

**UCHWAŁA NR LIV/621/23
RADY GMINY W ŻYRAKOWIE
z dnia 28 grudnia 2023 roku**

**w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko - Ropczyckiego
Obszaru Funkcjonalnego**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.) oraz § 1 uchwały nr XXXV/415/22 Rady Gminy Żyraków z dnia 7 kwietnia 2022 r. w sprawie współdziałania z gminami partnerskimi w zakresie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Żyraków.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

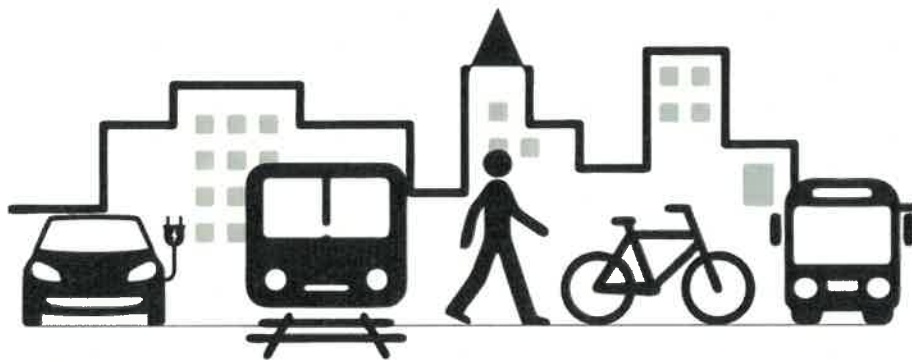
PRZEWODNICZĄCA
Rady Gminy
lic. Maria Bodzioch

PLAN

Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

**DLA DĘBICKO ROPCZYCKIEGO
OBSZARU FUNKCJONALNEGO**





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

powstał na zlecenie:

Gminy Miasta Dębica
ul. Ratuszowa 2
39-200 Dębica

Gminy Dębica
ul. Batorego 13
39-200 Dębica

Gminy Ropczyce
ul. Krisego 1
39-100 Ropczyce

Gminy Żyraków
Żyraków 137
39-204 Żyraków

opracowany przez konsorcjum firm:

Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory
ul. Świebodzka 2B
50-046 Wrocław

SMG Ekspert Maciej Michnej
ul. Juliusza Lea 114/417
30-133 Kraków

zespół autorski:

- mgr inż. Maciej Gabory
- mgr Anna Rutka
- dr inż. Maciej Michnej
- dr inż. Mateusz Zając
- członkowie zespołu ekspertów ds. Mobilności Miejskiej firmy Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dofinansowano w ramach Projektu POIS.06.01.00-00-0080/22
pn. „ Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej
Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego w ramach działania 6.1 Rozwój publicznego transportu
zbiorowego w miastach, oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach
Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko 2014 - 2020.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Spis treści

1. Wprowadzenie	6
2. Proces opracowywania dokumentu	10
2.1 Jak powstał SUMP - kalendarium	10
2.2 Partycypacja społeczna	11
2.3 Konsultacje społeczne.....	14
2.4 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.....	15
3. Analiza stanu mobilności	17
3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany	17
3.2 Turystyka a zrównoważona mobilność	19
3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności	22
3.4 Parkowanie a zrównoważona mobilność	25
3.4.1 Parkowanie a integracja różnych środków transportu	28
3.5 Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach	30
3.6 Transport rowerowy	32
3.7 Transport zbiorowy	34
3.7.1 Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa	35
3.7.2. Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego	35
3.8 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe	38
3.9 Transport indywidualny - samochodowy	41
3.9.1 Samochody elektryczne	42
3.10 Transport towarowy	43
3.11 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym.....	45
3.12 Uwarunkowania prawne.....	46
3.12.1 Analiza lokalizacji funkcji związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru.....	46
3.12.2 Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami	47
3.13 Stan mobilności - podsumowanie	53
4. Analiza SWOT	55
4.1 Mocne strony DROF	57
4.2 Słabe strony DROF	58
4.3 Szanse DROF	59
4.4 Zagrożenia DROF	60
4.5 Podsumowanie.....	61
5. Scenariusze rozwoju	63
5.1 Scenariusz podstawowy (BAU)	64

5.2	Scenariusz rozwojowy	65
5.3	Scenariusz realistyczny.....	66
5.4	Wybór scenariusza	67
6.	Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności	69
7.	Obszary strategiczne i cele	71
8.	Zasady wdrażania planu	73
8.1	Sposób realizacji działań.....	77
8.2	Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu.	78
8.3	Źródła finansowania	79
8.4	Jak planujemy wdrażać SUMP - harmonogram.....	81
9.	Monitorowanie i ocena	85
9.1	Metodologia pomiaru wskaźników	88
10.	Spis tabel, wykresów, fotografii, map i rysunków	94

WPROWADZENIE



1. Wprowadzenie

Szacuje się, że za około 30 lat liczba mieszkańców miast przekroczy 6 miliardów, tymczasem już dziś około 80% Europejczyków żyje na obszarach miejskich. Popularne wśród architektów hasło „miasta dla ludzi” w kontekście nieustannego wzrostu liczby mieszkańców miast zaczyna nabierać szerszego znaczenia. Postępujący rozwój jednostek samorządu terytorialnego w wymiarze gospodarczym i przestrzennym na świecie oraz coraz większe oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się, wymagają nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości i zwiększeniu efektywności systemów transportowych.

Ze względu na problem znacznego przekroczenia szkodliwych pyłów w powietrzu oraz poziomu hałasu w miastach, systematycznie wzrasta świadomość negatywnego oddziaływania transportu indywidualnego na środowisko. Ważne jest również, aby transport ten charakteryzował się niewielkim zapotrzebowaniem na przestrzeń, dlatego władze wielu miast stopniowo ograniczają rozwój infrastruktury drogowej. Koniecznym jest jednak zrozumienie idei zrównoważonego transportu, która zakłada, że rozwój transportu publicznego i zachęcenie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, gwarantuje lepszą jakość życia przy nieustającym rozwoju miast. Ideą zrównoważonej mobilności jest zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast i obszarów funkcjonalnych mająca na celu zwiększenie udziału transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w codziennych podróżach. Zmiana ta pozwoli na szybki rozwój całego systemu transportu w obszarze funkcjonalnym m.in. poprzez rozbudowę sieci połączeń kolejowych i autobusowych, odnowę parku pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę sieci dróg rowerowych, a także zwiększenie znaczenia ruchu pieszego. Obecnie coraz częściej mieszkańcy miast wybierają transport zbiorowy, rower, jak również podróże piesze. Europejskie miasta dążą do tego, aby transport był efektywny, zasobooszczędny, ekologiczny i niskoemisyjny.

W ostatnich latach w polityce europejskiej nastąpiła zmiana podejścia dotyczącego rozwoju terytorialnego z sektorowego do zintegrowanego. Znajduje to wyraz w ukierunkowaniu polityki spójności na tworzenie i wykorzystanie wewnętrznych potencjałów obszarów powiązanych funkcjonalnie, współpracę na poziomie lokalnym pomiędzy partnerami z obszarów miejskich i wiejskich, integrację działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowy system zarządzania.

Także polskie władze w krajowych dokumentach strategicznych sygnalizują zmianę podejścia do polityki spójności. Znalazło to potwierdzenie między innymi w takich dokumentach jak Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 oraz Krajowa Polityka Miejska 2030. Zgodnie ze wskazanymi dokumentami planowane działania o charakterze zintegrowanym powinny być kierowane do obszarów charakteryzujących się wspólnymi cechami geograficznymi, społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi (w tym połączone komunikacyjnie), nazwanych obszarami funkcjonalnymi. Rozwój miast rdzeni, gmin napędzany jest dzięki współpracy jednostek wchodzących w skład obszarów funkcjonalnych, które pozwalają stworzyć lepsze względem pozostałych obszarów warunki życia mieszkańców a także rozwoju działalności gospodarczej.

W związku powyższym oraz fundamentalnym znaczeniem zintegrowanego planowania zrównoważonej mobilności dla rozwoju regionu oraz w kontekście planowanego uwarunkowania przez Komisję Europejską możliwości ubiegania się o fundusze europejskie w perspektywie 2021-2027 od obowiązywania na terenie gmin Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub dokumentu równoważnego, cztery gminy: Gmina Miasta Dębica, Gmina Ropczyce, Gmina Dębica oraz Gmina Żyraków (tworzące Dębicko- Ropczycki Obszar Funkcjonalny dalej także jako DROF), podjęły prace nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wyżej wymienione jednostki samorządu terytorialnego tworzą obszar funkcjonalny Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego zwany dalej jako „Plan”, „PZMM DROF”, lub „SUMP”.

Z uwagi na metodykę procesu wskazującą na obszar funkcjonalny miasta rdzeniowego jako prawidłowy z punktu widzenia opracowania dokumentu oraz mając na uwadze przyjęcie polityki rozwojowej w zakresie zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilności, mającego na celu podnoszenie jakości życia mieszkańców oraz obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, Miasto Dębica podjęło się roli koordynatora prowadzonych prac. Podstawę współpracy w tym zakresie stanowi porozumienie międzygminne na rzecz opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, zawarte w dniu 20 kwietnia 2022 roku w Dębicy, którego liderem jest Gmina Miasta Dębica.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego został przygotowany do roku 2034 z perspektywą do roku 2045. Jest dokumentem strategicznym nastawionym na poprawę i zapewnienie jak najlepszego dostępu do celów codziennych podróży mieszkańcom DROF oraz mieszkańcom gmin ościennych, którzy korzystają z systemu transportu na terenie DROF.

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wyrażonym w *Wytycznych opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej* podstawowe cechy SUMP to:

- długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia,
- podejście partycypacyjne,
- zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu,
- ocena obecnej i przyszłej skuteczności proponowanych działań,
- określenie regularnego monitorowania, przeglądów oraz raportowania,
- uwzględnienie kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

Pierwszym etapem prac nad SUMP było opracowanie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego w zakresie mobilności, w ramach którego przeprowadzono analizę dostępnych danych, badania ankietowe, wywiady i spotkania z interesariuszami (na które zaproszono mieszkańców, lokalnych przedsiębiorców, organizacje oraz operatorów transportu i przewoźników). W dokumencie SUMP w części diagnostycznej zamieszczono główne wnioski i spostrzeżenia z przeprowadzonej diagnozy.

Poniżej na grafice zostały przedstawione dokumenty, których zapisy uwzględnia opracowany Plan.

Dokumenty europejskie

- Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej,
- Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,
- Europejski Zielony Ład,
- Pakiet Fit-for-55,
- Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń,
- Europejski plan walki z rakiem.

Dokumenty krajowe

- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030,
- Krajowa Polityka Miejska 2030,
- Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030,
- Polityka energetyczna Polski do roku 2040,
- Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do roku 2040,
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030.

Dokumenty regionalne i lokalne

- Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego (DROF),
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Dębickiego,
- Strategia Rozwoju Dębicko - Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego,
- Lokalne Programy Rewitalizacji
- Strategie Rozwoju Gmin,
- Plany Gospodarki Niskoemisyjnej,
- Programy Ochrony Środowiska.



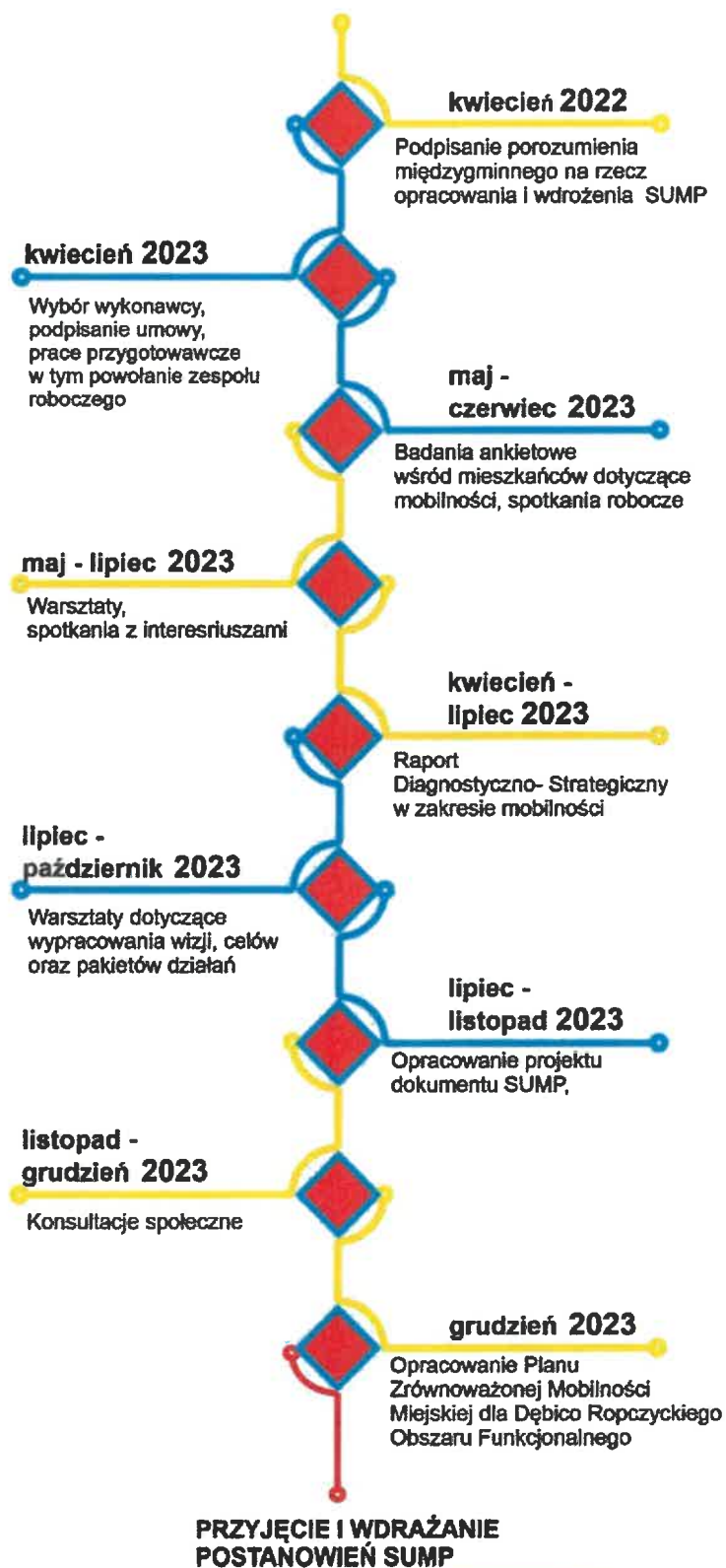
Za realizację zadań wynikających z PZMM dla DROF oraz koordynację prac odpowiedzialna jest Gmina Miasta Dębica, która jest liderem porozumienia międzygminnego na rzecz opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, zawartego w dniu 20 kwietnia 2022 roku.

PROCES OPRACOWANIA DOKUMENTU



2. Proces opracowywania dokumentu

2.1 Jak powstał SUMP - kalendarium



2.2 Partycypacja społeczna

Ze względu na dobre praktyki i zalecenia dotyczące opracowania SUMP zaangażowanie społeczeństwa stanowiło niezwykle istotny element procesu prac nad planem. Oprócz analiz statystycznych, przestrzennych, wizji lokalnych, badań itp. - wykonanych w ramach diagnozy stanu obecnego - bardzo ważne było poznanie problemów społeczeństwa zamieszkującego obszar funkcjonalny i dyskusja nad możliwymi rozwiązaniami.



Fotografia 1. Warsztaty diagnostyczne w Dębicy

Źródło: Opracowanie własne.

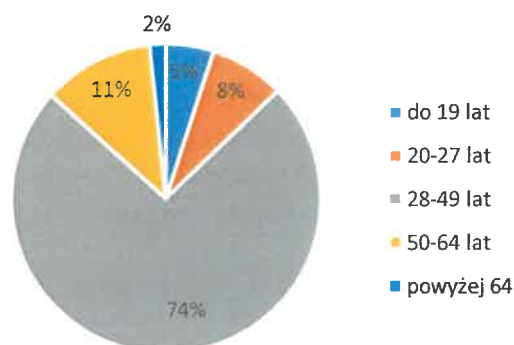
Osoby, które brały udział w spotkaniach, warsztatach, badaniach, chętnie wypowiadały się na temat problemów, z jakimi się spotykają, żyjąc na obszarze DROF.

Artykuły informujące o pracach nad SUMP oraz uruchomienie strony internetowej

W pierwszej fazie prac zostały przygotowane artykuły informujące o trwających pracach nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. Z opublikowanych artykułów mieszkańcy mogli się dowiedzieć, czym jest SUMP, jak będą przebiegać prace oraz w jaki sposób mogą się oni zaangażować i mieć wpływ na opracowywany dokument. Ponadto została uruchomiona strona internetowa, na której były zamieszczane na bieżąco informacje o przebiegu prac nad dokumentem.

Badania ankietowe

Badanie ankietowe dotyczące preferencji transportowych. Mieszkańców oraz osoby przemieszczające się w obszarze DROF zapytano o ich preferencje i zwyczaje dotyczące mobilności, a także o problemy komunikacyjne, jakie dostrzegają. Badanie miało formę ankiety internetowej, udostępnionej do wypełniania w dniach 19 maja do 28 czerwca 2023 roku. W tym czasie zebrano odpowiedzi od 1 578 osób o różnych preferencjach transportowych i z różnych grup wiekowych. Zebrane wyniki posłużyły do określenia zachowań transportowych uczestników ruchu, zdiagnozowania najważniejszych problemów dotyczących mobilności na terenie DROF oraz do wskazania kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności na kolejne lata.



Wykres 1. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: Opracowanie własne.

Wizje lokalne

W czasie prac nad SUMP przeprowadzono cztery wizje lokalne na różnych etapach, podczas których zidentyfikowano problemy w zakresie ruchu pieszych, ruchu rowerowego, infrastruktury drogowej i zagospodarowania przestrzennego. Wizje lokalne były przeprowadzane w miesiącach: lipiec, wrzesień oraz październik.



Fotografia 2. Wizje lokalne w gminach DROF

Źródło: Opracowanie własne.

Wywiady z mieszkańcami

Podczas przeprowadzanych wizji lokalnych oraz fotografowania infrastruktury wielu mieszkańców wyrażało zainteresowanie prowadzonymi obserwacjami. Mieszkańcy bardzo chętnie rozmawiali z osobami wykonującymi inwentaryzację, co zauważono podczas pierwszej inwentaryzacji przeprowadzanej w maju 2023 roku. Podczas kolejnych akcji inwentaryzacyjnych osoby prowadzące badanie miały przygotowane pytania do mieszkańców dotyczące istniejących problemów, oceny jakości przemieszczania się po obszarze itp. Uzyskane odpowiedzi pozwoliły na pogłębienie posiadanej wiedzy i przedstawienie rozwiązań, działań zgodnych z oczekiwaniami społeczeństwa zamieszkującego DROF.

Warsztaty diagnostyczne

W ramach prac nad SUMP odbyły się cztery warsztaty, spotkania diagnostyczne w następujących terminach:

- 15.06.2023 - warsztaty z zespołem roboczym DROF.
- 05.07.2023 - warsztaty z mieszkańcami (Gmina Żyraków, Miasto i Gmina Ropczyce).
- 06.07.2023 - warsztaty z mieszkańcami (Miasto Dębica, Gmina Dębica).
- 12.09.2023 - warsztaty z interesariuszami (wizja, cele i działania).

Osoby, które przybyły na spotkania, pracowały w grupach, które wymieniały się swoimi uwagami i spostrzeżeniami dotyczącymi różnych sfer społecznych. Dyskutowano zarówno o problemach, szansach, zagrożeniach, jak i możliwych do wdrożenia rozwiązaniach.

Miejsca, w których odbywały się warsztaty, były przystosowane pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.



Fotografia 3. Warsztaty diagnostyczne w Gminie Żyraków

Źródło: Opracowanie własne.

2.3 Konsultacje społeczne

W dniach od 22 listopada 2023 r. do dnia 08 grudnia 2023 r. przeprowadzono konsultacje społeczne opracowanego projektu dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Informacja o konsultacjach społecznych została opublikowana na stronach internetowych samorządów wchodzących w skład obszaru (strony internetowe gmin), w mediach społecznościowych oraz lokalnych gazetach. Dodatkowo został opracowany plakat informujący o konsultacjach.

Spotkanie stacjonarne z mieszkańcami oraz innymi zainteresowanymi odbyło się 30 listopada 2023 r. w mieście w Dębicy. Oprócz spotkania stacjonarnego odbyły się 2 dyżury konsultantów, gdzie osoby zainteresowane mogły uzyskać wyjaśnienia na temat zapisów zawartych w dokumencie.

Uwagi i wnioski można było zgłaszać między innymi poprzez wypełnienie specjalnie przygotowanego formularza konsultacyjnego, który był do pobrania na stronach internetowych w wersji elektronicznej a w siedzibach gmin w wersji papierowej.



Fotografia 4. Spotkanie w ramach konsultacji społecznych w Dębicy

Źródło: Opracowanie własne.

Wypełnione formularze należało przesać na podany adres mail lub listownie na adres urzędu gminy lub dostarczyć osobiście do siedziby dowolnej jednostki wchodzącej w skład obszaru lub pozostawić wypełniony na spotkaniu konsultacyjnym. W ramach konsultacji wpłynął jeden formularz, który zostały szczegółowo przeanalizowany i na jego podstawie zostały wprowadzone zmiany do dokumentu. Z konsultacji społecznych został opracowany raport z odpowiedziami na zgłoszone uwagi.

