonych rezultatów, ograniczając przy tym różnego rodzaju problemy (nieważne kto sprawuje władzę, Plan znajduje się ponad podziałami, posiada ogromny potencjał w zakresie integracji). Znaczenia PZMM jako dokumentu strategicznego nie ogranicza się wyłącznie do zintegrowanego transportu i mobilności, dotyczy także celów ekonomicznych, socjalnych czy środowiskowych. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma za zadanie pomóc w pozyskiwaniu konkretnych środków finansowych, które są dostępne w przypadku wdrażania innowacyjnych i zintegrowanych działań.

Ze względu na fakt, że na mobilność mieszkańców wpływa szereg czynników, nie tylko obejmujących ściśle kwestie transportu, ważne jest, by inne decyzje i plany uwzględniały

promowanie i stymulowanie rozwoju zrównoważonej mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym. Obok szeroko pojętej kampanii edukacyjnej społeczności lokalnej, jak i zmiany nastawienia decydentów (władz i urzędników), należy kłaść nacisk na rozwój transportu zbiorowego, aby zwiększyć jego rolę w podziale modalnym podróży mieszkańców. Działania te składają się na: uprzywilejowanie w ruchu, dostosowanie układu linii i częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb pasażerów, związanych z celami ich codziennych podróży (generatorami ruchu w mieście), modernizację taboru oraz ogólną integrację komunikacji zbiorowej z innymi środkami miejskiego i gminnego transportu.

Rodzące się pozytywne ruchy miejskie, oparte na inicjatywach mieszkańców, którzy chcą czynnie uczestniczyć w kształtowaniu obszaru, opierają swoje postulaty w zakresie rozwoju na poprawie dostępności i użyteczności komunikacyjnej MOF Staszowa oraz innych miast z nim powiązanych. Dlatego kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu alternatywnego (nie samochodowego) w stosunku do transportu indywidualnego samochodowego i poszukiwania urbanistycznych metod zapewnienia dostępności usług czy możliwości obsługi potrzeb bez konieczności przemieszczania się na większe odległości niż akceptowalne dla naturalnego ruchu, rozumianego jako dystans atrakcyjny do pokonania bez nadmiernego wysiłku przy użyciu własnych mięśni (np. pieszo, rowerem)¹⁴. Przyszłość mobilna obszarów silnie zurbanizowanych, a także w dużym stopniu MOF Staszowa, leży w sprawnym transporcie alternatywnym (m.in. zbiorowym, rowerowym i skutecznej obsłudze ruchu pieszego), połączonym z konsekwentnym oraz prawidłowym zagospodarowaniem przestrzennym – z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju. Sprzyjać temu będzie stworzenie spójnych rozwiązań dla sieci transportu zbiorowego, wzbogaconej o transport rowerowy oraz atrakcyjne przestrzenie organizowane i tworzone dla ruchu pieszego.

Zrównoważony rozwój definiuje się jako rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje integrowanie działań mających na celu wzrost gospodarczy oraz działań społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej i trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania potrzeb społeczności lub obywateli, zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń. Dokument wskazuje cele szczegółowe i zadania podejmowane w celu poprawy jakości środowiska, w związku z tym należy stwierdzić, że działania inwestycyjne zawarte w projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla

¹⁴ D2.1 - *State of the art of SUMP's and audit schemes*, ADVANCE, October 2019.

MOF Staszowa ściśle korelują z założeniami zrównoważonego rozwoju w aspekcie ochrony środowiska, ograniczenia emisji z transportu oraz wypełniają zobowiązania w stosunku do regulacji wspólnotowych Unii Europejskiej. Plan jest dokumentem długofalowym, w związku z czym nie istnieje możliwość uwzględnienia bezpośredniego oddziaływania projektów, które powstaną w kolejnych latach obowiązywania dokumentu.

Niniejszy dokument strategiczny został opracowany w celu kompleksowego ujęcia zagadnień transportowych, przestrzennych, gospodarczych i społecznych, przy bardzo wysokim poziomie uspołecznienia procesu planistycznego MOF Staszowa. Powstał on z uwzględnieniem dwukierunkowej komunikacji, która pozwala lepiej zrozumieć potrzeby społeczne, a mieszkańcom wyrażać własne opinie i partycypować w dyskusji oraz być częścią procesu decyzyjnego w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Planowane do realizacji zadania będą musiały uwzględniać wymogi dotyczące zasady równości szans i zapobiegania dyskryminacji, oraz zapewnienia równej dla wszystkich dostępności usług lub/i infrastruktury. W ramach celów szczegółowych ważnym elementem będzie zapewnienie dostępności jako właściwości środowiska fizycznego, transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz towarów i usług, pozwalającej osobom z niepełnosprawnościami na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami.

Zaplanowane zadania zawierają odniesienia do obszarów tematycznych obejmujących zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistykę miejską, bezpieczeństwo ruchu drogowego, wdrażanie nowych wzorców użytkowania, promocję ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów. Planowane zadania będą realizowane poza obszarami Natura 2000, ze względu na ich unikatowe walory przyrodnicze i ochronę na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Staszowa.

Spis tabel

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej	6
Tabela 2. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym	8
Tabela 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów na terenie MOF Staszowa z podziałem na gminy w roku 2020.....	29
Tabela 4. Zestawienie zdarzeń drogowych, liczby osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2015–2020 na terenie MOF Staszowa	31
Tabela 5. Model analizy SWOT.....	34
Tabela 6. Analiza SWOT – mobilność miejska	35
Tabela 7. Zestawienie kosztów realizacji zaplanowanych zadań	45
Tabela 8. Zestawienie wskaźników ewaluacji efektów realizacji celów strategicznych	50

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności ogółem dla MOF Staszowa w latach 2015–2019.....	22
Wykres 2. Piramida wieku dla MOF Staszowa w roku 2019	23
Wykres 3. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w MOF Staszowa w latach 2015–2019	23
Wykres 4. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności na terenie MOF Staszowa w latach 2015–2019	24
Wykres 5. Jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności na terenie MOF Staszowa w latach 2015–2019.....	25
Wykres 6. Liczba pojazdów z napędem ekologicznym przypadająca na 1 tys. mieszkańców MOF Staszowa w roku 2020.....	30
Wykres 7. Zdarzenia drogowe w latach 2015–2020 na terenie MOF Staszowa z udziałem poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego.....	32
Wykres 8. Liczba osób rannych i ofiar śmiertelnych w latach 2015–2020 na obszarze MOF Staszowa z udziałem poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego	33
Wykres 9. Macierz ciężkości analizy SWOT mobilność miejska	36

Spis rysunków

Rysunek 1 Cele strategiczne	39
Rysunek 2 Cele strategiczne wraz z przypisanymi zadaniami.....	41

Spis map

Mapa 1. Główna sieć komunikacyjna na terenie MOF Staszowa.....	27
Mapa 2. Czas dojazdu z MOF Staszowa do wybranych miast	28
Mapa 3. Lokalizacja projektowanej ścieżki rowerowej	46