2.4 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego został poddany postępowaniu w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ). Organy opiniujące wydały decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia SOOŚ ponieważ dokument nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a realizacja jego postanowień nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

ANALIZA STANU MOBILNOŚCI



3. Analiza stanu mobilności

3.1 Liczba ludności - prognozowane zmiany

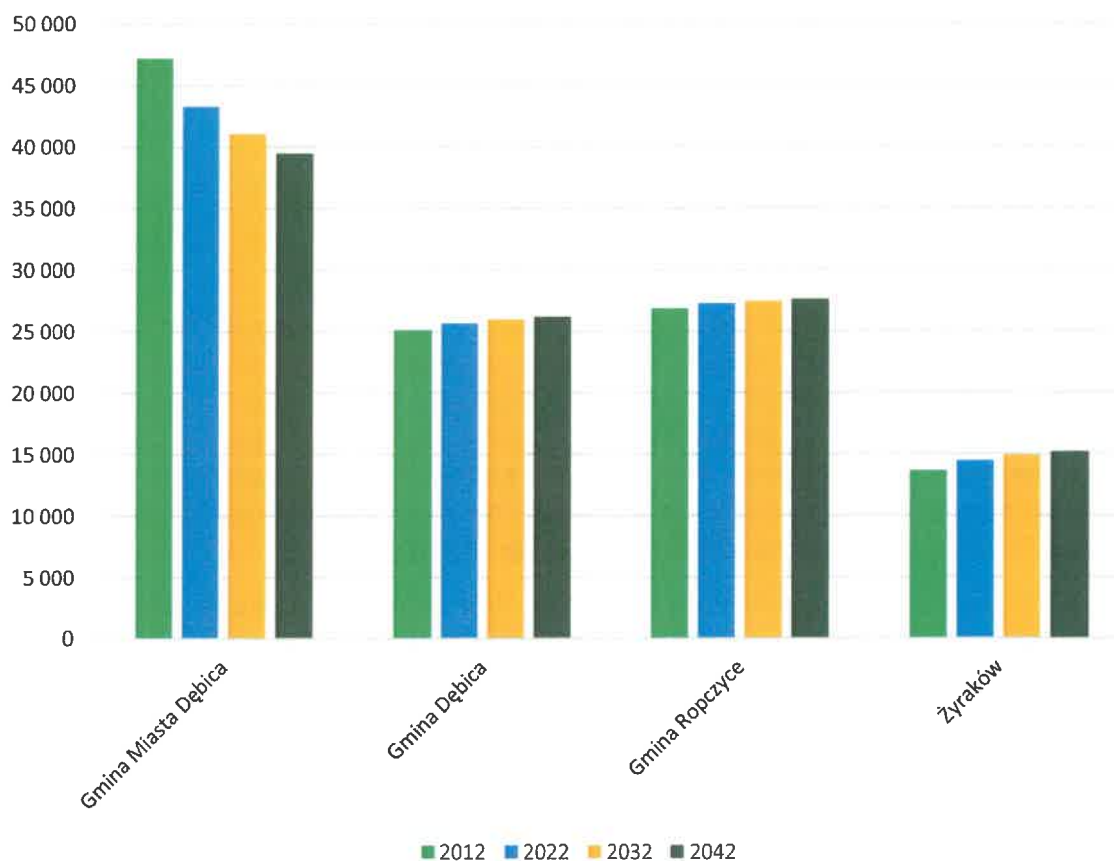
Według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS) obszar objęty Planem na koniec 2022 roku zamieszkiwany był przez 110 570 mieszkańców. Zmiany liczby ludności wpływają pośrednio na liczbę wykonywanych podróży - zarówno tych obowiązkowych, jak i fakultatywnych. Podejmując działania związane z rozwojem różnych gałęzi transportu oraz planowaniem zagospodarowania przestrzennego, istotna jest analiza prognoz zmian liczby ludności.

Poniżej w tabeli oraz na wykresach przedstawiono zmiany liczby ludności dla gmin obszaru funkcjonalnego DROF w perspektywie kolejnych 10 lat do 2032 roku.

Tabela 1. Liczba ludności dla roku 2012 i 2022 oraz prognozy liczby ludności dla lat 2032 oraz 2042.

Jednostka terytorialna	2012	2022	2032	2042
Gmina Miasta Dębica	47 180	43300	41 030 	39 432 
Gmina Dębica	25100	25630	25940 	26160 
Gmina Ropczyce	26 850	27220	27 436 	27 590 
Gmina Żyraków	13 640	14420	14 876 	15 200 
Suma:	118 686	115 384	109 283 	108 382 

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 2. Prognoza zmian liczby ludności dla Dębicko-Ropczyckiego obszaru funkcjonalnego DROF w perspektywie do 2031 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognoz liczba ludności na obszarze funkcjonalnym obejmującym Gminę Miasta Dębica, Gminę Dębica, Gminę Ropczyce oraz Gminę Żyraków do roku 2032 w większości gmin będzie spadać, a średnia wieku będzie coraz wyższa (zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym). Taka sytuacja będzie miała w przyszłości wpływ na zachowania transportowe i mobilność w całym obszarze funkcjonalnym.

Należy uwzględnić proces starzenia się społeczeństwa przy opracowaniu planowania zagospodarowania przestrzennego, infrastruktury, transportu zbiorowego itp.

3.2 Turystyka a zrównoważona mobilność

Turysta – zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r. o usługach turystycznych to osoba, która podróżuje do innej miejscowości poza swoim stałym miejscem pobytu na okres nieprzekraczający 12 miesięcy, dla której celem podróży nie jest podjęcie stałej pracy w odwiedzanej miejscowości i która korzysta z noclegu przynajmniej przez jedną noc. Turystyka jest nierozdzielnie związana z podróżami różnymi środkami transportu, przy wykorzystaniu różnej infrastruktury, w dowolnym czasie.

Turystyka jest ważnym obszarem gospodarki regionu mającym bezpośredni wpływ na jego rozwój. Zintensyfikowanie działań w obszarze turystyki ma istotne znaczenie dla gmin obszaru funkcjonalnego DROF z uwagi na powiązanie z innymi celami rozwoju społeczno-gospodarczego. Walory krajobrazowe oraz położenie regionu na pograniczu dwóch różnych krain geograficznych: Pogórza Karpackiego i Kotliny Sandomierskiej dają podstawy do rozwoju na tym terenie turystyki przyjazdowej, tworząc jednocześnie niezbędną bazę do pełnienia funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej dla mieszkańców.

Atrakcje turystyczne obszaru funkcjonalnego DROF stanowią w dużej mierze elementy dziedzictwa kulturowego tego obszaru. Do najważniejszych z nich należą: m.in. kościół p.w. św. Jadwigi, późnobarokowa Synagoga Nowomiejska z XVII w., Dwór Płockich na Wolicy, wzniesiony w drugiej połowie XIX w., Cmentarz Wojskowy założony podczas I Wojny Światowej, Kirkut - cmentarz żydowski powstały prawdopodobnie na przełomie XVII i XVIII wieku oraz wzniesiony w 1932 roku kościół klasztorny Sióstr Służebniczek, zaprojektowany przez S. Polleka.

Wśród zasobów dziedzictwa kulturowego gminy Ropczyce warto wymienić wskazane w Planie Rozwoju Lokalnego obiekty o znaczeniu lokalnym oraz zachowane do dnia dzisiejszego zespoły parkowo-dworskie - Witkowice, Lubzina, Łączki Kucharskie - Łopuchowa, a także obiekty sakralne (w tym: Sanktuarium NMP Królowej Rodzin i Krzyż III Tysiąclecia w Ropczycach, Kościół p.w. Św. Michała Archanioła i pomnik Chrystusa Króla w Małej oraz Kościół p.w. Św. Mikołaja w Lubzinie). Miejscami wartymi uwagi są również Kopiec Tatarski na osiedlu Witkowice oraz Cmentarz Żydowski w Ropczycach.

Oprócz zabytków obszar funkcjonalny ma wiele innych atrakcji turystycznych i miejsc, które warto zobaczyć takich jak zabytkowe Sanktuarium Matki Bożej Zawadzkiej wraz z cudami słynącym obrazem, do którego pielgrzymują liczne grupy wiernych z całego regionu Muzeum Regionalne w Dębicy, Uzdrawisko Latoszyn-Zdrój, Symboliczna rekonstrukcja hitlerowskiego obozu pracy w Pustkowie-Osiedlu, Wieża widokowa i dinozaury w Głobikowej.



Fotografia 5. Kościół p.w. Św. Jadwigi w Dębicy

Źródło: Serwis informacyjny Miasta Dębica.

W mieście Dębica istnieje wiele hoteli oraz budynków/lokali, które oferują noclegi dla przyjezdnych. Według dostępnych danych z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych skorzystało 10,4 tys. osób. Wskaźnik rozwoju bazy noclegowej - liczba korzystających w odniesieniu do liczby miejsc noclegowych - wyniósł 20,5 (30,7 w województwie podkarpackim i 34,4 w kraju). Na przestrzeni ostatnich lat w turystycznych obiektach noclegowych udzielono 31,9 tys. noclegów. Średnio jeden turysta korzystał z 3,1 noclegów, przy czym najdłuższe były pobyty turystów w gminie Żyraków - prawie 7 dni. Wśród osób zameldowanych w turystycznych obiektach noclegowych turyści zagraniczni stanowili 10,7% (w województwie podkarpackim 12,2%, w kraju 22,4%).

Do infrastruktury obsługującej ruch turystyczny zaliczyć należy także obiekty gastronomiczne. W m. Dębica działają różnego typu obiekty gastronomiczne, w gminie Ropczyce 48, w gminie Dębica 10, natomiast w gminie Żyraków zaledwie 3.

Położenie regionu oraz stan środowiska naturalnego stanowią o wyjątkowo korzystnych warunkach do rozwoju gospodarstw agroturystycznych, które już funkcjonują w znacznej liczbie na terenie gminy Żyraków (12 gospodarstw) czy gminy Dębica (6 gospodarstw). Rozwój bazy agroturystycznej znajduje swoje miejsce w analizach SWOT dokumentów strategicznych gmin Ropczyce, Dębica oraz Żyraków, gdzie podkreślane są korzystne warunki i potrzeba rozwijania tego typu infrastruktury. Poza bazą noclegową i gastronomiczną istotny wpływ na ruch turystyczny mają również szlaki i trasy wykorzystywane w turystyce pieszej i rowerowej wiodące min. malowniczą doliną Wisłoki.

Dębicko-Ropczycki Obszar Funkcjonalny posiada bogate zasoby dziedzictwa kulturowego. W rejestrze zabytków Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zapisano 51 obiektów zabytkowych. Największa ich liczba zlokalizowana jest w gminie Ropczyce - 22, czyli 41,3% wszystkich obiektów zabytkowych ujętych w rejestrze. W pozostałych gminach D-ROF liczba obiektów zabytkowych jest zróżnicowana, od 13 w gminie wiejskiej Dębica do zaledwie 6 w gminie Żyraków. Wśród najczęściej występujących obiektów należy wskazać kościoły, cmentarze, zespoły dworskie i pałacowe, parki dworskie, oraz budynki gospodarcze (np. spichrze). Bez wątpienia koniecznym jest przyciągnięcie większej liczby turystów krajowych oraz zagranicznych. W tym celu należy postawić na poszerzenie oferty bazy noclegowej oraz wykreowanie jasnego produktu turystycznego, który skupi uwagę potencjalnych odwiedzających. Rzadkie w skali kraju walory turystyczne i krajobrazowe dają podstawy do rozwoju agroturystyki i aktywnych form wypoczynku, które mogą stać się wyróżnikiem D-ROF. Podobne wnioski płyną z dokumentów strategicznych poszczególnych partnerów projektu, gdzie powyższe czynniki są stawiane wśród mocnych stron i szans rozwojowych. Liczne zabytki i pozostałości zabudowy historycznej skłaniają również do tworzenia szlaków turystycznych łączących atrakcyjne lokalizacje, np. w postaci dróg i ścieżek rowerowych połączonych z infrastrukturą towarzyszącą.

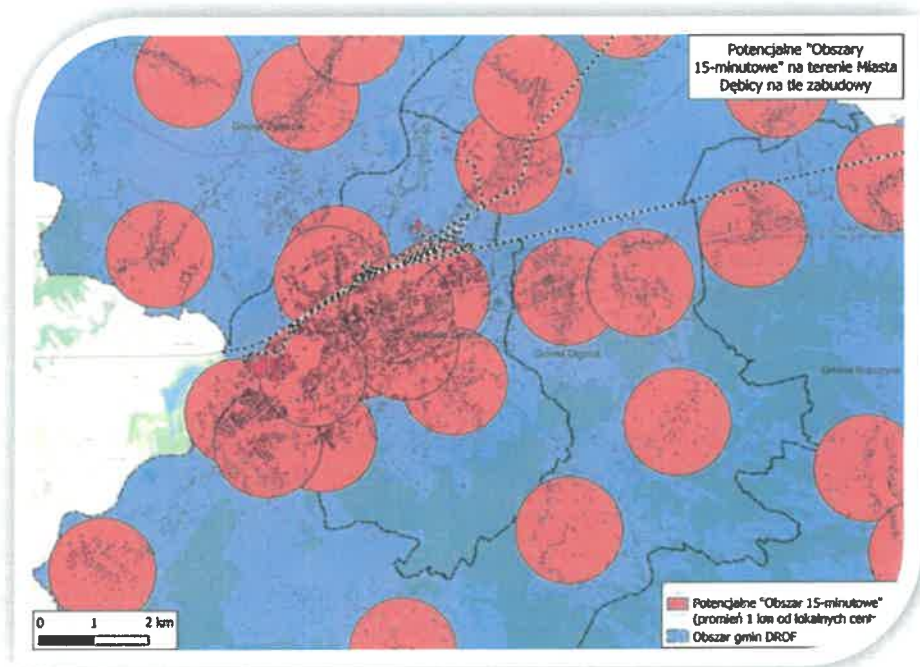
Tereny obszaru funkcjonalnego D-ROF w wyniku przeprowadzonej analizy jawią się jako obszar wyróżniający się wysokim potencjałem, który może być wykorzystany przez rozwój infrastruktury turystycznej. Ważnym jest również zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej obszarów (rozwój przyjaznej dla środowiska sieci transportowej oraz poprawa mobilności, m.in. poprzez modernizację, budowę nowej infrastruktury zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności). Większość atrakcji turystycznych i zabytków dostępna jest przede wszystkim przy wykorzystaniu samochodu osobowego. Brak jest rozwiniętej infrastruktury kolejowej, jak i rowerowej. Ruch samochodowy może być dodatkowo generowany przez te punkty. Liczba turystów korzystających z bazy noclegowej zależy również od promocji i marketingu regionalnych produktów turystycznych. Dotyczy to także promocji obszaru za granicą.

3.3 Planowanie przestrzenne w kontekście mobilności

Wdrażanie zasad zrównoważonej mobilności zaczyna się już od Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (dalej także jako SUIKZP), a w następnej kolejności także od opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej także jako MPZP). Problemami obszaru związanymi z planowaniem przestrzennym jest głównie postępujący proces suburbanizacji.

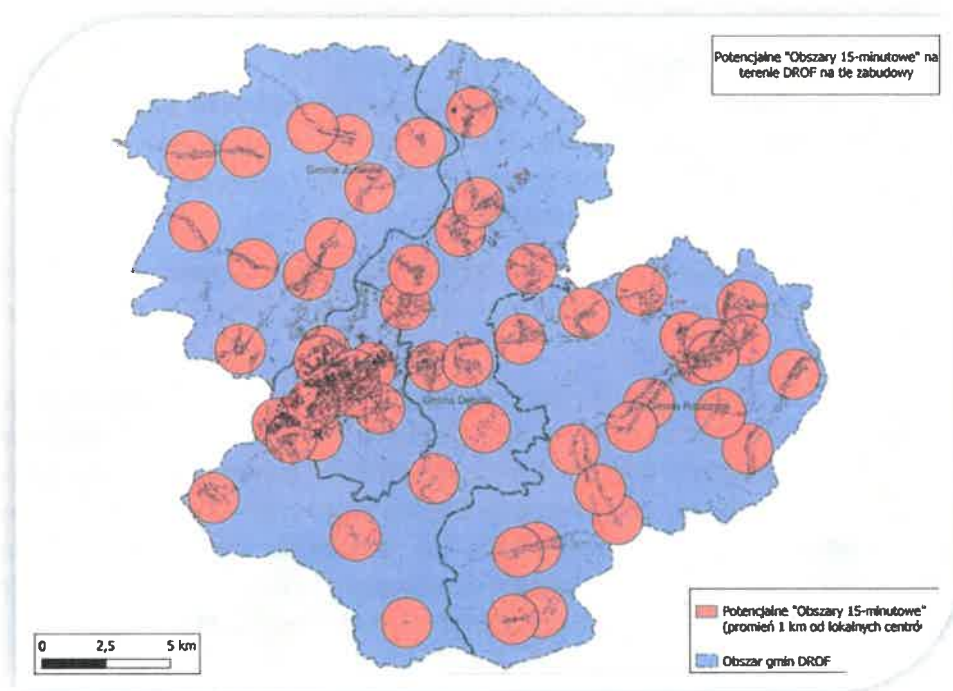
Każda z czterech gmin wchodzących w skład DROF ma opracowane studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Analizując wielkość gmin, rozmieszczenie miejscowości, liczbę ludności, potencjalne generatory ruchu dostrzega się możliwość tworzenia tzw. „obszarów (miast, miejscowości) 15 minutowych”. Odległości między dowolnymi dwoma punktami w każdej miejscowości wchodzącej w skład obszaru, oprócz miasta Dębicy są na tyle małe, że każdy pełnosprawny mieszkaniec jest w stanie pokonać pieszo lub rowerem w czasie około 15 minut. Miasto Dębica ze względu na swój sposób zabudowy wymaga ustalenia konkretnych działań, żeby w przyszłości mogło również stać się „miastem 15 minutowym”.



Mapa 1. Potencjalne obszary dostępności 15 minutowej na terenie Miasta Dębicy

Źródło: Opracowanie własne.



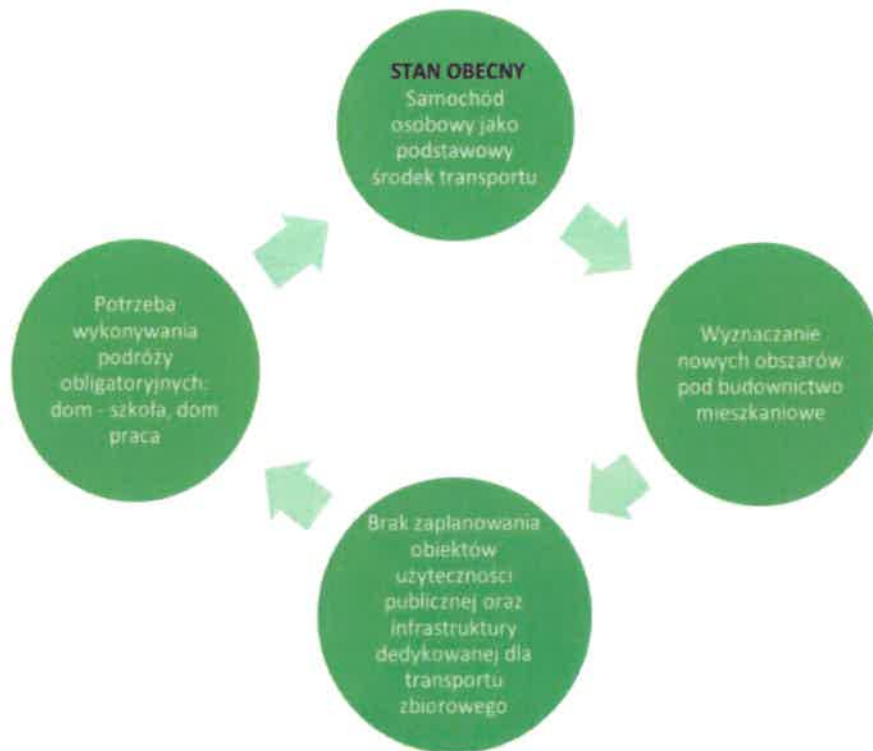
Mapa 2. Potencjalne obszary dostępności 15 minutowej dla DROF

Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie analizy dokumentów planistycznych stwierdza się, że cały obszar rozwija się w sposób kontrolowany i planowany. Należy jednak położyć większy nacisk na rozwój infrastruktury dedykowanej dla transportu zbiorowego, rowerowego, jego dostępność oraz promowanie. Obecnie na całym obszarze podstawowym środkiem transportu jest własny samochód.

Wyznaczanie nowych stref pod budownictwo mieszkaniowe i przemysł są jak najbardziej uzasadnione z punktu widzenia rozwoju gmin i potrzeb mieszkańców, należy jednak unikać rozpraszania zabudowy w rejonach turystycznych. Planowanie ich powinno opierać się na zasadzie rozwoju zorientowanego na transport (TOD - Transport Oriented Development) i zaczynać się od zbadania możliwości rozwoju transportu zbiorowego, zaplanowania infrastruktury (przystanki, węzły przesiadkowe), a także zaplanowania niezbędnych obiektów użyteczności publicznej (żłobki, przedszkola, oddziały szkolne, lokale usługowe itp.), dzięki którym mieszkańcy tych stref będą mogli ograniczyć liczbę obligatoryjnych podróży. Tak zaplanowane obszary pozwolą stworzyć funkcjonalne przyjazne do życia obszary oraz obniżą wydatki na infrastrukturę, funkcjonowanie oraz uzbrojenie terenu.

Poniżej został przedstawiony wykres pokazujący skutki nieprawidłowego planowania przestrzennego.



Zasady planowania zgodne ze zrównoważoną mobilnością:

- w przypadku planowania nowych obszarów należy wyznaczać je na obszarach o najlepszych warunkach do zabudowy mieszkaniowej,
- w dokumentach strategicznych i planistycznych należy wziąć pod uwagę faktyczne zapotrzebowanie na zabudowę,
- nową zabudowę mieszkaniową planować w formie kompleksowych osiedli z drogami rowerowymi, chodnikami, usługami, przestrzeniami publicznymi i terenami zielonymi na podstawie planów miejscowych (lub ich odpowiedników w przypadku zmian ustawowych), uwzględniając realne potrzeby wynikające z długo okresowych trendów demograficznych.
- na obszarach miejskich odległość od przedszkola, szkoły, sklepów nie powinna być większa niż 1 km, a w uzasadnionych przypadkach do max 1,5 km,
- na obszarach wiejskich odległość od przystanku komunikacji zbiorowej nieprzekraczająca czasu dojścia pieszo - 10 minut. Droga dojścia musi być prowadzona chodnikami i oświetlona,
- zabudowa przemysłowa (pod kątem obsługi logistycznej) powinna być lokalizowana z dostępem do sieci drogowej wyższych kategorii/klasę oraz linii kolejowych oraz wyposażona w infrastrukturę pieszą, rowerową oraz przystanki dla komunikacji zbiorowej.

W przyszłości należy rozważyć powołanie wspólnego organu konsultującego, opiniującego MPZP i monitorującego rozwój przestrzenny całego obszaru D-ROF.

3.4 Parkowanie a zrównoważona mobilność

Prawidłowo zaplanowany rozwój przestrzenny uwzględnia system transportowy, a dobrze działający system transportowy charakteryzuje się konsekwentnie realizowaną polityką parkingową, w szczególności na obszarach miejskich.



Dobrze prowadzona polityka parkingowa zapewnia opcję sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest konieczna nie tylko w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu do drugiej, czyli w węzłach przesiadkowych i centrach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na analizowanym terenie Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego uwidacznia się ta niedogodność. Ponadto postój zaparkowanych pojazdów na pasie drogowym często przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu lub zawężenia przestrzeni przeznaczonej dla pieszych.

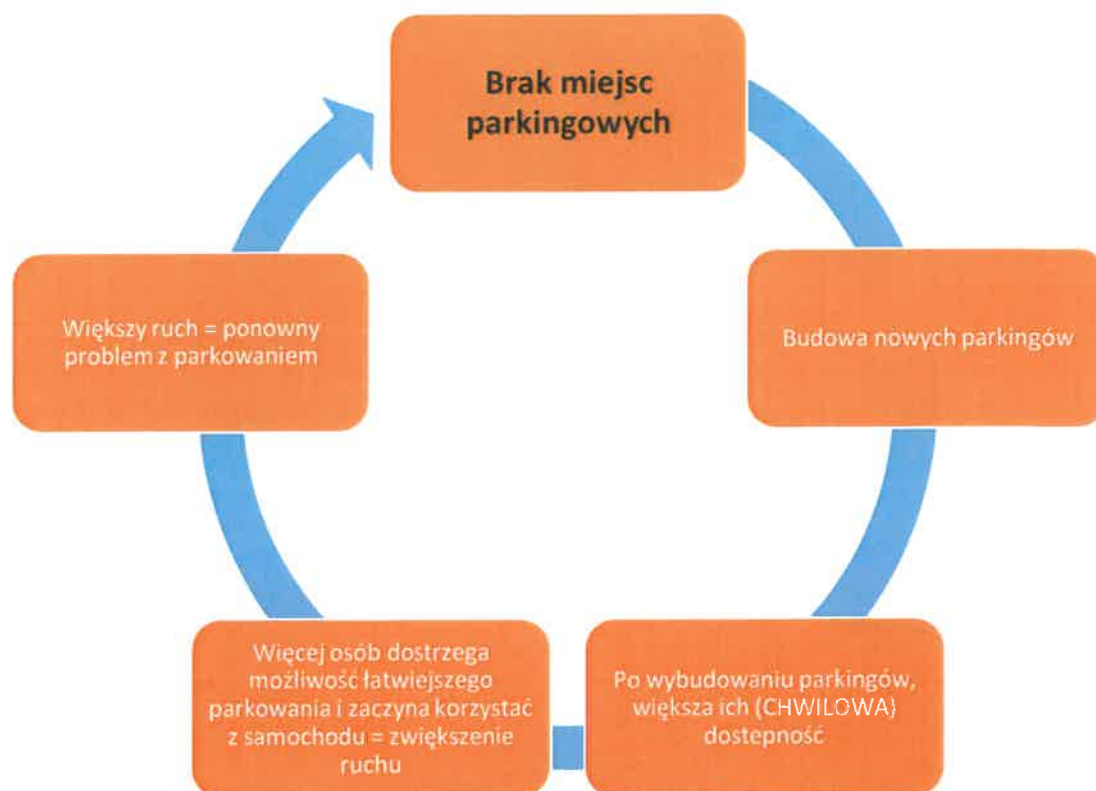
Przykłady europejskie pokazują jednak, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia na drogach oraz w miastach.

W celu poprawy jakości życia mieszkańców istotne jest prowadzenie zrównoważonej polityki parkingowej dostosowanej do całego obszaru, uwzględniającej potrzeby i możliwości poszczególnych jednostek.

Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem na terenach, na których brakuje miejsc parkingowych, byłaby budowa nowych parkingów np. bezpośrednio przy generatorach ruchu. W ramach przeprowadzonych badań wśród mieszkańców Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego większość respondentów (60%) zauważa problemy z parkowaniem na obszarze objętym planem. 32% respondentów zdecydowanie nie zgadza się ze stwierdzeniem, że w moim mieście/gminie nie występują problemy z parkowaniem. Odpowiedzi na to pytanie wskazują na potrzebę podjęcia działań związanych z polityką parkingową. Niemniej, oczekiwania społeczne związane ze wzrostem liczby dostępnych miejsc postojowych, nie rozwiążą problemu dostępności i parkowania w atrakcyjnych lokalizacjach u celów podróży. Celem wdrażania idei zrównoważonej mobilności jest stosowanie przemyślanych kombinacji działań związanych z tym obszarem, zmierzających

do zwiększenia rotacji pojazdów, ograniczeń w parkowaniu długoterminowym, uwalnianie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Skutecznie prowadzona polityka parkingowa może być b. dobrym narzędziem służącym ograniczaniu podróży samochodowych.

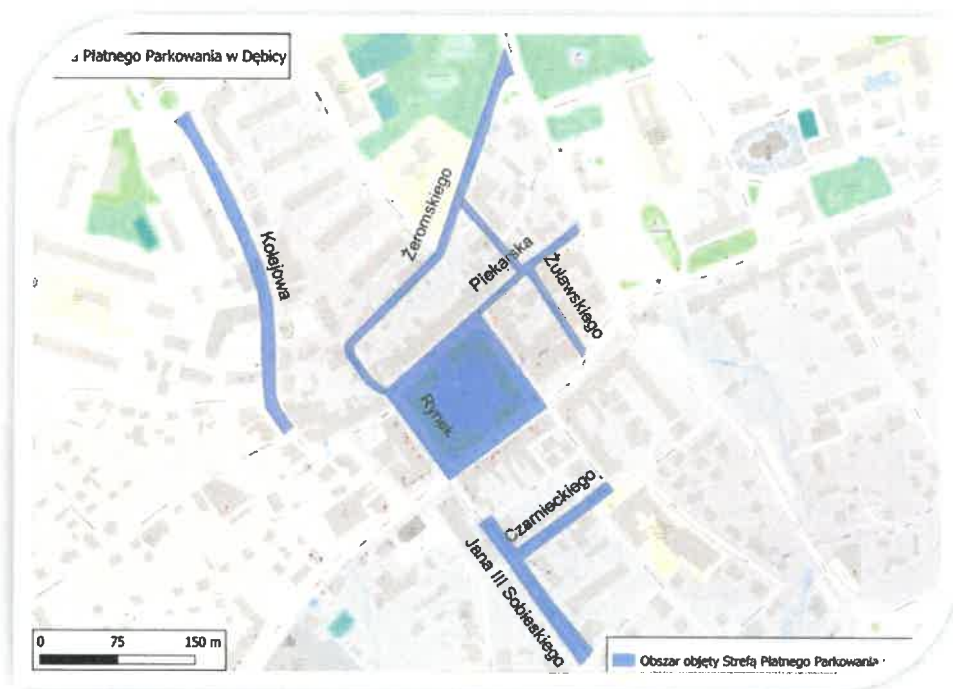
Na grafie przedstawiono błędne koło nieprawidłowo prowadzonej polityki parkingowej.



Na przedmiotowym obszarze Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego strefy płatnego parkowania zostały ustanowione w Dębicy i Ropczycach.

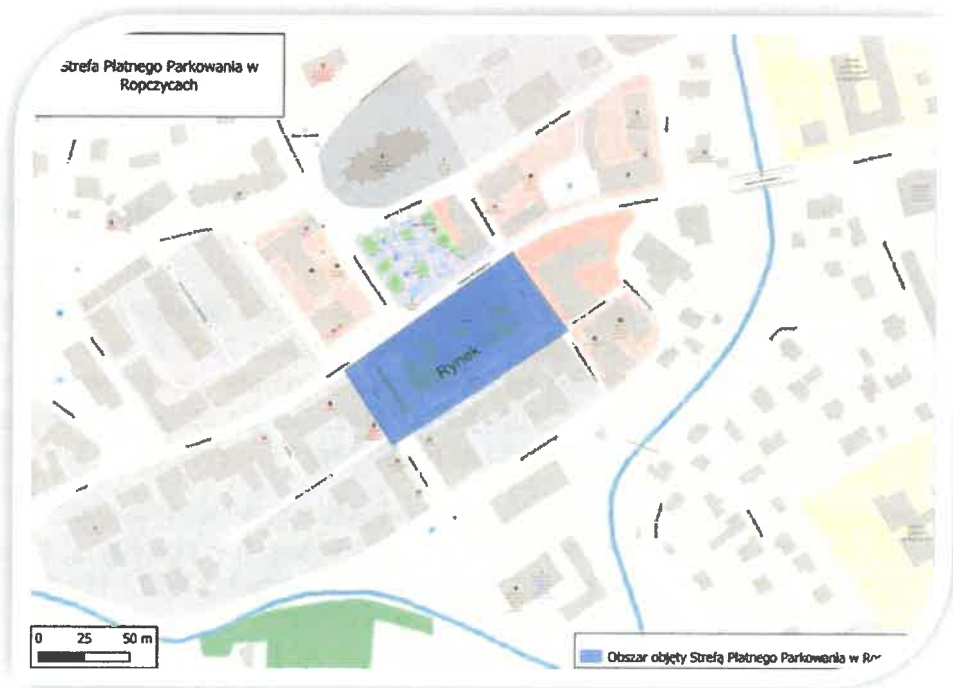
Strefa Płatnego Parkowania na obszarze Miasta Dębica została określona w drodze Uchwały nr XVI/107/2019 Rady Miejskiej w Dębicy z dnia 17 września 2019 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania r. Opłaty obowiązują od poniedziałku do piątku w godzinach 9.00 - 18.00. W soboty, niedziele i święta parkingi są bezpłatne.

Strefa Płatnego Parkowania (SPP) w Ropczycach. SPP funkcjonuje na obszarze charakteryzującym się znacznym deficytem miejsc postojowych w obrębie ul. Rynek. Opłaty pobierane są w dni powszednie od poniedziałku do piątku w godz. 7:00 - 16:00.



Mapa 3. Strefa płatnego parkowania w Dębicy

Źródło: Opracowanie własne.



Mapa 4. Strefa płatnego parkowania w Ropczycach

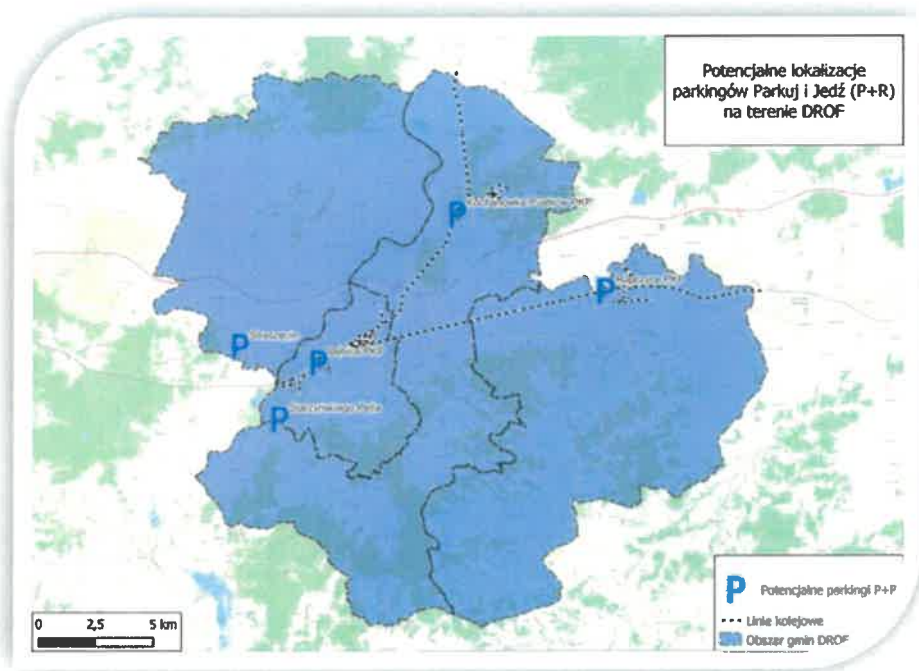
Źródło: Opracowanie własne.

3.4.1 Parkowanie a integracja różnych środków transportu

Systemy B&R, K&R oraz P&R integrują między sobą różne środki transportu.

- W systemie B&R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.
- System K&R (Kiss&Ride - pocałuj i jedź) polega na sprawnym wysadzeniu/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.
- W systemie P&R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Na terenie Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego parkingi typu P&R i K&R powinny powstawać przy przystankach kolejowych przy węzłach przesiadkowych, umożliwiając odbycie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym. Parkingi K&R potrzebne są także np. w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły. Na poniższej mapie przedstawiono potencjalne lokalizacje parkingów P+R.



Mapa 5. Potencjalne lokalizacje parkingów Parkuj i Jedź (P+R) na terenie DROF

Źródło: Opracowanie własne.

- Przestrzeń publiczna, w szczególności w miastach, ma dużą wartość, dlatego powinna być opłacana, jeśli jest wykorzystywana do parkowania.
- Zarządzanie parkowaniem przyczynia się do bardziej zrównoważonego wyboru środków transportu, a tym samym do poprawy jakości życia.
- Prawidłowe zarządzanie parkingami pomaga wspierać lokalną gospodarkę.
- Gwarantowane miejsca parkingowe w miejscach pracy znacząco wpływają na wybór środka transportu.
- Zarządzanie parkingami przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.
- Problemy z parkowaniem dostrzega się szczególnie w centrach miast DROF, w godzinach od 7:00 do 16:00, stąd w ostatnim czasie m.in. poszerzono SPP w Dębicy

3.5 Ruch pieszy i osoby o szczególnych potrzebach

Ruch pieszy stanowi podstawową formę poruszania się na obszarze objętym planem. Ponadto stanowi uzupełnienie dla podróży samochodem (dojście do parkingu) czy transportem publicznym (dojście na przystanek lub stację kolejową). Infrastruktura dla ruchu pieszego w centrach Dębicy i Ropczyc pomimo dobrego stanu technicznego chodników, wymaga dostosowania do poruszania się osób niepełnosprawnych, jak również eliminacji barier w postaci słupów oświetleniowych lub znaków drogowych, usytuowanych w ciągu chodników.

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych oraz osób niepełnosprawnych powinno się zapewnić odpowiednią wysokość krawężników, szerokość i nawierzchnię chodników, która pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób na wózkach inwalidzkich. Tworzona infrastruktura pieszka powinna wpisywać się w założenie 8-80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę). Ponadto powinno się niwelować miejsca parkingowe na chodnikach (włącznie z zakazem parkowania na nich i egzekwowaniem zakazu).



Fotografia 6. Infrastruktura pieszo-rowerowa w Ropczycach

Źródło: Serwis informacyjny Miasta Dębica

Podnoszenie bezpieczeństwa pieszych powinno odbywać się również poprzez odpowiednie doświetlenie przejść dla pieszych. Większość odcinków chodników i ciągów pieszych posiada nową nawierzchnię z kostki brukowej.

Na wielu przejściach dla pieszych wykonane są obniżenia krawężników ułatwiające przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym fizycznie. Niemniej jednak w niektórych

gminach zauważalne jest nadal występowanie braku ciągłości w infrastrukturze pieszej lub brak takiej infrastruktury w ogóle. Niedostateczny stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszym oraz sterowanie ruchem drogowym preferujące transport samochodowy stanowią kierunki interwencji w obszarze infrastruktury pieszej jak i osób z niepełnosprawnościami. Ostatnich latach sukcesywnie podejmowane są inwestycje związane z budową, przebudową oraz modernizacją chodników w tym także ciągów pieszo-rowerowych.

W celu umożliwienia swobodnego poruszania się pieszych, w tym osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej zdolności ruchowej, powinno się zapewnić wyniesienie jezdni do poziomu chodnika przy przejściach dla pieszych oraz ciągłość nawierzchni i niwelety. Pozwoli to na swobodne przemieszczanie się osób z wózkami dziecięcymi i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Tworzona infrastruktura piesza powinna wpisywać się w założenie 8-80 (dostosowana do korzystania przez 8-latkę i 80-latkę).

Ważne jest również podnoszenie bezpieczeństwa pieszych, które może odbywać się np. poprzez doświetlanie przejść dla pieszych lub budowę tzw. aktywnych przejść dla pieszych.

Dokonując modernizacji/remontu/budowy dróg na obszarach zabudowanych, powinno się nadać priorytet pieszym np. poprzez wyniesienie jezdni do poziomu chodnika w obrębie przejścia - zachowanie ciągłości nawierzchni i niwelety.

Ponadto powinno się minimalizować liczbę miejsc parkingowych wyznaczanych na chodnikach (w miarę możliwości przenosić je na jezdnię), a w przypadku konieczności wyznaczenia ich należy dokonać szczegółowej analizy, czy nie zostanie utrudnione poruszanie się pieszych, w tym osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej.

3.6 Transport rowerowy

Infrastruktura dla ruchu rowerowego w obszarze funkcjonalnym objętym D-ROF znajduje się obecnie w fazie planowania i rozwoju. W większości gmin brak jest wyznaczonych dróg dla rowerów. Wyjątek w tym zakresie stanowi miasto Dębica, w którym występują oznakowane odcinki dróg/ścieżek dla rowerów.

Tabela 2. Długość dróg dla rowerów ogółem w gminach DROF.

Jednostka	2011	2016	2020	2021
Gmina Miasta Dębica	9,6	18,2	15,5	15,5
Gmina Dębica	0,0	1,5	3,8	5,8
Gmina Ropczyce	0,0	0,0	5,7	5,7
Gmina Żyraków	0,5	2,8	3,9	5,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Fotografia 7. Ropczyce - dworzec kolejowy oraz Dębica - ul. Fabryczna

Źródło: Opracowanie własne.

Możliwości rozwoju tej formy mobilności leżą przede wszystkim w rozbudowie infrastruktury dla rowerów, promocji tej formy podróżowania wśród mieszkańców, wykorzystania walorów turystycznych regionu dla ruchu rowerowego, jak również w realizacji na terenie miast systemów typu „rower miejski”.

Czynnikiem niekorzystnym dla rozwoju tej gałęzi transportu w codziennych podróżach międzygminnych jest ukształtowanie w południowej części obszaru funkcjonalnego terenu. Rozwój tej formy mobilności ograniczają również czynniki ekonomiczne i formalno-instytucjonalne. W przypadku konieczności redukcji kosztów inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury drogowej w gminach, w pierwszej kolejności wstrzymuje się realizację budowy dróg dla rowerów. Problemem są również nieuregulowane sprawy własnościowe gruntów, w ramach których ma zostać poprowadzona ścieżka rowerowa, co znacznie wydłuża czas przygotowania inwestycji. Brakuje również rozwiązań z obszaru zarządzania ruchem, takich jak ulice z kontraruchem rowerowym, wydzielone pasy dla rowerów itp.

Sieć dróg rowerowych nie tworzy spójnego systemu rowerowego dla całego D-ROF. Brakuje opracowania dokumentów planistycznych, np. planu sieci dróg i ścieżek rowerowych dla obszaru DROF, które pokazałyby koncepcję docelowej sieci dróg i ścieżek rowerowych, a także określały standardy, jakie powinny spełniać wszystkie nowo budowane drogi i ścieżki rowerowe.

Analizy przeprowadzone na obszarze D-ROF wskazały także na niezadowalający stan systemu dróg rowerowych, ogólny brak kultury jazdy zmotoryzowanych uczestników ruchu, ograniczenia związane z dużymi odległościami do pokonania oraz niekorzystnym ukształtowaniem terenu (Ropczyce). Z drugiej strony zidentyfikowano wzrost znaczenia aktywności fizycznej wśród mieszkańców oraz duży potencjał ruchu rowerowego w poprawie jakości powietrza czy też ekonomiczne walory wyboru roweru jako środka transportu.

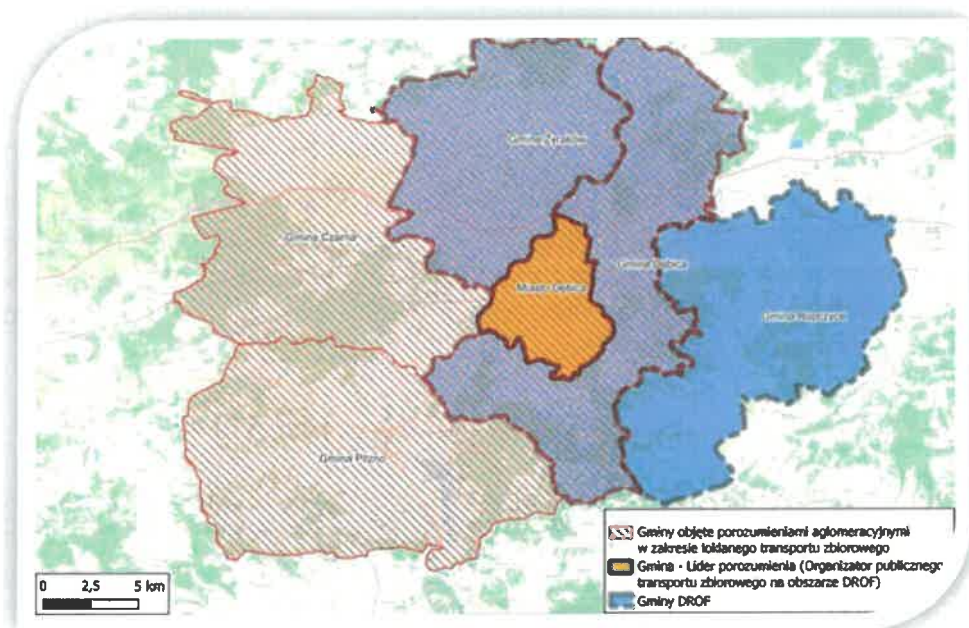
Ważnym elementem jest współpraca wszystkich jednostek od momentu planowania dróg, ścieżek rowerowych poprzez proces realizacji inwestycji. Przy planowaniu koncepcji sieci dróg, ścieżek rowerowych należy pamiętać o punktach integracji między różnymi środkami transportu. System roweru miejskiego, a docelowo np. regionalnego (który swoim zasięgiem obejmowałby kilka gmin, a docelowo cały obszar DROF może w przyszłości znacząco podnieść atrakcyjność transportu rowerowego zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.

3.7 Transport zbiorowy

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie DROF jest tylko Gmina Miasto Dębica. Transport wykonywany jest w granicach administracyjnych gminy oraz w granicach administracyjnych gmin sąsiadujących, z którymi zawarto stosowne porozumienia. W ramach systemu dębickiej komunikacji miejskiej organizowane są gminne przewozy pasażerskie tylko na liniach autobusowych. Usługi przewozowe w dębickiej komunikacji świadczy Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o. o. w Dębicy (MKS), która jest operatorem publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy wykonawczej zawartej z Gminą Miasto Dębica. Na koniec 2022 roku przewozy były wykonywane na terenie Dębicy oraz 4 gmin:

- Dębica,
- Czarna,
- Żyraków,
- Pilzno,

w ramach zawartych porozumień międzygminnych.



Mapa 6. Gminy objęte porozumieniami w zakresie lokalnego transportu zbiorowego

Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Miasto Dębica zarządza również infrastrukturą niezbędną do wykonywania usług publicznego transportu zbiorowego, która znajduje się na jej terenie, a w szczególności: zatokami autobusowymi, pętlami autobusowymi, wiatami przystankowymi. Obecnie w mieście Dębica zlokalizowanych jest 109 przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Dębica, część z nich przeznaczona jest tylko dla operatora. Poniżej przedstawiono wykaz linii obsługiwanych przez MKS.

Tabela 3. Wykaz linii obsługiwanych przez MKS.

Numer linii	Trasa
1	Starzyńskiego Pętla - Dębica Dworzec PKP - WUCH - Lakiery Dębica
2	Wolica III - Dworzec PKP - Sandomierska Tabor
3	Wielopolska Las - Dębica Dworzec PKP - Krakowska Szpital - Straszęcin Kościół
4	Zajezdnia MKS - Dębica Dworzec PKP - Wolica III - Wielopolska Cmentarz
5	Dębica Rzeszowska Nadleśnictwo - zajezdnia MKS - Straszęcin - Grabiny - Chotowa Ośrodek Wypoczynkowy - Lipiny
6	Zajezdnia MKS - DK MORS - Nosala - Zajezdnia MKS
7	Wolica III - Słoneczna PKP - Zawada Hutchinson
8	Północna PBROL - WUCH - Mościckiego Tikkurila
9	Budzisz Pętla - Robotnicza Skrzyżowanie - DK Mors
16	Dębica Zajezdnia MKS - Borowa - Borowa Sklep

Źródło: Materiały Gminy Miasta Dębica.

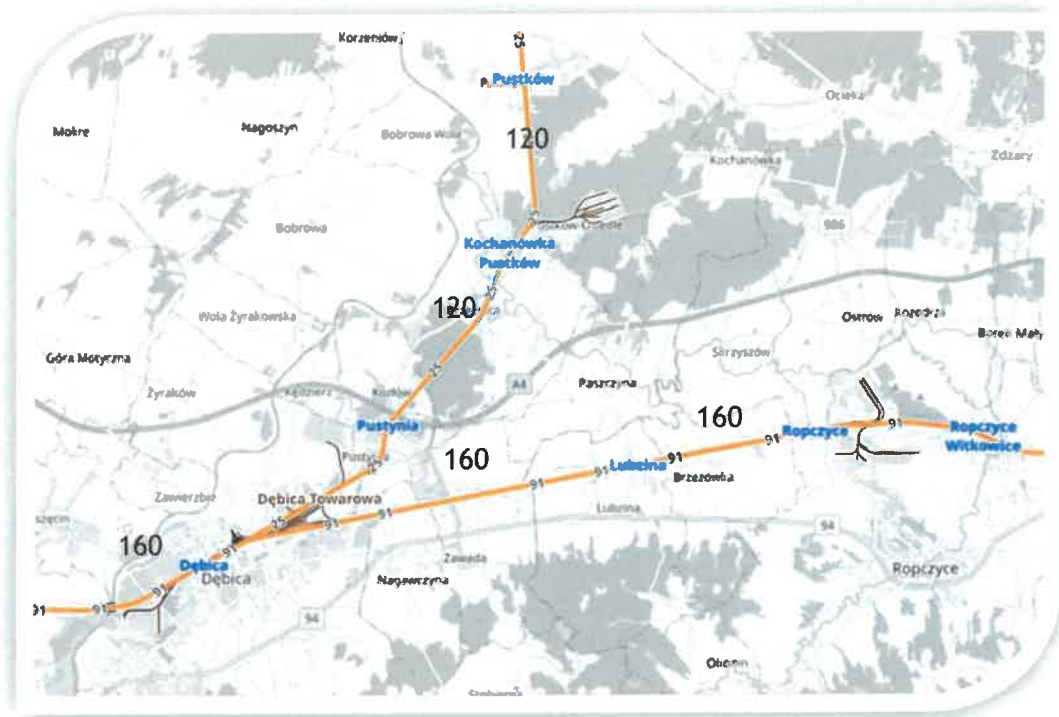
Analizując na etapie diagnozy powyższą sieć połączeń oraz liczbę i lokalizację przystanków komunikacji stwierdza, że są one dostępne dla większości mieszkańców a infrastruktura zaspokaja ich potrzeby. Podobnie jest w przypadku miejscowości ościennych, do których dojeżdża komunikacja zbiorowa. Istnieje potrzeba budowy nowych i modernizacji istniejących przystanków autobusowych.

3.7.1 Komunikacja gminna, powiatowa i ponad powiatowa

Komunikacja gminna, powiatowa oraz ponad powiatowa w większości odbywa się na zasadach komercyjnych. Na tych połączeniach gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników. W 2022 roku powiat Dębicki wydał 13 zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób, a powiat Ropczycko - Sędziszowski 6.

3.7.2. Kolej jako „kręgosłup” systemu transportu zbiorowego

System transportu kolejowego na terenie Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego opiera się na funkcjonowaniu połączeń kolejowych obsługujących ten obszar zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej.



Mapa 7. Dopuszczalne prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez DROF

Źródło: Openrailwaymap.

Na system transportu kolejowego w analizowanym obszarze składają się następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 91 Kraków Główny - Medyka - zelektryfikowana, dwutorowa linia, która stanowi część pan-europejskiego szlaku E30. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:
- Linia kolejowa nr 25 Łódź Kaliska - Dębica - częściowo zelektryfikowana, jedno- i dwutorowa linia kolejowa o długości 323,528 km przebiegająca przez województwa łódzkie, świętokrzyskie i podkarpackie. Stacje i przystanki w granicach obszaru funkcjonalnego:

Głównymi stacjami kolejowymi na analizowanym obszarze są stacje: Dębica oraz Ropczyce. Stacja Dębica jest węzłem kolejowym. Na tych stacjach zatrzymują się pociągi dwóch przewoźników: PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne) oraz Polregio S.A. (pociągi regionalne organizowane przez Urząd Marszałkowski woj. podkarpackiego).

Pomimo modernizacji linii kolejowych stan niektórych budynków stacyjnych i infrastruktury do obsługi podróżnych jest niewystarczający i w dalszej perspektywie czasowej wymaga poprawy. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej.

Sieć szybkich połączeń kolejowych wraz z układem przystanków mogą stanowić szkielet szynowego systemu transportowego dla przewozów pasażerskich wewnątrz DROF. W obrębie przystanków kolejowych konieczna będzie realizacja elementów infrastruktury transportowej towarzyszącej (węzły przesiadkowe, terminale autobusowe, parkingi, w tym funkcjonujące w systemie P&R) integrującej kolej z innymi podsystemami transportowymi.

Jednostki wchodzące w obszar DROF nie mają bezpośredniego wpływu na modernizację i remonty infrastruktury kolejowej, funkcjonujące połączenia kolejowe - w tym obowiązujące rozkłady jazdy.

Układ sieci kolejowej na terenie DROF posiada potencjał przyszłego „kręgosłupa” systemu pasażerskiego transportu publicznego.

3.8 Węzły przesiadkowe, przystanki autobusowe

Projektowanie i budowa węzła przesiadkowego odbywają się na zasadach indywidualnych, na podstawie oceny założonych cech węzła, prognozy ruchu oraz warunków występujących w otoczeniu. Centra przesiadkowe (węzły przesiadkowe) są ważnym elementem w rozwoju mobilności. Miasto Dębica zostało wskazane w Krajowym Planie Transportowym jako jeden z głównych węzłów transportowych w województwie podkarpackim. Ważnym węzłem przesiadkowym o znaczeniu ponadlokalnym i regionalnym jest również miasto Ropczyce. W tych węzłach w rejonie dworców kolejowych i autobusowych należy łączyć wszystkie systemy transportu i organizować parkingi typu: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride.



Fotografia 8. Ropczyce - dworzec kolejowy

Źródło: Opracowanie własne.

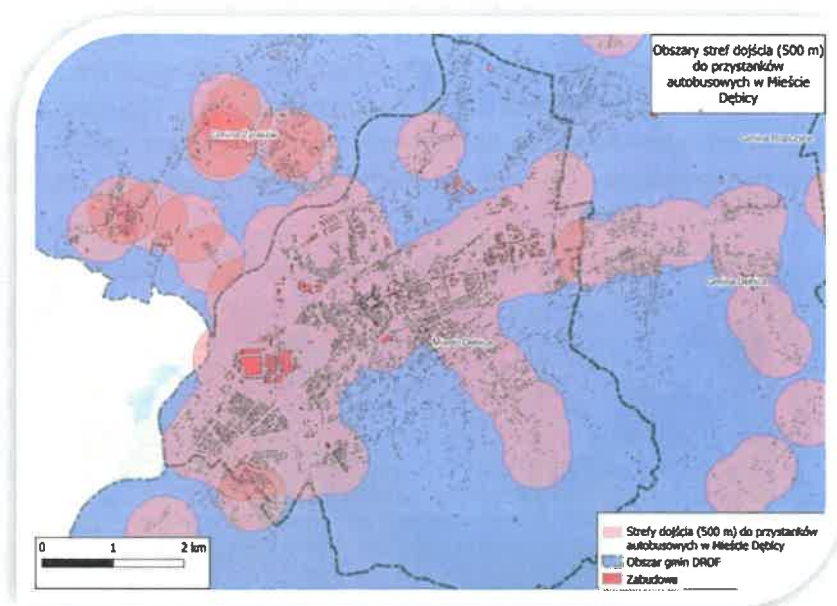
Na terenie Dębicy oraz Ropczyc funkcjonuje dworzec kolejowy, przy którym zlokalizowane są przystanki autobusowe, parkingi dla samochodów osobowych, miejsca postojowe dla rowerów oraz w Dębicy parkingi taxi. Wskazane miejsca mimo łączenia różnych rodzajów transportu nie spełniają jednak założeń funkcjonalnych multimodalnych węzłów przesiadkowych (centrów przesiadkowych), ponieważ:

- odległości między peronami kolejowymi, przystankami autobusowymi i parkingami są zbyt duże (idealna przesiadka powinna zająć pomiędzy 3-5 minut),
- brak odpowiedniego, spójnego systemu informacji pasażerskiej, w tym oznaczeń kierujących np. z peronu kolejowego na przystanki autobusowe.

Wyżej wymienione dworce w przyszłości, powinny stać się węzłami multimodalnymi - centrami przesiadkowymi.

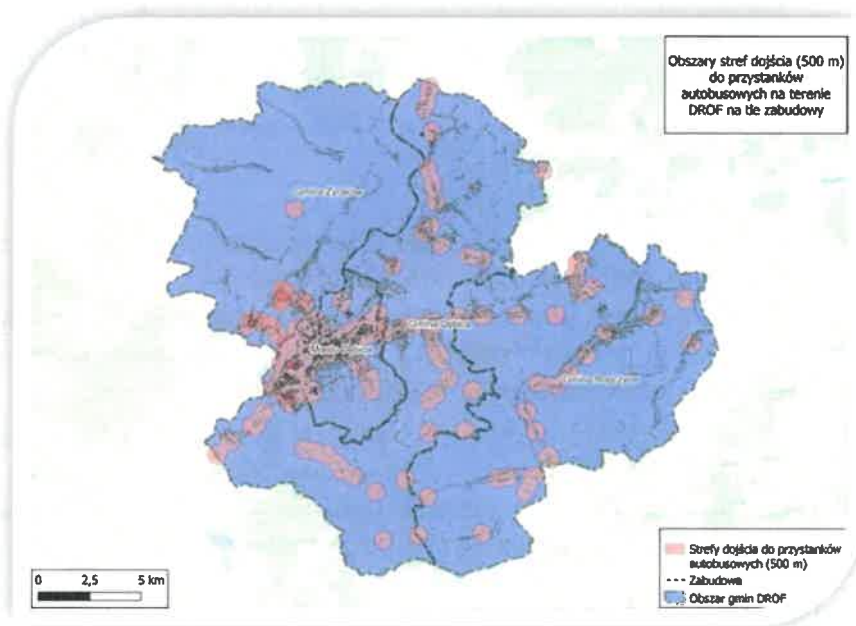
Jednym z ważniejszych elementów systemu transportu zbiorowego w miastach jest lokalizacja przystanków. Dostępność do infrastruktury przystankowej przekłada się bezpośrednio na liczbę osób korzystających z transportu zbiorowego. Na obszarach miejskich

zakłada się, że odległość dojścia do przystanku powinna wynosić od 300 do 500 m, co przekłada się na czas dojścia ok. 5-6 minut. Na poniższych mapach przedstawiono strefy dojścia do przystanków (500 m) na terenie miasta Dębicy oraz na terenie DROF.



Mapa 8. Strefy dojścia (500 m) do przystanków autobusowych w Dębicy

Źródło: Opracowanie własne.



Mapa 9. Strefy dojścia (500 m) do przystanków autobusowych na obszarze DROF

Źródło: Opracowanie własne.

Na obszarach wiejskich oddziaływanie przystanków autobusowych zwiększa się, a akceptowalny czas dojścia wydłuża się nawet do ok. 15-20 minut (zależy to od łącznego czasu wykonywanej podróży).¹

Przy projektowaniu nowych węzłów przesiadkowych w celu wdrożenia jak najwyższych standardów należy zwracać szczególną uwagę na:

- możliwość zmiany środka transportu w ramach jednego peronu,
- jak najmniejsze różnice wysokości, należy unikać różnic poziomów w obrębie węzła,
- projektowanie jak najkrótszych dróg dojścia między poszczególnymi środkami transportu,
- opracowanie czytelnego systemu informacji dla podróżnych,
- zapewnienie komfortowego miejsca oczekiwania dla podróżnych,
- zapewnienie w obrębie węzła lub niedalekiej odległości usług powiązanych z funkcją transportową i nie tylko, np. obiekty gastronomiczne itp.,
- dostępność węzła - ciągłość i stan chodników, dróg rowerowych prowadzących do węzła,
- możliwość wkomponowania drzew, krzewów w krajobraz węzła.

Warto przy okazji tworzenia węzłów przesiadkowych uwzględnić ww. zapisy zarówno dot. kwestii technicznych (budowy przestrzennej węzła - generalnie, im mniejszy węzeł, tym lepszy), jak i niezbędnego wyposażenia, które wpływa na poprawę komfortu i bezpieczeństwa samej przesiadki, umożliwiając jednocześnie korzystanie z dodatkowych usług np. handlowo-logistycznych.

Na obszarze DROF bardzo ważny jest także rozwój parkingów P&R, w szczególności w mieście Dębica, Ropczyce oraz przy przystankach autobusowych. Parkingi te umożliwią pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i dojazd do celu podróży transportem zbiorowym, rowerem miejskim lub wypożyczoną hulajnogą elektryczną.

¹ Transport miejski i regionalny 02 2020, Wpływ czynników związanych z podróżą na czas dojścia do przystanku publicznego transportu zbiorowego

3.9 Transport indywidualny - samochodowy

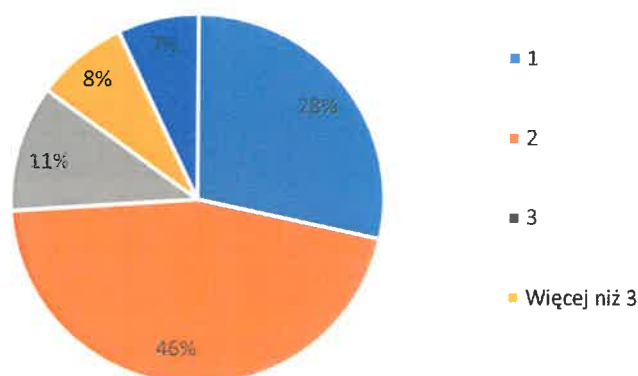
Na przestrzeni lat obserwuje się intensywny wzrost liczby samochodów osobowych. Przekłada się to na wzrost zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczenia dróg, a także sprzyja rozwojowi zjawiska suburbanizacji. Poniżej przedstawiono porównanie liczby zarejestrowanych pojazdów osobowych w latach 2011, 2016, 2020 i 2021 na obszarze DROF.



Wykres 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów ogółem w powiatach dębickim oraz ropczycko-sędziszowskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poniżej na wykresie przedstawiono odpowiedź na pytanie: „Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym?”, zadane w ankiecie wykonanej w ramach opracowywania SUMP.



Wykres 4. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n=1 578)

Źródło: Opracowanie własne.

3.9.1 Samochody elektryczne

Obecnie promuje się pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi, które są bez emisyjnie podczas poruszania się. Samochody elektryczne nie rozwiązują problemu kongestii drogowej, tak samo zajmują przestrzeń miejską, są przeznaczone do przewozu średnio od 2 do 5 osób. Ich zaletą jest zmniejszona ilość emisji substancji szkodliwych do środowiska. Na koniec kwietnia 2022 roku w Polsce były zarejestrowane łącznie 46 552 osobowe i użytkowe samochody z napędem elektrycznym, a na koniec marca 2023 roku liczba ta wzrosła do 67 127 pojazdów, czyli o 63% więcej niż rok wcześniej. Pokazuje to dynamiczny wzrost liczby pojazdów z napędem elektrycznym. Jednak w dalszym ciągu problemem jest zbyt słabo rozwinięta infrastruktura do ich ładowania. Chociaż liczba ta rośnie w coraz szybszym tempie, pozostaje znacznie poniżej celów rządu, który początkowo zakładał, że do 2025 roku po polskich drogach będzie jeździć milion pojazdów elektrycznych. Odsetek pojazdów elektrycznych w Polsce jest również jednym z najniższych w Unii Europejskiej.

W Polsce sieć infrastruktury nadal koncentruje się przede wszystkim na obszarach o największym zapotrzebowaniu na urządzenia do ładowania, a konkretnie w ośrodkach miejskich o liczbie ludności przekraczającej 100 000 mieszkańców. W pierwszym kwartale 2023 roku Warszawa odnotowała najbardziej znaczący wzrost - powstało aż 31 nowych instalacji.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbowo dane statystyczne dotyczące zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach DROF (BEH+PHEV).

Tabela 4. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach DROF.

Powiat	Liczba zarejestrowanych samochodów (BEH+PHEV)
Powiat dębicki	42
Powiat ropczycko-sędziszowski	8
RAZEM	50

Źródło: www.samar.pl, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) i Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA).

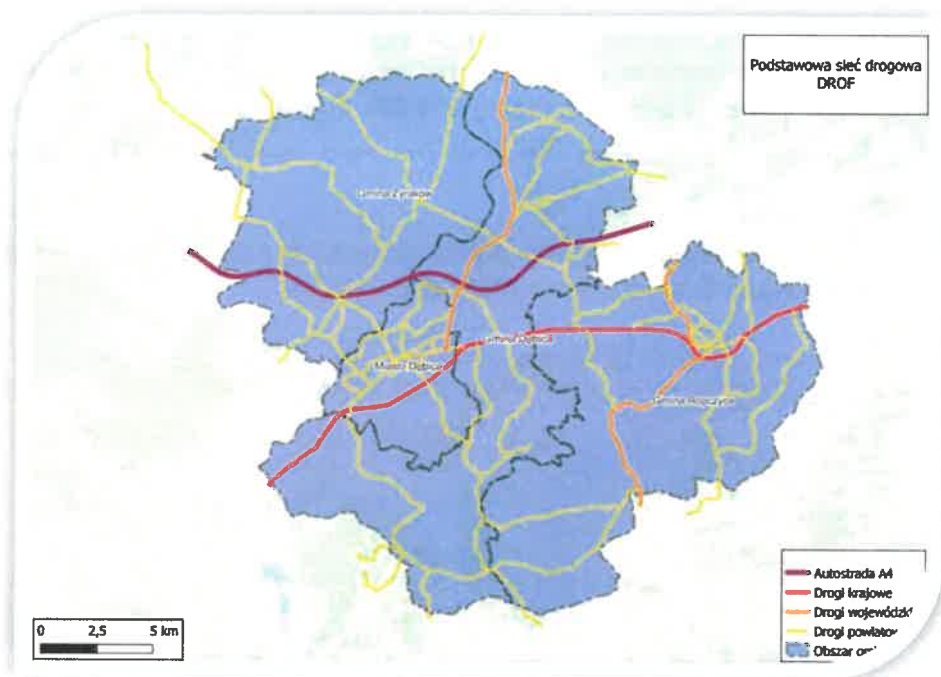
Stosunkowo mała liczba samochodów elektrycznych w powiatach DROF może wynikać z ograniczonej infrastruktury do ładowania tego typu pojazdów, co skutecznie hamuje rozwój elektromobilności w transporcie indywidualnym oraz ciągle wysokich cen ich zakupu.

3.10 Transport towarowy

Transport towarów w Dębicko-Ropczyckim Obszarze Funkcjonalnym odbywa się w czterech relacjach:

- ❖ przywóz ładunków do obszaru funkcjonalnego DROF;
- ❖ wywóz ładunków z obszaru funkcjonalnego DROF;
- ❖ transport ładunków tranzytem przez obszar funkcjonalny DROF;
- ❖ transport ładunków wewnątrz obszaru funkcjonalnego DROF.

Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy w relacji wschód - zachód odbywa się autostradą A4 oraz drogą krajową nr 94. Niemniej jednak z uwagi na aktywność gospodarczą obszaru, park przemysłowy oraz liczne zakłady produkcyjne, ruch pojazdów ciężarowych i dostawczych stanowi istotny problem dla ruchu miejskiego, jak i lokalnego.



Mapa 10. Sieć drogowa DROF

Źródło: Opracowanie własne.

W kontekście krajowym nie opracowano jak dotąd szczegółowych dokumentów strategicznych i kierunkowych dotyczących tego obszaru transportu takich jak np. Zrównoważony Plan Logistyki Miejskiej (SULP - Sustainable Urban Logistics Plan).

Obecnie przewozy ładunków realizowane są przez niezależnie funkcjonujące podmioty, które kierują się własnymi potrzebami, nie uwzględniając potrzeb innych podmiotów. Brak skutecznych rozwiązań w obrębie przewozów ładunków może być w przyszłości przyczyną wielu negatywnych skutków, ponieważ ograniczenie przestrzeni miejskiej wywołuje

konflikty między użytkownikami infrastruktury miejskiej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

Według przeprowadzonych w miesiącach czerwiec - lipiec 2023 r. badań ankietowych dotyczących mobilności wśród mieszkańców oraz osób podróżujących na terenie Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego połowa respondentów deklaruje, że w ich mieście/gminie występuje duży ruch pojazdów ciężarowych. Uzyskane odpowiedzi mieszkańców pokrywają się z danymi z GPR, z których jednoznacznie wynika duży udział ruchu pojazdów ciężarowych w gminach.

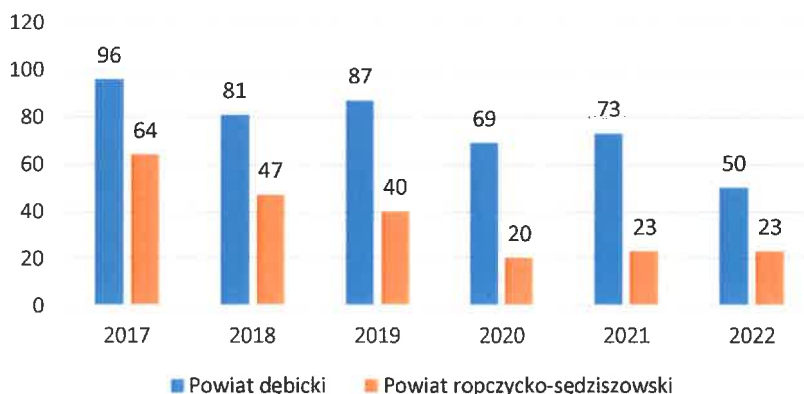
Przewozy ładunków realizowane są przez niezależnie funkcjonujące podmioty (firmy), które kierują się własnymi potrzebami. Brak skutecznych rozwiązań w obrębie przewozu ładunków będzie w przyszłości przyczyną wielu negatywnych skutków, ponieważ ograniczenie przestrzeni miejskiej wywołuje konflikty między użytkownikami infrastruktury miejskiej a nadawcami i odbiorcami ładunków.

3.11 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

O bezpieczeństwie ruchu drogowego świadczy liczba wypadków i kolizji na danym obszarze. Statystyki takie na obszarze Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego prowadzą:

- Powiatowa Komenda Policji w Dębicy,
- Powiatowa Komenda Policji w Ropczycach.

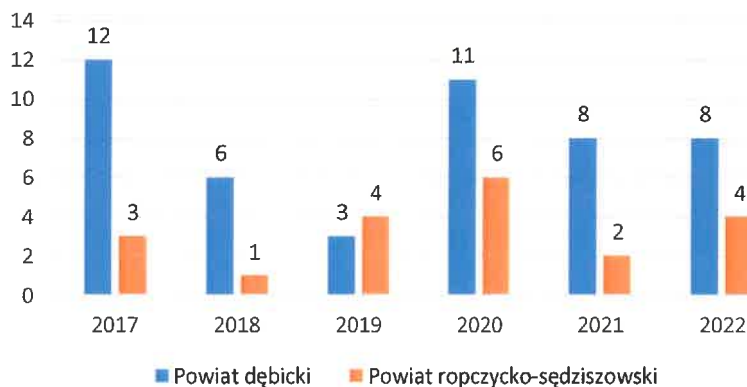
Poniżej przedstawiono statystyki liczby wypadków w powiatach DROF w latach 2017-2022.



Wykres 5. Liczba wypadków drogowych w powiatach DROF w latach 2017-2022.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Oprócz wypadków na obszarze DROF dochodzi do kolizji i zdarzeń drogowych, w których powstają wyłącznie straty materialne (nie ma osób poszkodowanych). Trudno określić, jaka jest faktyczna liczba takich sytuacji i gdzie mają one miejsce, ponieważ większość z nich nie jest zgłaszana i rejestrowana w statystykach policyjnych. Niemniej w latach 2017-2022, według danych statystycznych, daje się zaobserwować trend malejący dotyczący liczby wypadków drogowych. Niestety, trendu malejącego nie można odnotować w przypadku liczby ofiar śmiertelnych w tym samym okresie.



Wykres 6. Liczba ofiar śmiertelnych w powiatach DROF w latach 2017-2022.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

3.12 Uwarunkowania prawne

3.12.1 Analiza lokalizacji funkcji związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru

Dębicko-Ropczycki Obszar Funkcjonalny współtworzą 4 jednostki samorządowe, czyli Gmina Miasta Dębica, Gmina Dębica, Gmina Ropczyce i Gmina Żyraków (dalej: DROF). Jest to obszar obejmujący jednostki samorządowe powiązane ze sobą funkcjonalnie i zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju wspólnego obszaru. Założenia DROF współgrają z istotą coraz bardziej popularyzowanych działań mających na celu zacieśnianie relacji pomiędzy miastami, a ich obszarami funkcjonalnymi, rozumianymi jako obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego)². Obszar funkcjonalny jest powierzchnią, która na wielu płaszczyznach wymaga wspólnych rozwiązań służących zharmonizowanemu rozwojowi przestrzennemu i skutecznej polityce społeczno-gospodarczej. Zgodnie z polskimi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, tj.: Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030) oraz Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w obszarach funkcjonalnych, ze względu na stopień złożoności zagadnień społeczno-gospodarczych i przestrzennych oraz na konieczność zwiększenia koordynacji i efektywności działań publicznych, powinny być stosowane specjalne rozwiązania w sferze zarządzania i planowania, w tym strategię rozwoju oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Współpracę jednostek administracyjnych uważa się za niezbędny element ich sprawnego funkcjonowania, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i pod względem gospodarczym i społecznym. W KSRR 2030 przewidziano zwiększenie roli i odpowiedzialności samorządów lokalnych jako podmiotów decydujących o polityce rozwoju w skali lokalnej. Strategia ta tworzy warunki do większego angażowania się samorządów gminnych i powiatowych w realizację wspólnych projektów i we współpracę ponad granicami administracyjnymi.

Obszar funkcjonalny, skupiając jednostki zainteresowane współpracą i realizowaniem wspólnych celów, nie posiada mechanizmów prawnych, które umożliwiłyby mu podejmowanie działań. Samo utworzenie obszaru funkcjonalnego nie przekłada się na powstanie organizmu prawnego, który w sposób podmiotowy mógłby realizować wspólne współtworzącym go jednostkom cele. Nie jest też możliwym prowadzenie efektywnych działań przy rozproszeniu obowiązków i odpowiedzialności na obszarze kompetencyjnym jednostek samorządu współtworzących DROF. Konieczne jest posłużenie się instrumentami prawnymi, jakie przewidują przepisy ustaw samorządowych³, w celu scedowania określonych kompetencji na podmioty dające najlepszą rękojmię kompetentnego i kompleksowego wdrożenia działań w celu realizacji wspólnych celów. W przypadku zakresu działania, jakim jest zarządzanie elementami zrównoważonej mobilności, istotne jest, aby kompetencje zostały powierzone jednostce lub jednostkom, które mają największe doświadczenie w organizowaniu transportu publicznego, a tym samym dają najlepsze gwarancje podjęcia efektywnych i kompleksowych działań.

² Art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1259 ze zm.).

³ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 ze zm.).

3.12.2 Analiza możliwości form współpracy między wszystkimi jednostkami

Realizacja wspólnych celów jednostek samorządu zrzeszonych w DROF wymaga podjęcia przez nie ścisłej współpracy w ramach form dopuszczalnych przez przepisy ustaw samorządowych. Ustawa o samorządzie gminnym w art. 10 ust. 1 przewiduje, że wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego, a zatem między jednostkami wszystkich szczebli (gminami, powiatami, województwami). Zawarte w tej ustawie regulacje form współpracy gmin z innymi jednostkami samorządu terytorialnego obejmują:

- 1) publicznoprawne formy współdziałania: związki i porozumienia międzygminne,
- 2) prywatnoprawne formy współdziałania: stowarzyszenia gmin.

Współpraca gmin w formie związku międzygminnego jest zawiązywana na podstawie uchwał podjętych przez rady zainteresowanych gmin (art. 64 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym). Bezpośrednio po przyjęciu uchwały o utworzeniu związku może zostać podjęta uchwała w sprawie przyjęcia statutu związku, przy czym dla ważności tej drugiej wymagana jest bezwzględna większość ustawowego składu organu stanowiącego (art. 67 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym). Uchwała o utworzeniu związku, do czasu nabycia przez związek osobowości prawnej (art. 67 ust. 2b ustawy o samorządzie gminnym), nie wywołuje skutków zewnętrznych w stosunkach gmin tworzących związek. W szczególności prawa i obowiązki, które mają zostać przekazane związkowi, na tym etapie nadal przysługują gminom, a zadania publiczne muszą być nadal wykonywane przez organy tych gmin⁴. Utworzony związek gminny podlega wpisowi do rejestru związków prowadzonego przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej.

Związki międzygminne są jednostkami sektora finansów publicznych, odrębnymi od tworzących je jednostek samorządu terytorialnego (zob. art. 9 pkt 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1270 ze zm.), w związku z czym nie można ich uznawać za gminne jednostki organizacyjne ani za gminne osoby prawne. Nie ulega wątpliwości, że podmiotem tworzącym związek międzygminny mogą być również miasta na prawach powiatu, jako gminy wykonujące zadania powiatów (zob. art. 92 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym). Prawa i obowiązki gmin uczestniczących w związku międzygminnym, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, przechodzą na związek z dniem ogłoszenia statutu związku (art. 64 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym). Podstawowym celem tworzenia związków międzygminnych jest wspólne wykonywanie zadań publicznych przez dwie lub większą liczbę gmin. To gminy tworzące związek powinny decydować, jakiego rodzaju zadania publiczne będzie on wykonywał, przy czym ograniczeniem zakresu działania związku jest jego cel, określony w art. 64 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym. Nie ma możliwości utworzenia związku międzygminnego w innym celu niż wspólne wykonywanie zadań publicznych przez gminy tworzące związek.⁵ Prawnie dopuszczalne jest, aby związki międzygminne wykonywały więcej niż jedno zadanie publiczne, powierzone im przez gminy. Nie ma również przeszkód, aby gminy współtworzące związek przekazały na jego rzecz jedynie część zadań własnych,

⁴ Por. P. Dremlkowski, P. J. Suwaj (red.), *Ustawa o samorządzie gminnym. Komentarz*, Warszawa 2023, komentarz do art. 64, Nb 12, *Legalis*

⁵ *Ibidem*, Nb 7.

pozostały zakres obowiązków pozostawiając do dalszego wykonywania przez siebie. Z drugiej strony brak jest przeciwwskazań, aby określone zadanie powierzone zostało dwóm związkom międzygminnym (por. wyr. NSA z 07.11.2008 r., II OSK 1216/08, Legalis), o ile wynika to z racjonalnych i uzasadnionych przesłanek.

Alternatywną formą współpracy pomiędzy gminami jest porozumienie międzygminne, którego celem jest powierzenia jednej z gmin zawierających porozumienie określonych zadań publicznych. Na mocy porozumienia nie powstaje nowa struktura organizacyjna, lecz gmina przejmująca wykonuje zadania publiczne na rzecz pozostałych gmin przy pomocy własnych organów i jednostek organizacyjnych. Porozumienie ma charakter dobrowolny, zawierane jest przez organy wykonawcze gmin (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast). Warunkiem formalnym przystąpienia gminy do porozumienia międzygminnego jest wyrażenie takiej woli przez radę gminy w drodze uchwały (por. art. 18 ust. 2 pkt 12 ustawy o samorządzie gminnym). Porozumienia są odrębnymi formami publicznoprawnymi, tworzonymi na podstawie umowy publicznoprawnej, przy czym treść tej umowy jest kształtowana swobodnie przez strony porozumienia. Przedmiotem porozumienia może być przekazanie wyłącznie zadań publicznych - zarówno własnych, jak i zleconych. Gmina wykonująca zadania w zakresie porozumienia przejmuje prawa i obowiązki pozostałych stron porozumienia (art. 74 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym), a tym samym, wykonuje je w swoim imieniu i na własną odpowiedzialność. Gmina przekazująca realizację zadań publicznych w drodze porozumienia jest zobowiązana do partycypowania w kosztach wykonywania zadań przez gminę przejmującą zadania do wykonania. Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 2267 ze zm.) jednostka samorządu terytorialnego realizująca zadania z zakresu działania innych jednostek samorządu terytorialnego, na mocy porozumień zawartych z tymi jednostkami, otrzymuje od tych jednostek dotacje celowe w kwocie wynikającej z zawartego porozumienia, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej. Szczegółowe zasady i terminy przekazywania dotacji na realizację przez jednostkę samorządu terytorialnego zadań regulują zawarte przez gminy porozumienia. Zgodnie z art. 13 pkt 6 lit. a ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1461 ze zm.), porozumienia w sprawie wykonywania zadań publicznych zawarte między jednostkami samorządu terytorialnego podlegają ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym, przy czym publikacja ma charakter informacyjny i nie ma wpływu na datę wejścia w życie zawartych w porozumieniu postanowień. Porozumienia międzygminne podlegają nadzorowi sprawowanemu przez wojewodę, a w zakresie spraw finansowych przez regionalną izbę obrachunkową.

Kolejną formą współpracy międzygminnej jest stowarzyszenie gmin, które może zostać utworzone w celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów. Dla założenia stowarzyszenia wymaganych jest co najmniej 3 założycieli (co najmniej 3 gminy). Organizację, zadania oraz tryb pracy stowarzyszenia określa jego statut. Zawiązane stowarzyszenie stanowi odrębny od tworzących go jednostek podmiot prawa, który uzyskuje osobowość prawną z chwilą wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego. Stowarzyszenia jednostek samorządowych wpisywane są do rejestru stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej. Stowarzyszenia gminne nie są jednostkami prawa publicznego, a zatem nie mogą być tworzone w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych poprzez przeniesienie praw i obowiązków na stowarzyszenie, a zatem w sposób, który wyłączałby

właściwość jednostki samorządu terytorialnego⁶. Stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego służy przede wszystkim wspólnej reprezentacji interesów tych jednostek w różnych obszarach życia społecznego, gospodarczego i politycznego. Formą działania stowarzyszeń jest prowadzenie działalności informacyjno-edukacyjnej, współtworzenie aktów normatywnych istotnych z punktu widzenia uczestników stowarzyszenia oraz wymiana myśli oraz doświadczeń⁷.

W zakresie form współpracy gmin z jednostkami samorządowymi innego szczebla przepisy ustawy o samorządzie gminnym dopuszczają współpracę z powiatami w formie:

- 1) związku powiatowo-gminnego;
- 2) porozumienia gminnego z udziałem powiatu, ale wyłącznie, jeśli zostało zawarte w celu przygotowania i realizacji strategii rozwoju ponadlokalnego (art. 10g ust. 4 ustawy o samorządzie gminnym);
- 3) stowarzyszenia.

Jeśli współpraca ma zostać nawiązana pomiędzy gminą a powiatem w formie związku powiatowo-gminnego, konieczne jest stosowanie odpowiednich regulacji zawartych w ustawie o samorządzie powiatowym. Odesłanie do przepisów ustawy o samorządzie powiatowym w tym zakresie zawiera art. 73 b ustawy o samorządzie gminnym, który stanowi, że jeśli do związku międzygminnego przystąpi powiat, to w takim przypadku następuje przekształcenie związku międzygminnego w związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym stroną porozumienia międzygminnego, o którym mowa w art. 10g ust. 4 tej ustawy, może być również powiat. Oznacza to, że ustawa o samorządzie gminnym dopuszcza udział powiatu w porozumieniu międzygminnym tylko, jeśli jego przedmiotem jest przygotowanie i realizacja strategii rozwoju ponadlokalnego. Wyłączenie to dotyczy powiatu, na którego terytorium znajduje się co najmniej jedna gmina, która uczestniczy w opracowaniu strategii rozwoju ponadlokalnego.

Ustawa o samorządzie gminnym reguluje też kwestię współdziałania gmin z powiatami w formie stowarzyszeń, stanowiąc, że mogą być zawiązywane w celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów.

Powyższe regulacje ustawy o samorządzie gminnym należy zestawić z odpowiednimi przepisami ustawy o samorządzie powiatowym, które regulują formy współdziałania powiatu z gminą. Zasady przekazywania przez powiat zadań własnych w ramach publicznoprawnych form współpracy określają przede wszystkim art. 65 i nast. ustawy o samorządzie powiatowym regulujące instytucję związku powiatów i związku powiatowo-gminnego oraz art. 73 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję porozumienia powiatów i art. 75 ustawy o samorządzie powiatowym regulujący instytucję stowarzyszenia tworzonego przez powiaty, w tym również z gminami i województwami. W wypadku wykorzystania tych form współpracy następuje przeniesienie, odpowiednio na związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo powiat wskazany w porozumieniu powiatów albo

⁶ Por. S. Gajewski, A. Jakubowski (red.), *Ustawa o samorządzie gminnym [w:] S. Gajewski, A. Jakubowski (red.), Ustawy samorządowe. Komentarz, Warszawa 2018, komentarz do art. 84, Nb 6, Legalis.*

⁷ *Ibidem.*

na stowarzyszenie, kompetencji publicznoprawnych przysługujących powiatowi i odpowiedzialności publicznoprawnej za realizację zadania własnego.

Zakładając przystąpienie do realizacji wspólnych zadań przez powiaty z obszaru DROF, należy wskazać, że dopuszczalną formą współpracy wszystkich jednostek może być związek powiatowo-gminny. Zgodnie z art. 72a ustawy o samorządzie powiatowym w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny, czyli odrębny od powiatów i gmin podmiot, posiadający osobowość prawną (art. 66 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym).

Powiaty mogą też zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym, powiat może zawrzeć porozumienie z gminą, z innym powiatem lub z województwem przekazując im swoje zadania do realizacji. Porozumienie to dwustronna lub wielostronna czynność dokonana przez powiaty (i gminy), a dochodząca do skutku na podstawie zgodnych oświadczeń woli tych podmiotów.⁸

W orzecznictwie podkreśla się, iż w ramach współdziałania przez utworzenie związku albo zawarcie porozumienia następuje zawsze przekazanie zadań publicznoprawnych (zob. wyr. NSA w Łodzi z 27.09.1994 r., SA/Łd 1906/94, niepubl.). Kontrowersyjnym zagadnieniem, które nabiera praktycznego znaczenia zwłaszcza w zakresie wspólnej realizacji zadania własnego, jest możliwość częściowego przekazania zadań publicznych na rzecz powiatu wskazanego w porozumieniu albo na rzecz związku powiatów lub powiatowo-gminnego. Ta fragmentaryczność przekazania może mieć różny wymiar, może dotyczyć przekazania jednego z kilku łączących się ze sobą funkcjonalnie i formalnie zadań, powierzenia tylko wybranych kompetencji z zachowaniem przez powiat powierzający innych wynikających z przepisów, a służących realizacji zadania, uprawnień czy wreszcie powierzenia realizacji zadania innemu powiatowi albo związkowi jedynie na ograniczonym obszarze. Uzasadnioną wątpliwość budzi poprawność dokonywania tego typu fragmentarycznego przekazania zadania własnego. Wydaje się jednak, że w wielu przypadkach podział taki, na warunkach określonych w przepisach prawa, powinien być dopuszczalny, bowiem wymaga tego skomplikowana praktyka realizacji zadań własnych gminy i powiatów z wielu obszarów.⁹

Rekomendowanym sposobem współpracy na potrzeby realizacji zadań w zakresie zarządzania elementami zrównoważonej mobilności nie może być zawiązanie stowarzyszenia z udziałem powiatów i gmin (art. 75 ust. 1 ustawy o samorządzie powiatowym). W doktrynie prawniczej słusznie wskazuje się, że pomimo braku wyraźnie zdefiniowanego w ustawie o samorządzie powiatowym celu, dla którego miałyby być tworzone stowarzyszenia, należy odwoływać się w tym kontekście do tej samej przesłanki co przy tworzeniu stowarzyszeń gminnych. Celem tym będzie zatem wspieranie idei samorządowej oraz obrona wspólnych interesów¹⁰. Kierując się zasadami wykładni, należy przyjąć, że stowarzyszenie nie może zostać utworzone w celu wspólnej realizacji zadań mieszczących się w katalogu zadań

⁸ *Ustawa o samorządzie powiatowym. Komentarz; red. dr Paweł Drembkowski, Warszawa 2019, komentarz do art. 73, Nb 2, Legalis.*

⁹ *Zob. Vademecum wójta, burmistrza, prezydenta; red. Zygmunt Jerzmanowski; Warszawa 2018, wyd. 1.*

¹⁰ *Zob. Moll, w: B. Dolnicki (red.), Ustawa o samorządzie powiatowym, 2007, s. 513.*

własnych powiatu. Po pierwsze, ustawodawca przewidział dla realizacji tego typu celów odrębne formy organizacyjno-prawne, takie jak związek powiatów oraz porozumienie powiatów, po drugie zaś, wykonywanie tych zadań nie będzie związane z realizacją jednego z dwóch ww. celów, tj. wspierania idei samorządu lub obrony interesów stowarzyszonych jednostek. W konsekwencji powiaty i gminy nie powinny podejmować współpracy w ramach stowarzyszenia w celu zarządzania elementami zrównoważonej mobilności jako działania przynależnego do zadań własnych jednostek samorządu.

Poza wymienionymi wyżej formami współpracy jednostek samorządu, możliwymi do wdrożenia w ramach DROF, zacieśnienie współpracy może nastąpić poprzez zawiązanie spółki prawa handlowego, której zostałyby zlecone wykonywanie zadań z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością. Kapitałowa spółka prawa handlowego, czyli spółka akcyjna lub spółka z o.o., inaczej niż jednostki sektora finansów publicznych, posiada osobowość prawną. Jest podmiotem odrębnym od jej wspólnika (lub wspólników, tu: jednostek samorządu terytorialnego), posiada własny majątek wniesiony do niej przez wspólnika lub nabyty albo wytworzony w toku bieżącej działalności, może nabywać prawa, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywana. Prowadzi własną, odrębną od powiatu czy gminy gospodarkę finansową, nie jest ani zobowiązana odprowadzać do budżetu powiatu czy gminy wypracowanych przez siebie przychodów, ani nie może pokrywać swoich wydatków z budżetu powiatu lub gminy. Przesunięcia majątkowe pomiędzy spółką a jej wspólnikiem mogą się odbywać tylko na zasadach wynikających z prawa handlowego¹¹ lub innych powszechnie obowiązujących przepisów prawa (zwłaszcza cywilnego). Spółka działa we własnym imieniu i na własne ryzyko. Jednostki samorządu nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania spółek przez nie współtworzonych, a te nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania swoich wspólników.

W przypadku utworzenia spółki prawa handlowego, jej zadaniem byłoby kompleksowe wdrożenie założeń w zakresie zrównoważonej mobilności na obszarze wszystkich jednostek samorządu przynależących do DROF. Spółka prawa handlowego mogłaby zostać utworzona przy współdziałaniu wyłącznie jednostek samorządu przynależnych do DROF albo też z wykorzystaniem procedury partnerstwa publiczno-prywatnego (dalej: PPP). Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania podmiot publiczny i partner prywatny zawiążą spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółkę akcyjną. Alternatywnie, umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może przewidywać, że w celu jej wykonania partner prywatny nabędzie udziały albo akcje spółki z udziałem podmiotu publicznego. Nabycie może nastąpić w drodze objęcia udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym albo akcji. Cel i przedmiot działalności takiej spółki nie może wykraczać poza zakres określony umową o partnerstwie publiczno-prywatnym, natomiast samą spółkę zawiązuje się na czas oznaczony, niezbędny do wykonania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz zakończenia jej spraw. Najpóźniej w terminie roku od dnia zakończenia czasu trwania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, partner prywatny zbywa udziały w tej spółce albo akcje tej spółki na rzecz podmiotu publicznego albo podlegają one umorzeniu. Zbycie albo umorzenie udziałów albo akcji może być nieodpłatne, jeżeli statut albo umowa spółki tak stanowi.

¹¹ Ustawa z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych, tj.: Dz. U. z 2022 r. poz. 1467 ze zm.

W zależności od wybranej formy współpracy przez jednostki zaangażowane w obszar funkcjonalny, wspólne działania mogą być finansowane ze środków własnych jednostek współtworzących DROF, jak też mogą być pozyskiwane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, a zatem przy zaangażowaniu finansowym podmiotu zewnętrznego.

Jednostki zrzeszone w DROF, poza środkami finansowymi pozyskiwanymi ze źródeł zewnętrznych, mogą korzystać także z zewnętrznego wsparcia eksperckiego przy koordynowaniu wspólnych działań i wypracowywaniu wspólnych stanowisk. Wsparcie facylitacyjne jest szczególnie istotne przy współpracy jednostek współtworzących obszar funkcjonalny. Podstawowym założeniem facylitacji jest wsparcie grupy tworzącej obszar funkcjonalny w taki sposób, aby proces pracy grupy był maksymalnie efektywny i zakończony osiągnięciem założonych celów. Facylitacja ma na celu wypracowanie wspólnego stanowiska przy pełnym zaangażowaniu podmiotów zainteresowanych tak, aby podejmowane decyzje były wspólne, a nie narzucone w sposób autorytarny przez podmiot dominujący. Prowadzenie wspólnej polityki w ramach DROF bez wsparcia facylitacyjnego czy innej formy wsparcia eksperckiego jest trudne, jeśli nie niemożliwe. Istotne jest, aby członkowie DROF mieli pełną świadomość problemów i braków występujących na całym obszarze funkcjonalnym tak, aby wdrażane rozwiązania faktycznie przyczyniały się do rozwoju całego obszaru. Rekomenduje się tym samym, aby w ramach DROF została nawiązana współpraca z podmiotami eksperckimi, a zarazem niezależnymi i niezaangażowanymi osobiście w projekt działalności obszaru funkcjonalnego, które będą wspierać koncyliacyjne podejmowanie decyzji w ramach DROF.

3.13 Stan mobilności - podsumowanie

Rozwój zrównoważonej mobilności w Dębicko-Ropczyckim Obszarze Funkcjonalnym wymaga w pierwszej kolejności zapewnienia atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego, poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego, modernizacji przystanków i węzłów przesiadkowych, modernizacji dróg gminnych i powiatowych oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej rozwój elektromobilności, w tym parkingów typu P&R i B&R.

Należy stale poszerzać zakres współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania promujące aktywną mobilność i zwiększających udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych na całym obszarze funkcjonalnym DROF. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzebę budowy dróg i konieczność zwiększania podaży miejsc parkingowych.

ANALIZA SWOT



4. Analiza SWOT

Przeprowadzony wcześniej etap diagnozy dał możliwość dokonania oceny sytuacji Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego w kontekście zrównoważonej mobilności w formie analizy SWOT. Wynikający z diagnozy obraz obecnej sytuacji mobilnościowej umożliwia spojrzenie na obszar funkcjonalny jak na jeden bardzo złożony organizm i uświadamia, że podejmowanie jakichkolwiek decyzji w jednym obszarze prawie zawsze wpływa na pozostałe obszary jego funkcjonowania. Na wiele czynników wpływających na funkcjonowanie DROF można mieć bezpośredni wpływ i mieć je pod kontrolą, niektóre jednak są niezależne od mieszkańców czy władz jednostek samorządowych. Bardzo istotna jest jednak sama świadomość mocnych i słabych stron oraz potencjalnych szans i zagrożeń, co umożliwia kierowanie rozwojem całego obszaru funkcjonalnego - zmierzając do wzrostu jakości zrównoważonej mobilności miejskiej. Odbyna się to w sposób określony stosownymi dokumentami i wytycznymi europejskimi, czyli przy udziale społeczeństwa i wszystkich interesariuszy, zmierza do wzrostu efektywności systemów transportowych, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad ochrony środowiska naturalnego.

W przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), zgodnie z europejskimi wytycznymi, przed podjęciem decyzji o przyszłej polityce niezbędna jest wiedza na temat problemów, z jakimi obecnie mamy do czynienia. W transporcie miejskim i mobilności wiedza ta jest często bardzo fragmentaryczna i niepełna. Jak kawałki układanki, dane i informacje muszą być zestawione razem, aby opisać obecną sytuację. Może temu służyć właśnie syntetyczna analiza SWOT. Aby przeprowadzić dobrą analizę, należy najpierw określić, jakie dane są potrzebne (do analizy wszystkich aspektów SUMP, a w szczególności priorytetów politycznych procesu), jakie informacje są dostępne, a jakich nadal brakuje. Wyzwaniem dla większości miast jest fakt, że ich dane nie są zharmonizowane pod względem ram czasowych lub zasięgu przestrzennego, a także, że dane są często dystrybuowane pomiędzy różnymi właścicielami, posiadaczami lub systemami przechowywania danych. W rezultacie dostęp może stać się problemem ze względu na brak informacji o istniejących bazach danych oraz z powodu niechęci do dzielenia się informacjami - w szczególności w przypadku operatorów komercyjnych, którzy mogą również żądać wysokich opłat za swoje dane lub powoływać się na poufność handlową. Dokładny audyt danych, doskonała komunikacja z właścicielami danych oraz wzajemna wymiana danych z nimi mogą pomóc w przezwycięzeniu tego problemu. Doświadczenie pokazało, że wczesne zaangażowanie wewnętrznych i zewnętrznych właścicieli danych oraz jasne porozumienia mogą przyczynić się do większej gotowości do współpracy.

Sporządzona analiza SWOT składa się z czterech elementów:

Mocnych stron

- czyli wszystkich zalet zrównoważonej mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców i które już dziś można uznać za zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Słabych stron

- wszystkich tych niedoborów mobilności miejskiej i barier hamujących jej rozwój w dobrym kierunku, które mogą być spowodowane niekorzystnymi działaniami organów zarządczych lub zaniechaniem pewnych działań.

Szans

- czynników, zazwyczaj zewnętrznych, które mogą działać pozytywnie w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności i ogólnie odpowiadać na potrzebę stałego rozwoju w tej dziedzinie.

Zagrożeń

- potencjalnych czynników, zazwyczaj zewnętrznych, które mogą powstrzymać lub spowolnić pozytywne zmiany w mobilności miejskiej w kontekście potrzeby jej równoważenia i często zmiany niekorzystnych trendów.

4.1 Mocne strony DROF

- potencjał instytucjonalny, finansowy i techniczny dla wdrażania idei zrównoważonej mobilności
- potencjał efektów wspólnie realizowanych projektów („Rewitalizacja fizyczna, gospodarcza i społeczna Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego”, „Ograniczenie niskiej emisji w Dębicko Ropczyckim Obszarze Funkcjonalnym poprzez zakup nowoczesnych autobusów oraz poprawę infrastruktury drogowej związanej z obsługą transportu drogowego”).
- bardzo dobra zewnętrzna dostępność transportowa z racji położenia w paśmie autostrady A4 oraz magistrali kolejowej E30
- wysoki poziom „zasobów ludzkich”
- korzystna sytuacja demograficzna, korzystny wskaźnik wymienności pokoleniowej
- obecność dużych zakładów pracy o ugruntowanej renomie
- tradycje przemysłowe i wykwalifikowane kadry
- potencjał prywatnych przewoźników
- stan i dostępność sieci drogowej pomiędzy gminami DROF

4.2 Słabe strony DROF

- brak integracji przewozów osób na obszarze funkcjonalnym
- większość przewozów realizowana przez prywatnych przewoźników
- przestarzały tabor autobusowy niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i do wymogów związanych z ochroną środowiska
- brak centrów przesiadkowych i obiektów takich jak P+R czy B+R
- brak spójnego systemu ścieżek rowerowych
- brak promocji, edukacji i zachęt zwiększających udział transportu zbiorowego czy niezmotoryzowanego
- zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł komunikacyjnych
- brak zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu publicznego, w tym polityki cenowej zachęcającej do zmiany nawyków transportowych
- największy udział środków transportu na terenie DROF stanowi transport indywidualny samochodowy oraz (na terenie Miasta Dębica) autobusowy
- odczuwalny brak dogodnych połączeń, jak i brak nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru
- wewnętrzna dostępność transportowa D-ROF jest na niedostatecznym poziomie z uwagi na niewielki zasięg autobusowej komunikacji publicznej
- brak zintegrowanego systemu transportu publicznego w ramach DROF wpływa negatywnie na zdolność do swobodnego przemieszczania, dojazdu do pracy, urzędu czy w celu skorzystania z usług
- problemy natury społecznej, tj. niechęć mieszkańców do nowych rozwiązań
- problemy dostępności parkingowej przy wysokim stopniu zmotoryzowania mieszkańców DROF
- brak atrakcyjnej alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego
 - brak rowerów miejskich, hulajnóg miejskich

4.3 Szanse DROF

- stymulacja lokalnej gospodarki (dzięki robotom budowlanym - np. budowie ścieżek rowerowych, budowie centrum przesiadkowego)
- aktywizacja społeczeństwa i wzmocnienie udziału mieszkańców w podejmowaniu decyzji w zakresie planowania transportu zbiorowego
- wdrażanie idei SUMP poprzez funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni miejskich i gminnych, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami
- wdrażanie SUMP przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, rozwoju usług transportu publicznego oraz wzrostu udziału rowerów w ruchu drogowym dzięki działaniom informacyjno-promocyjnym wzrośnie świadomość ekologiczna mieszkańców a także wiedza na temat mobilności miejskiej
- potencjał transportu kolejowego dzięki unowocześnieniu infrastruktury liniowej i taboru oraz rozwojowi intermodalności
- korzystne położenie Dębicy - „miasta rdzenia DROF” w węźle drogowo-kolejowym na głównym kierunku komunikacyjnym wschód-zachód kraju, wzmocnionym budową autostrady A4
- możliwość korzystania z przejazdów kolejowych, m.in. do stolicy województwa - Rzeszowa, Mielca, Tarnobrzega, a także do Warszawy, Łodzi czy Krakowa
- dostępność komunikacyjna w układzie wschód-zachód umożliwia rozwój usług transportowych oraz przedsiębiorstw o skali międzynarodowej (w szczególności przemysł gumowy i chemiczny).
- rozwój sieci ścieżek, szlaków i dróg rowerowych umożliwiający wykorzystanie potencjału turystycznego związanego z licznymi zabytkami oraz walorami krajobrazowymi regionu
- poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej D-ROF poprzez budowę węzłów autostradowych na wysokości m. Ropczyce

4.4 Zagrożenia DROF

- województwo podkarpackie jest jednym z województw o najgorszej dostępności transportowej
- stan infrastruktury transportowej wpływa negatywnie na atrakcyjność
- inwestycyjną obszar w szczególności wskazane powyżej problemy dotyczą obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze
- umiejscowienie Miasta Dębicy w gronie 139 miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, jako jedno z miast obniżającego się potencjału (silne powiększanie niekorzystnego dystansu, umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza)
- stale rosnący wskaźnik liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców w powiecie ropczyckim i dębickim
- ujemna suma sald migracji, słabnąca siła oddziaływania społeczno-gospodarczego miast średniej wielkości, globalizacja
- wzrastające obciążenie ruchem samochodowym przyczyniającym się do degradacji infrastruktury jak i środowiska naturalnego

4.5 Podsumowanie

W wyniku analizy SWOT (opartej o analizę badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców, dokumentów planistycznych oraz określających stan poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego) dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie mobilności, podkreślić należy zauważalną dominację samochodu osobowego w podróżach do miejsc pracy i nauki oraz bardzo wysoką dostępność samochodu w gospodarstwach domowych. Jednocześnie mieszkańcy zauważają braki infrastrukturalne (szczególnie w zakresie dróg rowerowych) czy też organizacyjne w zakresie mobilności zrównoważonej i w dużym stopniu deklarują możliwość zmiany zachowań (rezygnację z samochodu osobowego) na rzecz innych środków transportu, pod pewnymi warunkami. Mniej niż 1/5 respondentów deklaruje, że nic ich nie przekona do rezygnacji z samochodu jako codziennego środka transportu. Wysoki jest też stopień akceptacji dla potencjalnych ograniczeń dla ruchu samochodowego, przy jednoczesnej poprawie warunków poruszania się pieszo czy rowerem.

W wyniku analiz zauważono obiektywne przeszkody czy uwarunkowania utrudniające wdrażanie idei zrównoważonej mobilności, takie jak np. odległości w kontekście ruchu rowerowego, brak sprawnych powiązań transportem zbiorowym i ryzyko braku rentowności nowych połączeń transportem zbiorowym oraz ogólnie duże problemy z dostępnością transportową w skali całego województwa podkarpackiego.

Rozwój zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze funkcjonalnym wymaga w pierwszej kolejności budowy infrastruktury dla rowerów, poprawy warunków ruchu pieszego, modernizacji dróg gminnych i powiatowych, atrakcyjnej oferty transportu zbiorowego oraz budowy infrastruktury parkingowej uwzględniającej potrzeby elektromobilności, w tym parkingów typu „parkuj i jedź”. Pozostałe obszary interwencji takiej jak: planowanie przestrzenne, cyfryzacja i innowacyjność oraz logistyka miejska powinny zostać uwzględnione w szerszych ramach czasowych planowania.

Istnieje konieczność poszerzenia zakresu współpracy instytucjonalnej pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego oraz koordynacji działań dotyczących inwestycji związanych z mobilnością, tak aby gminy nie koncentrowały się tylko na bieżących inwestycjach drogowych i parkingowych, ale brały pod uwagę rozwiązania ograniczające popyt na podróże samochodem i zwiększających udział transportu zbiorowego. Takie podejście prawdopodobnie zredukuje potrzeby budowy dróg i zwiększania podaży miejsc parkingowych.

SCENARIUSZE ROZWOJU



5. Scenariusze rozwoju

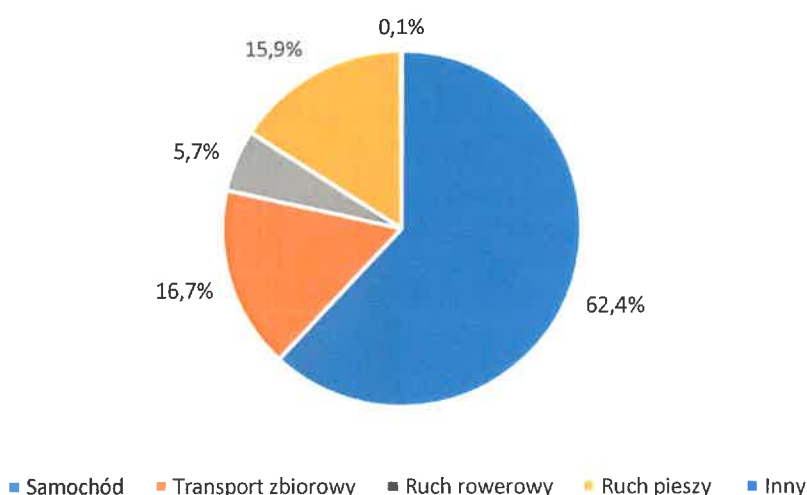
Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Analiza efektów różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatów. Scenariusze rozwoju systemu transportowego umożliwiają jednostkom samorządowym DROF zidentyfikować efekty działań technicznych omawianych w dokumencie.

Zachowania komunikacyjne mieszkańców wyrażone w podziale zadań przewozowych, w tym udział samochodu osobowego w podróżach wewnątrz obszaru funkcjonalnego, są jednymi z podstawowych determinantów stanu systemu transportowego DROF. Podział zadań przewozowych w analizowanym obszarze uwarunkowany jest szeregiem czynników, do których zaliczają się:

- czynniki natury przestrzennej (uksztaltowanie terenu utrudniające korzystanie np. z roweru jako środka transportu),
- czynniki ekonomiczne (krajowa polityka podatkowa względem właścicieli samochodów, polityka parkingowa, ceny paliwa itp.),
- czynniki kulturowe, socjologiczne i psychologiczne.

Na zachowania komunikacyjne mieszkańców wpływ mają również czynniki zewnętrzne związane z uwarunkowaniami transportowymi miast i gmin DROF. Do tych czynników należą m.in. stopień integracji planowania przestrzennego z planowaniem transportu, polityka parkingowa, oferta transportu zbiorowego, rozwiązania dla rowerzystów, pieszych oraz użytkowników UTO, działania edukacyjne, promocyjne, informacyjne itp.

Jako stan wyjściowy dla całego Dębicko Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego przyjęto wyniki badań preferencji transportowych przeprowadzonych w maju i w czerwcu 2023 roku na próbie n=1578 mieszkańców. Ogólny podział zadań przewozowych wyłaniający się z tego badania został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 7. Podział zadań przewozowych w DROF

Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione w następnych podrozdziałach scenariusze rozwoju mobilności w Dębicko-Ropczyckim Obszarze Funkcjonalnym zostały opracowane z uwzględnieniem kryteriów wiarygodności, spójności, mierzalności oraz użyteczności dla procesów podejmowania decyzji i obejmują perspektywę czasową do roku 2045. W ramach przedstawionych scenariuszy wskazano scenariusz *business as usual* oraz dwa scenariusze kładące nacisk na rozwój ruchu rowerowego i pieszego oraz zwiększenie rozwiązań w zakresie stopniowego zmniejszania udziału samochodu w prywatnych podróżach.

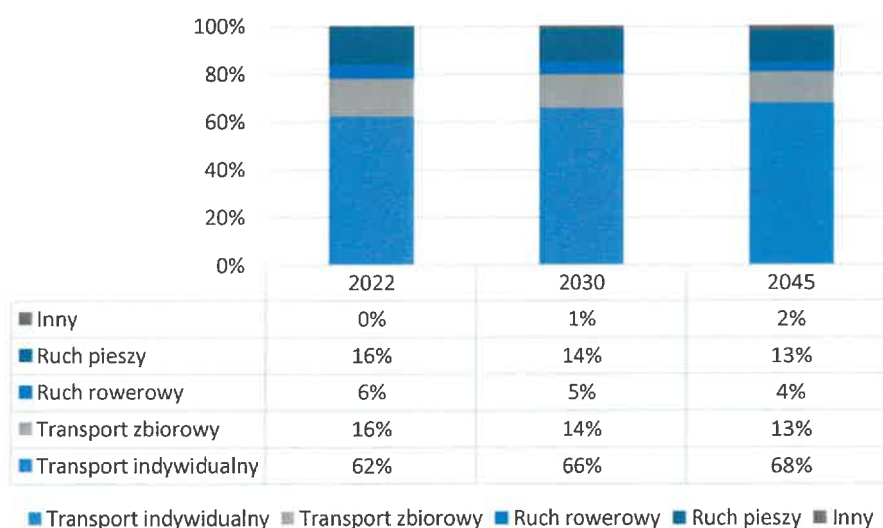
5.1 Scenariusz podstawowy (BAU)

Scenariusz podstawowy (*business as usual* - BAU, bieżące działania) odzwierciedla stan istniejący dla perspektywy całego obszaru funkcjonalnego, stanowi on perspektywę dominującej roli samochodu w prywatnych podróżach oraz niższego udziałem środków transportu zbiorowego oraz aktywnych form mobilności.

Wizja stanu mobilności określona w tym scenariuszu utrzyma się w przypadku wystąpienia niepożądanych okoliczności takich: rosnące koszty funkcjonowania transportu zbiorowego, redukcją częstotliwości i liczby kursów, zamykanie połączeń, rozbudowa osiedli i miejscowości poza atrakcyjną dostępnością do zrównoważonych form mobilności. Do realizacji tego scenariusza przyczyni się również brak instrumentów ograniczających popyt na podróże prywatnym samochodem.

Scenariusz ten jest najbardziej niekorzystny dla mieszkańców miejscowości obszaru funkcjonalnego, ponieważ spowoduje kilkunastoprocentowe zwiększenie średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

Na poniższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.



Wykres 8. Podział zadań przewozowych - scenariusz podstawowy (BAU)

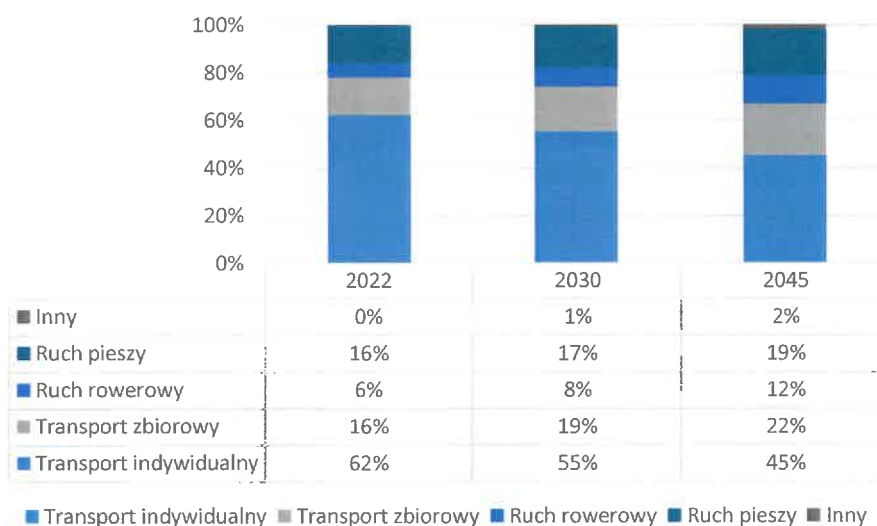
Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dalszej suburbanizacji,
- wydłużania czasu podróży i wyczerpywania przepustowości układu komunikacyjnego,
- pogorszenia jakości publicznego transportu zbiorowego i zmniejszenia liczby kursów,
- ograniczenia dostępności transportowej,
- kilkunastoprocentowego zwiększenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zwiększenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.2 Scenariusz rozwojowy

Scenariusz rozwojowy (mobilnościowy) zakłada, że mieszkańcy zwrócą się w kierunku alternatywnych dla samochodu prywatnego sposobów podróżowania, co przełoży się na zahamowanie wzrostu wskaźnika motoryzacji. Scenariusz obrazuje sytuację zrównoważonego podziału zadań przewozowych, w którym wiodącą rolę odgrywa mobilność aktywna (podróże piesze, rower, hulajnoga) oraz w równym stopniu transport zbiorowy, a rola samochodu osobowego nie jest dominująca.



Wykres 9. Podział zadań przewozowych - scenariusz rozwojowy (mobilnościowy)

Źródło: Opracowanie własne.

W tym scenariuszu dostępność transportowa w obszarze funkcjonalnym nie ulegnie pogorszeniu, ale jednocześnie wdrożone zostaną działania z obszaru zarządzania mobilnością, tj. stymulujące popyt na zrównoważone środki transportu, poprawa warunków podróży dla pieszych i rowerzystów, działania informacyjne, promocyjne, zachęty do korzystania z transportu zbiorowego i urządzeń transportu osobistego. Realizacja tego scenariusza jest dużym wyzwaniem, ponieważ rezultaty przeprowadzonej przez interesariuszy oceny warunków ruchu rowerowego i ruchu pieszego wskazują, że bez poprawy oferty transportu zbiorowego dla mieszkańców nie uda się uzyskać istotnych zmian w zakresie ograniczenia roli samochodu w codziennych podróżach. Mobilność zrównoważona z niską dostępnością spowoduje **minimum kilkuprocentowe zmniejszenie średniej emisji**

zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

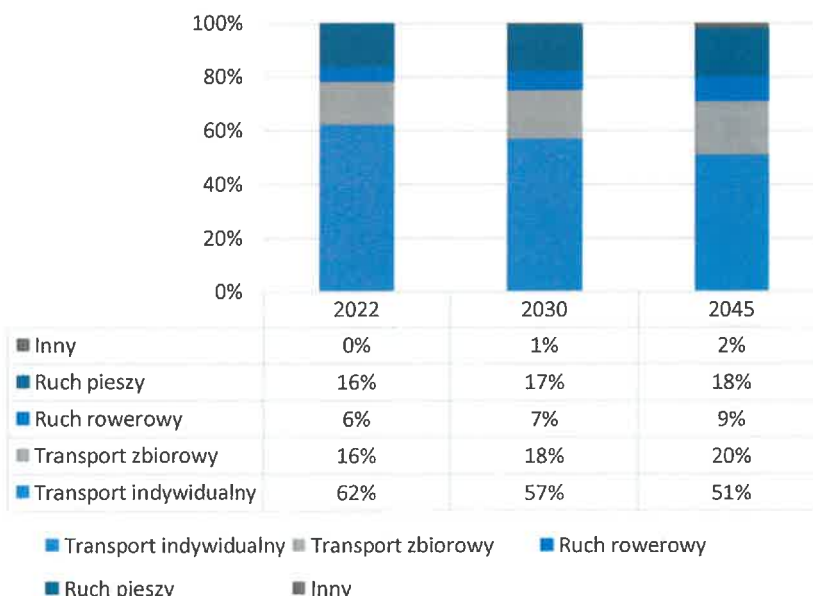
Na powyższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.3 Scenariusz realistyczny

Ponieważ obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze dają niewielkie szanse na osiągnięcie efektów scenariusza rozwojowego w założonym horyzoncie czasowym do 2045 roku, należy dążyć do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców, dzięki szerokiej akceptacji społecznej i politycznej Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.



Wykres 10. Podział zadań przewozowych - scenariusz realistyczny

Źródło: Opracowanie własne.

Scenariusz ten zakłada realizację celów dokumentów strategicznych jednostek samorządu terytorialnego, co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni DROF oraz jakości życia mieszkańców. Czynnikiem sprzyjającym ograniczeniu roli prywatnego samochodu w codziennych podróżach mieszkańców będzie wdrażanie rozwiązań uspokajających ruch

samochodowy oraz ograniczających dostępność obszarów dla samochodów w Dębicy i w Ropczycach. Równocześnie będą realizowane działania związane z rozbudową sieci dróg dla rowerów w gminach DROF, zwiększeniem dostępności transportu zbiorowego oraz organizacją węzłów przesiadkowych i przestrzenie parkingowej w taki sposób, aby zapewnić szeroką integrację różnych systemów transportu.

Na powyższym wykresie przedstawiono prognozowany podział zadań przewozowych dla realizowanego scenariusza.

Realizacja tego scenariusza przyczyni się m.in. do:

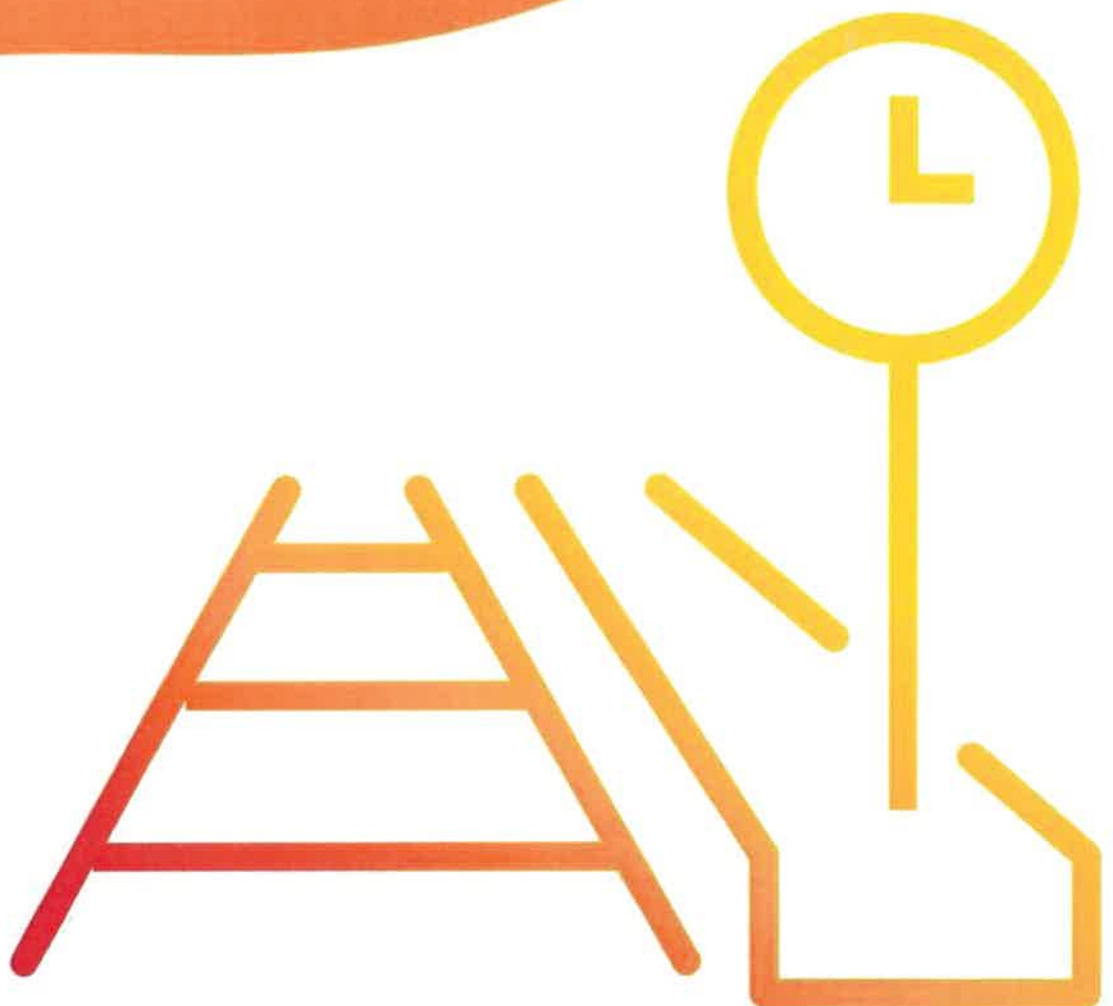
- zwiększenia liczby podróży pieszych i rowerowych,
- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- skrócenia czasu podróży i zachowania przepustowości układu komunikacyjnego,
- poprawy oferty, dostępności i jakości publicznego transportu zbiorowego,
- integracji transportu zbiorowego,
- kilkunastoprocentowego zmniejszenia średniej emisji zanieczyszczeń pochodzących od spalin (NO, NO₂, CO, HC) i PM oraz zmniejszenie emisji hałasu na głównych korytarzach transportowych.

5.4 Wybór scenariusza

Przedstawione scenariusze rozwoju systemu transportowego zostały poddane analizie wielokryterialnej, w ramach której oceniono wpływ scenariusza na pięć zasadniczych aspektów (kryteriów oceny) mobilności miejskiej.

Nieprzewidywalne zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym oraz istniejące ryzyka wymagają w pierwszej kolejności koncentracji na działaniach najbardziej oczekiwanych i akceptowanych przez mieszkańców oraz efektywnych pod względem czasu i kosztów wdrożenia. Te założenia zostaną spełnione dla scenariusza *realistycznego*, który uzyskał największą liczbę punktów. Wybrany scenariusz *mający charakter zachowawczego* skupia się na działaniach najbardziej wymiernych i jest jednocześnie wstępem do scenariusza rozwojowego.

OKREŚLENIE WIZJI ROZWOJU



6. Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności

Wizja rozwoju odpowiada na kluczowe pytania dotyczące przyszłości miejscowości, w której chcą żyć mieszkańcy. Jako jeden z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wizja stanowi punkt wyjściowy dla definicji celów i działań wdrożeniowych. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, powinna zawierać opis pożądanego przyszłości miejskiego obszaru funkcjonalnego definiując transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego i społeczeństwa. Wizja powinna być przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu.

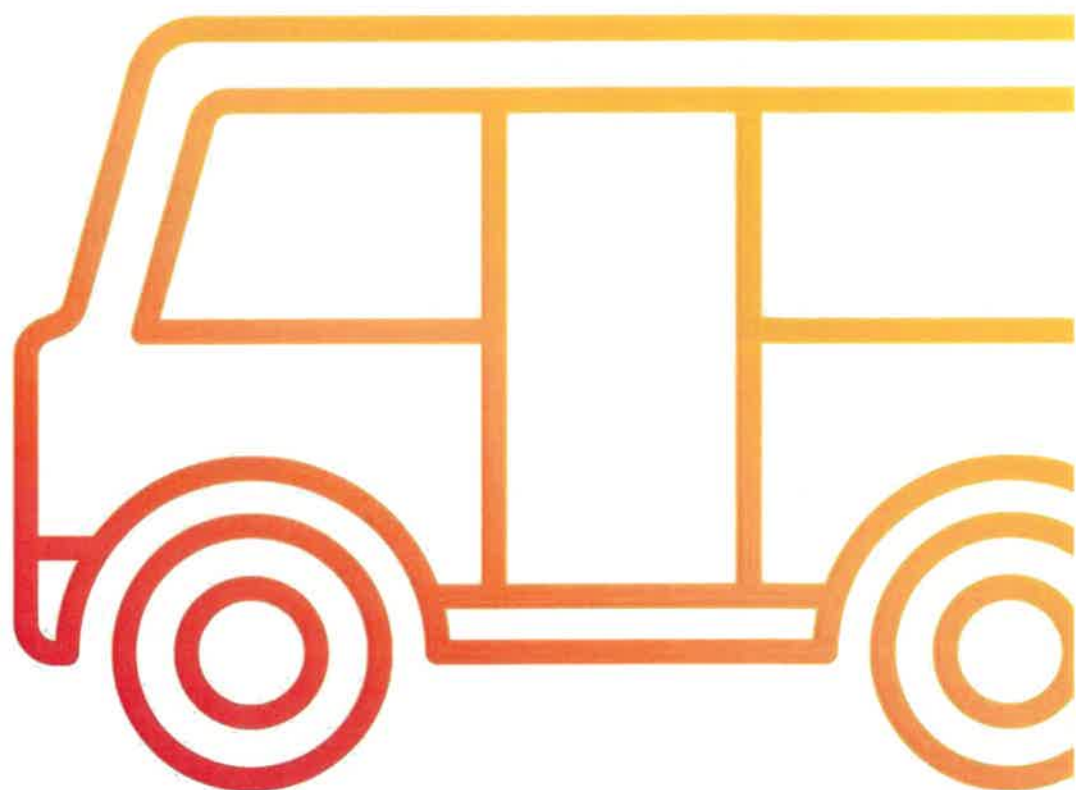
Proces budowania wizji rozpoczyna się od diagnozy stanu istniejącego oraz identyfikacji podstawowych słabych stron i zagrożeń systemu transportowego. Na podstawie określonych założeń ramowych dla rozwoju mobilności oraz oceny możliwych scenariuszy rozwoju systemu transportowego określono wspólną wizję, która umożliwia ustanowienie priorytetów i celów, a w konsekwencji dobór działań do realizacji w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności.

Uwzględniając zapisy *Planu Zrównoważonej Mobilności Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* z wybranego scenariusza, w odpowiedzi na zdiagnozowane problemy oraz w drodze konsultacji eksperckich i z interesariuszami powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

Wizja została zaplanowana do roku 2034 z perspektywą do roku 2045 i brzmi w następujący sposób:

W roku 2034 podróżowanie w obszarze funkcjonalnym będzie odbywać się z wykorzystaniem efektywnych i przyjaznych dla środowiska naturalnego systemów transportowych, współtworzonych w ramach ścisłej współpracy samorządów i odpowiadających potrzebom mieszkańców.

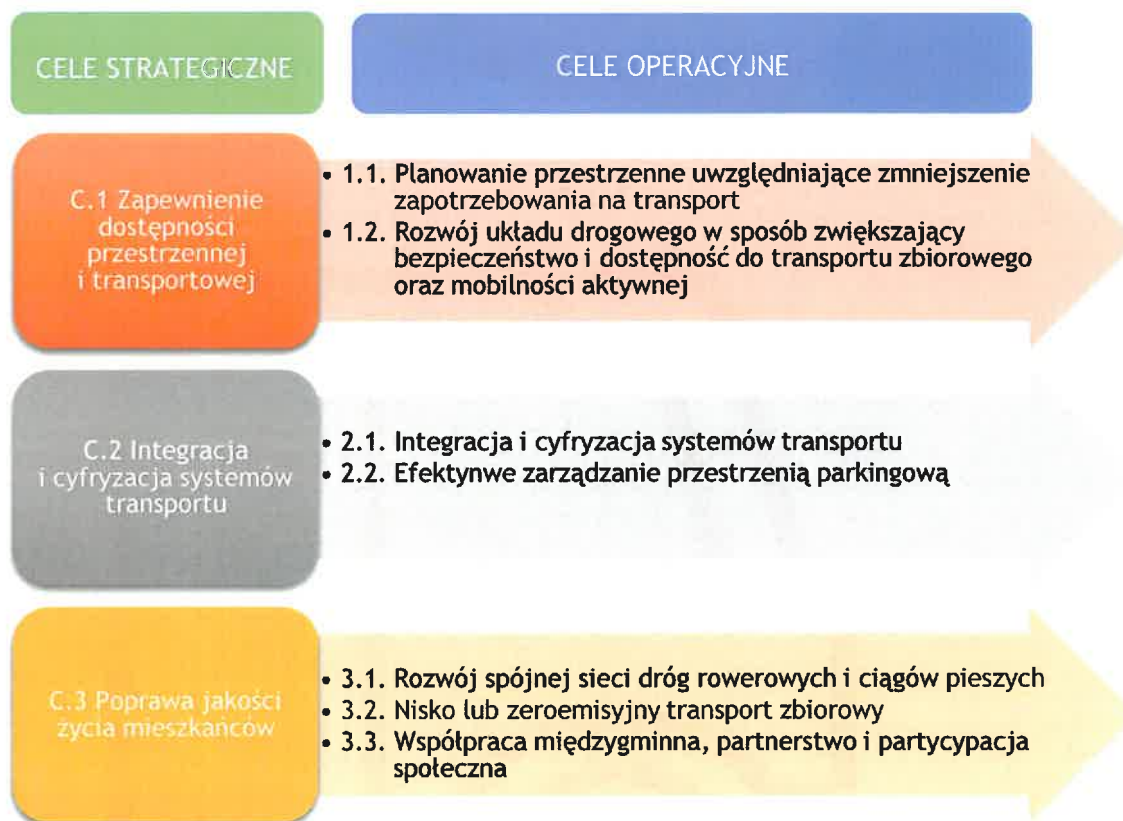
OBSZARY STRATEGICZNE I CELE



7. Obszary strategiczne i cele

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Cele strategiczne i operacyjne muszą wpisywać się w założenia nowych unijnych ram mobilności dotyczących „wspólnego dążenia do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” i które zalecają określić „... działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który m.in.: jest dostępny dla wszystkich użytkowników i zaspokaja ich potrzebę mobilności, wyznacza kierunki wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu, pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej i istniejącej infrastruktury transportowej, wpływa na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzi do ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, poprawia funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego...”. W oparciu o wybrane scenariusze oraz treść wizji zdefiniowano strategiczne i operacyjne cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z uwzględnieniem zgodności z zapisami głównych dokumentów planistycznych dotyczących transportu, przyjętych w miastach i gminach Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Opierając się na założeniach wybranego scenariusza oraz wizji rozwoju, sformułowano propozycję celów strategicznych i operacyjnych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.



ZASADY WDROŻENIA PLANU



8. Zasady wdrażania planu

W ramach konsultacji społecznych mieszkańcy DROF oraz pozostali interesariusze, w tym Gmina Miasta Dębica, Gmina Ropczyce, Gmina Dębica oraz Gmina Żyraków, wyselekcjonowały pakiety działań kluczowych oraz działań operacyjnych Planu do roku 2030. Pakiety są połączeniem uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii. Dzięki dobremu skoordynowaniu w celu rozwiązywania konkretnych problemów są skuteczniejsze niż pojedyncze działania w pokonywaniu przeszkód na etapie wdrożenia. Przykładem może być połączenie działań mających na celu ograniczenie korzystania z samochodów, takich jak opłaty parkingowe, z działaniami promującymi rozwiązania alternatywne dla podróży samochodem, takie jak ulepszone usługi autobusowe i pasy ruchu dla rowerzystów.



Uzgodnione pakiety działań wdrożeniowych stanowią katalog kierunków rozwoju systemu transportowego, służących realizacji założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej DROF. Zasięg wdrożenia pakietów działań obejmuje:

- Miasta -Dębica oraz Ropczyce,
- Ośrodki ponadlokalne -Żyraków
- Ośrodki lokalne - jednostki pomocnicze gminy (sołectwa).

Pakiety działań uszeregowano zgodnie z numeracją od najwyższego do najniższego priorytetu.

Wdrażanie działań zostało przepisane jednostkom pod kątem posiadających kompetencji oraz możliwości organizacyjnych. Działania wdrażane przez ośrodki ponadlokalne w większości obejmują także ośrodki lokalne.

Tabela 5. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF.

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego						
1.1	Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	1.1.1	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	X	X	
		1.1.2	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	X	X	
		1.1.3	Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	X		
1.2	Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo i dostępność do transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej	1.2.1	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	X	X	X
		1.2.2	Realizacja ciągów pieszo-jezdnymi, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „wooner”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Dębicy, Ropczyc i Żyrakowa.	X	X	X
		1.2.3	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	X	X	X
		1.2.4	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	X	X	X
		1.2.5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	X	X	
Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu						
2.1	Integracja i cyfryzacja systemów transportu	2.1.1	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	X		
		2.1.2	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej na terenie DROF	X	X	
		2.1.3	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	X	X	X
		2.1.4	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy	X	X	X

Numer pakietu	Pakiet działań kluczowych	Numer działania	Działania kierunkowe	Zasięg wdrożenia działań w PZMM dla DROF		
				Miasta	Ośrodki ponadlokalne	Ośrodki lokalne
			DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).			
		2.1.5	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, w Dębicy, Ropczycach i Żyrakowie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi.	X	X	X
		2.1.6	Wprowadzenie wspólnego biletu - kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	X	X	X
2.2	Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	2.2.1	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej w Dębicy i Ropczycach.	X		
		2.2.2	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów autostrady A4 na terenie DROF.	X	X	
		2.2.3	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	X	X	
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców						
3.1	Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	3.1.1	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	X	X	X
		3.1.2	Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	X		
		3.1.3	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	X	X	X
		3.1.4	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	X	X	X
3.2	Nisko lub zeroemisyjny transport zbiorowy	3.2.1	Zakup co najmniej 50 szt. taboru autobusowego nisko lub zero emisyjnego.	X		
3.3	Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja	3.3.1	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	X	X	
		3.3.2	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	X	X	X
		3.3.3	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	X	X	
		3.3.4	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	X	X	

W poniższej tabeli dokonano oceny działań kierunkowych pod kątem prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego, wpływu na założone cele klimatyczne i środowiskowe, efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny oraz realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów.

Tabela 6. Macierz oceny działań kierunkowych.

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
Cel 1. Dostępność przestrzenna i transportowa obszaru funkcjonalnego					
Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.	↑	↑	↑	→	↑
Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych.	↑	↑	↑	↑	→
Uspakajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	↑	↑	↑	→	↑
Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych.	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urzędzeń BRD .	↑	↑	↑	↑	↑
Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	↑	↑	↑	↑	→
Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	↑	↑	↑	↑	→
Cel 2. Integracja i cyfryzacja systemów transportu					
Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	↑	↑	↑	↑	↑
Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej.	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	↑	↑	↑	↑	↑
Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi .	↑	↑	↑	↑	→
Wprowadzenie wspólnego biletu - kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	↑	↑	↑	↑	↑
Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	↑	↑	↑	↑	↑

Działania kierunkowe	Wpływ na wydajność systemu transportowego	Wpływ na klimat i środowisko	Efektywność	Akceptowalność	Szanse wdrożenia w horyzoncie 3 lat
Budowa parkingów P+R, B+R, K+R.	↑	↑	↑	↑	→
Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	↑	↑	↑	↑	↑
Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców					
Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	↑	↑	↑	↑	↑
Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	↑	↑	↑	↑	↑
Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	↑	↑	↑	↑	→
Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	↑	↑	↑	↑	→
Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	↑	↑	↑	↑	↑
Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	↑	↑	↑	↑	↑
Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	↑	↑	↑	↑	↑
Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	↑	↑	↑	↑	↑
Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	↑	↑	↑	↑	↑

Źródło: Opracowanie własne.

8.1 Sposób realizacji działań

Wszystkie działania wskazane powyżej w sposób możliwie efektywny zrealizują najważniejsze potrzeby mieszkańców DROF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, co w istotny sposób zapewni jej dalszy prawidłowy rozwój. Jednocześnie podniosą one komfort podróżowania wszystkimi środkami transportu zbiorowego dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także przyczynią się do wzrostu poczucia bezpieczeństwa przemieszczania się po obszarze funkcjonalnym.

W celu dotarcia do grup docelowych oraz wykazania kierunku wprowadzanych zmian i realizacji działań konieczne jest poznanie oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Dlatego tak ważne jest analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych, co służyć będzie opracowywaniu i przeprowadzaniu kampanii informacyjnych promujących zrównoważoną mobilność miejską w DROF, skierowanych do różnych grup docelowych. Kampanie edukacyjne w ramach każdego działania wspierają kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko mają ich codzienne wybory środka transportu. Należy również pamiętać, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi ciągły

proces, gdzie ważnymi etapami cyklu SUMP są procesy i działania związane z monitorowaniem, oceną i wyciąganiem wniosków.

Należy dążyć do jak najefektywniejszego doboru działań w kontekście posiadanych zasobów ludzkich, finansowych oraz infrastrukturalnych. Dopiero wdrożone działania (w odpowiednich pakietach wzmacniających ich zasięg i skuteczność oddziaływania) często - co ważne, wspierane działaniami informacyjno-promocyjnymi - poddane odpowiedniej ocenie ilościowej i jakościowej pozwolą na zmierzenie ich skuteczności na konkretnym obszarze.

Jednym z elementów każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską będzie jest poprawa jakości życia mieszkańców i środowiska naturalnego, w tym rozwoju przestrzeni publicznej o nowe tereny zielone. Planowanie inwestycji, w tym inwestycji komunikacyjnych, powinno uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego.

8.2 Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację Planu.

W strukturach jednostek samorządu terytorialnego Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, funkcjonują tj. 4 samorzady (gmin)

- Gmina Miasta Dębica
- Gmina Dębica
- Gmina Ropczyce
- Gmina Żyraków

funkcjonują wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży także nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej. Z ich funkcjonowaniem związana jest także współpraca z innymi jednostkami, m.in. w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Koordynatorem głównym realizacji Planu jest Gmina Miasta Dębica, natomiast za realizację *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego* w zakresie działań i projektów realizowanych w granicach danej gminy odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które są zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną właściwe do spraw:

- urbanistyki i architektury,
- organizowania i nadzoru publicznego transportu zbiorowego,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji i/lub budownictwa,
- infrastruktury drogowej,

lecz także te niezwiązane bezpośrednio z kompetencjami ds. transportu i mobilności jak:

- współpracy zewnętrznej (samorzady gminne, powiatowe i wojewódzkie, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itd.),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji oraz turystyki,
- strategii rozwoju,

- funduszy krajowych oraz europejskich,
- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

Każda z Gmin DROF zobligowana jest do przekazywania informacji i danych dotyczących realizacji *Planu* do miasta Dębica, które prezentować je będzie cyklicznie w formie monitoringu realizacji *Planu*. W aspekcie zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) niezbędna będzie współpraca z odpowiednimi oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg.

Dodatkowo partnerami przy realizacji działań ujętych w *Planie* mogą być także Starostwa Powiatów Dębickiego i Ropczycko Sędziszowskiego, jak też graniczące z DROF jednostki samorządu terytorialnego - powiaty i gminy. Natomiast w przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym niezbędnym partnerem przy ich realizacji jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ideą wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest kombinacja działań infrastrukturalnych z rozwiązaniami w zakresie zarządzania, organizacji, promocji, informacji i finansowania w dziedzinie mobilności. Dla usprawnienia realizacji *Planu* może okazać się pożądane dokonanie zmian, modyfikacji lub całkiem nowego podejścia w strukturze zarządzania i podejmowania decyzji na obszarze DROF na przykład poprzez:

- nowe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością,
- wyspecjalizowane jednostki organizacyjne lub osoby-stanowiska (pełnomocnik, koordynator, oficer zrównoważonej mobilności),
- zmiany zakresu kompetencji istniejących jednostek organizacyjnych,
- inne poziome struktury zarządcze (grupy robocze, zespoły zadaniowe, zespoły koordynujące itp.).

8.3 Źródła finansowania

Do realizacji działań przyjętych w ramach *Planu* wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania są środki własne oraz zewnętrzne. Środki własne, którymi w ramach uchwalanego budżetu dysponują poszczególne gminy, pochodzą z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (w tym np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego) nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku gmin.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin można pozyskać środki zewnętrzne. Możliwości pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo niskooprocentowanych pożyczek dla miast (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego) sprawiają, że miasta i gminy w mniejszym stopniu muszą posilkować się środkami np. z emisji własnych obligacji. Obecnie głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z mobilnością są środki pomocowe z Unii Europejskiej możliwe do pozyskania w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS),

- programu regionalnego na lata 2021-2027 Fundusze Europejskie dla Podkarpacia - założenia 2021-2027, w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru DORF,
- programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027,
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (Interreg),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

Podobnie jak w latach 2014-2020 trwająca już perspektywa finansowa na lata 2021-2027 przynosi ustalony dla województwa podkarpackiego maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska dalej jest jednak jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.

Przyjęcie na poziomie europejskim Krajowego Planu Odbudowy uruchomiło także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowią element programu modernizacji kraju pn. Polski Ład.

Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa (BP), możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
- Urząd Wojewódzki lub poszczególne ministerstwa, np. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Centralizacja państwa w rzeczywistości postpandemicznej jest także celem programu Polski Ład, w ramach którego możliwe jest pozyskanie przez gminy dodatkowych środków m.in. na inwestycje czy wsparcie zrównoważonego rozwoju.

Źródłem finansowania, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością, są również środki prywatne (ŚP), możliwe do pozyskania w ramach projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych, takich jak np. udostępnienie hulajnog elektrycznych w modelu współdzielonym.

Szczegółowy podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych zadań zostanie określony w ramach odrębnego dokumentu.

8.4 Jak planujemy wdrażać SUMP - harmonogram

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2024-2034, który został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 7. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2024-2034.

Rok	Działanie kierunkowe	Który pakiet działań ma być realizowany poprzez dane działanie kierunkowe
2024-2025	Opracowanie i uchwalenie MPZP określających min. i max. liczbę miejsc parkingowych dla różnych obszarów oraz zapewniających rezerwy terenowe pod infrastrukturę transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego	1.1
2024-2025	Uspokajanie ruchu w ścisłym centrum miast Dębicy i Ropczyc	1.1
2024-2025	Realizacja zmian w infrastrukturze drogowej w rejonie szkół w zakresie urządzeń BRD .	
2025-2026	Uruchomienie systemu informacji pasażerskiej.	2.1
2025-2026	Opracowanie systemu umożliwiającego planowanie podróży i zakup biletów transportu zbiorowego na terenie DROF.	2.1
2025-2026	Opracowanie interaktywnej mapy obrazującej system transportowy DROF (trasy rowerowe, miejsca parkingowe, szlaki piesze).	2.1
2024-2025	Wprowadzenie wspólnego biletu - kolej, miejska komunikacja zbiorowa na obszarze DROF.	2.1
2024-2025	Uruchomienie w miastach DROF systemu roweru miejskiego wraz z infrastrukturą (stacje ładowania)	3.1
2025	Wprowadzenie systemu opłat parkingowych za pomocą aplikacji mobilnej.	2.2
2024-2025	Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych przy parkingach.	2.2
2024	Ujednolicone oznakowania dla szlaków rowerowych i turystycznych	3.1
2024	Wypracowanie atrakcyjnych form promocji i informacji dotyczących transportu i mobilności	3.3
2024	Zwiększenie współpracy z organizacjami NGO	3.3
2024-2026	Wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny	3.2
2024-2026	Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw	1.2
2024-2026	Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych	3.1
2025-2028	Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych, z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi .	2.1
2024-2034	Realizacja wspólnych projektów edukacyjnych dotyczących zrównoważonych i aktywnych sposobów podróżowania	3.3
2024-2026	Tworzenie związków między gminnych lub powiatowo-gminnych lub zawieranie porozumień w celu organizacji transportu .	2.1
2024-2028	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych	

2025-2027	Budowa parkingów P+R, B+R, K+R.	2.2
2025-2027	Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej.	1.2
2024-2034	Tworzenie wielofunkcyjnych centrów poprzez zagęszczanie zabudowy, wprowadzenie funkcji mieszkaniowej oraz usług publicznych i komercyjnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych	1.1
2024-2034	Współpraca pomiędzy samorządami i organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	1.2
2025-2030	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centrów miejscowości	1.2
2024-2025	Zacieśnienie współpracy pomiędzy instytucjami samorządowymi, powiatowymi i wojewódzkimi	3.3
2026-2034	Kontynuacja działań już realizowanych, ew. uzupełnienie planu o działania wynikające z analizy wyników monitoringu	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych
2034	Wykonanie monitoringu realizacji planu, analiza wyników. Aktualizacja SUMP	Dotyczy wszystkich pakietów działań kluczowych

Źródło: Opracowanie własne.

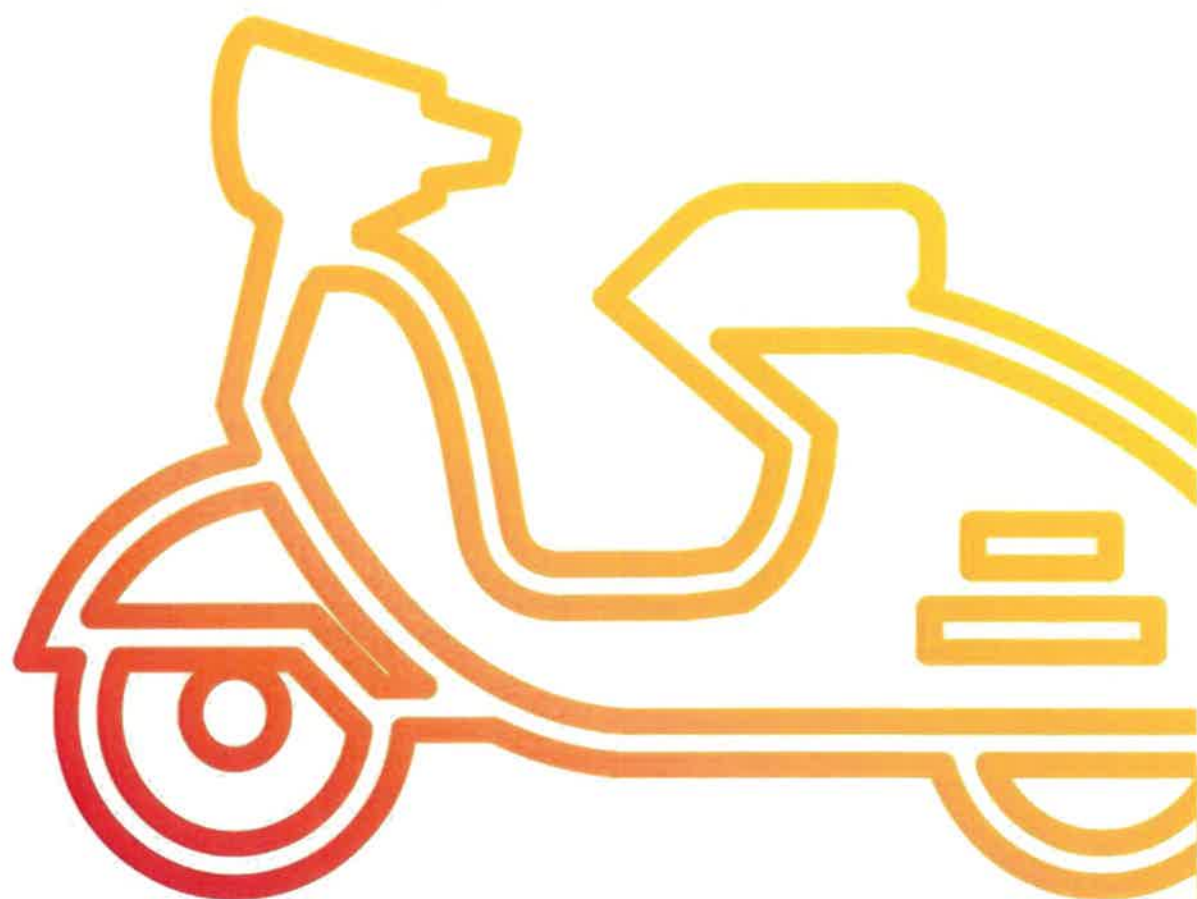
W kolejnej tabeli określono harmonogram realizacji poszczególnych działań w formie wykresu Gantta.

Tabela 8. Harmonogram wdrażania SUMP - wykres Gantta.

Działania kierunkowe	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2034
Przeźreń								
Działanie 1.1.1								
Działanie 1.1.2								
Działanie 1.1.3								
Infrastruktura								
Działanie 1.2.1								
Działanie 1.2.2								
Działanie 1.2.3								
Działanie 1.2.4								
Działanie 1.2.5								
Integracja i cyfryzacja								
Działanie 2.1.1								
Działanie 2.1.2								
Działanie 2.1.3								
Działanie 2.1.4								
Działanie 2.1.5								
Działanie 2.1.6								
Parkowanie								
Działanie 2.2.1								
Działanie 2.2.2								
Działanie 2.2.3								
Mobilność aktywna								
Działanie 3.1.1								
Działanie 3.1.2								
Działanie 3.1.3								
Działanie 3.1.4								
Efektywność								
Działanie 3.2.1								
Współpraca i promocja								
Działanie 3.3.1								
Działanie 3.3.2								
Działanie 3.3.4								
Działanie 3.3.4								

Źródło: Opracowanie własne.

MONITOROWANIE I OCENA



9. Monitorowanie i ocena

Jakość procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mierzona jest za pomocą zestawu wskaźników monitorowania postępów w realizacji działań oraz osiąganiu celów. Wskaźniki pozwalają weryfikować, czy zaplanowane działania w ramach poszczególnych celów strategicznych są realizowane właściwie oraz czy wdrażanie SUMP postępuje zgodnie z przyjętymi w nim założeniami.

Komisja Europejska w Komunikacie COM(2021) 811 z grudnia 2021 określiła rekomendacje dotyczące pomiarów, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

W poniższych tabelach został przedstawiony zestaw wskaźników rezultatu oraz wskaźników produktu dla monitorowania realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. W ramach pierwszej, bazowej edycji Planu Zrównoważonej Mobilności rekomenduje się przyjęcie minimalnego wymaganego zestawu wskaźników rezultatu. Ponadto w zakresie monitorowania i oceny przyjęto zestaw wskaźników produktu, na bazie dotychczas gromadzonych danych i prowadzonych analiz.

Wykonanie monitoringu realizacji planu, powinno być przeprowadzane:

- Pierwsze nie później niż do końca 2026 r.,
- Drugie nie później niż do końca 2034 r.






Tabela 9. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF.


Lp.	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	32	37	%	Wzrostowy 
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych obszarze DROF	5,71	2,90	l. zgonów / 1 tys. mieszk.	Spadkowy 
3	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. Mieszkańców	42 797	38 517	CO ₂ w tonach (ekw.)	Spadkowy 
4	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców.	21,5	19,5	kg PM 2,5 ekw.	Spadkowy 

*wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 10. Zestaw wskaźników produktu PZMM DROF.

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa dla roku 2023	Wartość docelowa dla roku 2034*	Jednostka miary	Przewidywany trend
1.1 Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na transport	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni całkowitej DROF [%]	11,5	20	%	Wzrostowy 
1.2 Rozwój układu drogowego w sposób zwiększający bezpieczeństwo, dostępność do transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	Liczba stref uspokojonego ruchu na obszarach miejskich	0	2	szt.	Wzrostowy 
	Budowa nowych lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych na tzw. aktywne przejścia lub przejazdy dla rowerów	-	15	szt.	Wzrostowy 
2.1 Integracja i cyfryzacja systemów transportu publicznego	Liczba zawartych porozumień międzygminnych dot. organizacji wspólnego transportu zbiorowego	1	1	szt.	Wzrostowy 
	Liczba sołectw obsługiwanych przez komunikację zbiorową na terenie DROF			szt.	Wzrostowy 
	% operatorów transportu zbiorowego udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej na obszarze DROF	1	2	%	Wzrostowy 
2.2. Efektywne zarządzanie przestrzenią parkingową	Liczba parkingów P+R w DROF	1	3	szt.	Wzrostowy 
	Liczba parkingów B+R w DROF	1	3	szt.	Wzrostowy 

3.1 Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych	Długość ciągów rowerowych w przeliczeniu na 100 km ² w gminach OF	32,4	45	km	Wzrostowy 
	Udział szkół wyposażonych w zadaszone parkingi dla rowerów	0	3	szt.	Wzrostowy 
3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	50	95	%	Wzrostowy 
	Udział pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF	85	95	%	Wzrostowy 
3.3 Współpraca międzygminna, partnerstwo i partycypacja społeczna	Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań, kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności	0	1	szt.	Wzrostowy 
	Udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF	0	30	%	Wzrostowy 

Źródło: Opracowanie własne.

*wartości docelowe wskaźników zostały oszacowane przez ekspertów opracowujących dokument SUMP na podstawie analizy dostępnych danych, wiedzy i doświadczenia, dobrych praktyk z innych obszarów, możliwości finansowych jednostek wchodzących w skład OF, obecnego stanu organizacyjnego i prawnego OF oraz wybranego scenariusza rozwoju.

9.1 Metodologia pomiaru wskaźników

Monitoring realizacji planu do roku 2030 powinien odbyć się minimum dwukrotnie. Za gromadzenie danych będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego DROF w zakresie obejmującym własny obszar administracyjny. Zebrane dane powinny być przekazane do koordynatora prac nad SUMP, w celu ich wspólnego zestawienia i przygotowania raportu z postępu realizacji wdrażania Planu przez DROF .

Poniżej w tabeli przedstawiono metodologię pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Tabela 11. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Metodologia pomiaru	Źródło danych
Wskaźniki rezultatu			
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców DROF, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP. Dla miast DROF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 6 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla Gmin DROF dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 18:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę	Pomiary własne JST
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w DROF	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w skali roku / 100 tys. mieszkańców	Policja
3	Cykl emisji CO ₂	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST DROF lub wyniki publikowane przez GIOŚ
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców	Wyniki pomiarów JST DROF lub wyniki

	pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w miastach DROF		publikowane przez GIOŚ
Wskaźniki produktu			
1	Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni całkowitej DROF [%]	<p>Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem</p> <p>Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % powierzchni objętej planami zagospodarowania przestrzennego w całkowitej powierzchni DROF</p>	JST DROF
2	Liczba stref uspokojonego ruchu na obszarach miejskich	<p>Liczba wszystkich istniejących stref uspokojonego ruchu (np. strefa TEMPO-30, strefa zamieszkania, woonerfy) w każdej JST DROF prezentowana łącznie dla DROF.</p> <p>Poszerzenie/rozszerzenie istniejącej strefy ruchu uspokojonego nie stanowi czynnika tworzącego nową strefę - nie wlicza się ona wówczas ponownie do liczby kolejnych nowych stref</p> <p>Wskaźnik prezentowany w liczbie funkcjonujących stref uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego np. 5 stref uspokojonego ruchu</p>	JST DROF
3	Budowa nowych lub przebudowa istniejących przejść dla pieszych na tzw. aktywne przejścia lub przejazdy dla rowerów	<p>Liczba nowych, przebudowanych zawierających elementy poprawiające bezpieczeństwo przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, których realizacja zakończyła nie wcześniej niż 1 stycznia 2024 r.</p> <p>Wskaźnik prezentowany jako liczba oddanych po 2023 roku do użytku elementów infrastruktury spełniających kryteria aktywnych przejść/ przejazdów np. 4 aktywne przejścia</p>	JST DROF
4	Liczba zawartych porozumień międzygminnych dot. organizacji wspólnego transportu zbiorowego	<p>Liczba zawartych porozumień międzygminnych w zakresie transportu zbiorowego prezentowana łącznie dla DROF, należy także zliczać porozumienia zawarte z gminami nie wchodzącymi w skład DROF</p> <p>Wskaźnik prezentowany jako liczba ogólna zawartych porozumień dot.</p>	JST DROF

		organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy DROF np. 4 porozumienia	
5	Liczba sołectw obsługiwanych przez komunikację zbiorową na terenie DROF	<p>Udział sołectw w DROF we wszystkich Gminach DROF przez które przebiega co najmniej jedna regularna linia ptz użyteczności publicznej. Obszaru Interwencji SUMP DROF, wobec wszystkich sołectw w Gminach DROF.</p> <p>Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % sołectw w DROF jest obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.</p>	JST DROF
6	% operatorów transportu zbiorowego udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej na obszarze DROF	<p>% operatorów transportu zbiorowego świadczących usługi na rzecz gmina DROF w komunikacji miejskiej udostępniających możliwość zakupu biletu w aplikacji mobilnej</p> <p>Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % operatorów umożliwia wskazaną usługę</p>	JST DROF
7	Liczba parkingów P+R w DROF	<p>Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów typu P+R dla samochodów osobowych na obszarze DROF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingiem B+R.</p> <p>Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 5 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze DROF</p>	JST DROF
8	Liczba parkingów B+R w DROF	<p>Liczba wszystkich funkcjonujących parkingów dla rowerów typu B+R na obszarze DROF, powiązanych z transportem publicznym (pełniące funkcję przesiadkową i umożliwiające kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej), funkcjonujących samodzielnie lub wspólnie z parkingami P+R.</p> <p>Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 8 funkcjonujących parkingów B+R na obszarze DROF</p>	JST DROF
9	Długość dróg rowerowych na obszarze DROF	<p>Łączna długość prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów, tj. dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów (dawniej ciągi pieszo-rowerowe), pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów. Długość dróg dla rowerów liczona jest jako ich przebieg w jednym kierunku, tym samym długość tras rowerowych położonych po dwóch stronach drogi</p>	JST DROF

		<p>liczona jest podwójnie (zgodnie z metodyką GUS). Do wskaźnika nie zalicza się turystycznych tras rowerowych (tzw. szlaków rowerowych).</p> <p>Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 100 km dróg dla rowerów w DROF</p>	
10	<p>Udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów</p>	<p>Liczba zadanych, wielostanowiskowych parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy szkołach podstawowych oraz szkołach ponadpodstawowych (gminnych i powiatowych), wobec liczby wszystkich szkół gminnych i powiatowych w DROF.</p> <p>Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w Gminach DROF. Jest on prezentowany w procentach, np. 50 % szkół w DROF posiadających zadane parkingi rowerowe.</p>	JST DROF
11	<p>Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF</p>	<p>Liczba pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym oraz wodorowym) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzane biometanem)</p> <p>Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych operatorów podawany jako % pojazdów spełniających wskazany wymóg np. 70%</p>	<p>Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez JST DROF</p>
12	<p>Udział pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST DROF</p>	<p>Liczba autobusów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami u operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarze DROF</p> <p>Wskaźnik liczony jest dla poszczególnych operatorów podawany jako % pojazdów spełniających wskazany wymóg np. 70%</p>	<p>Operatorzy obsługujący linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez JST DROF</p>
13	<p>Liczba wspólnych dla obszaru funkcjonalnego działań, kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności</p>	<p>Liczba wspólnych dla gmin DROF działań dot. promocji aktywnych form mobilności (szkolenia, programy edukacyjne, spotkania) prezentowana jako łączna liczba takich działań</p> <p>Wskaźnik prezentowany jako liczba przeprowadzonych kampanii, akcji informacyjnych dot. promocji aktywnych form mobilności, np. 3</p>	JST DROF
14	<p>Udział szkół zaangażowanych w dany rok w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF</p>	<p>Liczba szkół podstawowych i ponadpodstawowych zaangażowanych w działania promocyjne i/lub uczestniczących w działaniach edukacyjnych w ramach zrównoważonej mobilności w DROF, wobec liczby wszystkich szkół</p>	JST DROF

podstawowych i ponadpodstawowych na obszarze DROF.

Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych i średnich oraz szkół zawodowych, funkcjonujących w DROF.

Wskaźnik prezentowany w procentach, np. 50 % szkół zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w DROF

Źródło: Opracowanie własne.

W przypadku stwierdzenia, że wartość wybranego wskaźnika uległa pogorszeniu, właściwe jednostki podejmą działania naprawcze lub w uzgodnieniu z interesariuszami Planu zaktualizują obowiązujący Plan.

Miejski Obszar Funkcjonalny Dębicko- Ropczycki rozwija się w zmieniających się uwarunkowaniach. Po zakończeniu cyklu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy wymienić się doświadczeniami i opiniami z mieszkańcami, aby ocenić, co poszło dobrze, a co nie, oraz zidentyfikować i rozważyć nowe problemy i wyzwania. Należy mieć świadomość tego, że koniec procesu planowania jest jednocześnie jego początkiem, a proces Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest cyklem, którego siłą napędową jest dążenie do ciągłego rozwoju.

**SPIS TABEL,
WYKRESÓW,
FOTOGRAFII,
MAP, RYSUNKÓW**



10. Spis tabel, wykresów, fotografii, map i rysunków

Tabele

Tabela 1. Liczba ludności dla roku 2012 i 2022 oraz prognozy liczby ludności dla lat 2032 oraz 2042	17
Tabela 2. Długość dróg dla rowerów ogółem w gminach DROF.	32
Tabela 3. Wykaz linii obsługiwanych przez MKS.	35
Tabela 4. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w powiatach DROF	42
Tabela 5. Pakiety i priorytetyzacja działań wdrożeniowych dla PZMM dla DROF	74
Tabela 6. Macierz oceny działań kierunkowych	76
Tabela 7. Harmonogram wdrażania SUMP na lata 2024-2034	81
Tabela 8. Harmonogram wdrażania SUMP - wykres Gantta.....	83
Tabela 9. Zestaw wskaźników rezultatu dla PZMM DROF	85
Tabela 10. Zestaw wskaźników produktu PZMM DROF	86
Tabela 11. Metodologia pomiaru wskaźników rezultatu i wskaźników produktu	88

Wykresy

Wykres 1. Podział respondentów ze względu na wiek.....	12
Wykres 2. Prognoza zmian liczby ludności dla Dębicko-Ropczyckiego obszaru funkcjonalnego DROF w perspektywie do 2031 roku	18
Wykres 4. Liczba zarejestrowanych pojazdów ogółem w powiatach dębickim oraz ropczycko- sędziszowskim	41
Wykres 5. Ile samochodów znajduje się w Państwa gospodarstwie domowym? (n=1 578) ..	41
Wykres 6. Liczba wypadków drogowych w powiatach DROF w latach 2017-2022.	45
Wykres 7. Liczba ofiar śmiertelnych w powiatach DROF w latach 2017-2022.	45
Wykres 8. Podział zadań przewozowych w DROF	63
Wykres 9. Podział zadań przewozowych - scenariusz podstawowy (BAU)	64
Wykres 10. Podział zadań przewozowych - scenariusz rozwojowy (mobilnościowy).....	65
Wykres 11. Podział zadań przewozowych - scenariusz realistyczny.....	66

Fotografie

Fotografia 1. Warsztaty diagnostyczne w Dębicy	11
Fotografia 2. Wizje lokalne w gminach DROF	12
Fotografia 3. Warsztaty diagnostyczne w Gminie Żyraków	13
Fotografia 4. Spotkanie w ramach konsultacji społecznych w Dębicy	14
Fotografia 5. Kościół p.w. Św. Jadwigi w Dębicy	20
Fotografia 6. Infrastruktura pieszo-rowerowa w Ropczycach	30
Fotografia 7. Ropczyce - dworzec kolejowy oraz Dębica - ul. Fabryczna	32
Fotografia 8. Ropczyce - dworzec kolejowy	38

Mapy

Mapa 1. Potencjalne obszary dostępności 15 minutowej na terenie Miasta Dębicy	22
Mapa 2. Potencjalne obszary dostępności 15 minutowej dla DROF	23
Mapa 3. Strefa płatnego parkowania w Dębicy	27
Mapa 4. Strefa płatnego parkowania w Ropczycach	27
Mapa 5. Potencjalne lokalizacje parkingów Parkuj i Jedź (P+R) na terenie DROF	28
Mapa 6. Gminy objęte porozumieniami w zakresie lokalnego transportu zbiorowego	34
Mapa 7. Dopuszczalne prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez DROF	36
Mapa 8. Strefy dojścia (500 m) do przystanków autobusowych w Dębicy	39
Mapa 9. Strefy dojścia (500 m) do przystanków autobusowych na obszarze DROF	39
Mapa 10. Sieć drogowa DORF	43

PRZEWODNICZĄCA
Rady Gminy

lic. Maria Bodzioch