

Projekt

z dnia 18 maja 2026 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR XXXIV/190/2026
RADY GMINY CHORKÓWKA**

z dnia 25 maja 2026 r.

**w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla
Miasta Krosna i gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno
(Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP)**

Na podstawie art. 10 ust. 1 oraz art. 18 ust. 2 pkt 6 i 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153, z późn. zm.), **Rada Gminy Chorkówka uchwala, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Krosna i gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP”, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Chorkówka.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

SUMP MOF KROSNO



Kwiecień 2026 r.



Dokument przygotowany przez:



CPOINT Sp. z o.o.

Ul. Rolna 155A, 02-729 Warszawa

e-mail: contact@cdotpoint.com

www.cdotpoint.com

Dokument przygotowany na zlecenie:



Gmina Miasto Krosno

Ul. Lwowska 28a, 38-400 Krosno

e-mail: um@um.krosno.pl

<https://www.krosno.pl/>



Spis treści

Słownik pojęć	Str. 4
Wprowadzenie	Str. 5
1. Synteza diagnozy stanu mobilności w MOF Krosno	Str. 9
2. Możliwe scenariusze zmian	Str. 24
3. Cele rozwojowe w zakresie mobilności	Str. 30
4. Pakiety działań	Str. 59
5. Ocena wpływu działań	Str. 67
6. Wdrażanie SUMP	Str. 72
6.1. Podmioty odpowiedzialne za realizację SUMP	Str. 73
6.2. Harmonogram realizacji SUMP	Str. 75
6.3. Źródła finansowania	Str. 84
7. Monitoring realizacji SUMP MOF Krosno	Str. 94
Bibliografia	Str. 102
Spis map, rysunków i tabel	Str. 104

Słownik pojęć

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

B/d – brak danych

BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego

CAWI – technika zbierania informacji w ilościowych badaniach rynku i opinii publicznej, w której respondent jest proszony o wypełnienie ankiety

CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

DK – droga krajowa

DNSH – (ang. *Do No Significant Harm*) inwestycje nie mogą znacząco szkodzić środowisku

DRT – (ang. *Demand Responsive Transport*) dynamiczny transport na żądanie

DW – droga wojewódzka

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Gminy MOF – gminy wchodzące w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego

GUS – Główny Urząd Statystyczny

IDI – (ang. *Individual In-depth Interview*) indywidualny wywiad pogłębiony o poufnym charakterze

ITS – inteligentne systemy transportowe

JST – jednostka samorządu terytorialnego

K+R/K&R – *Kiss and Ride*, miejsce krótkiego postoju samochodu, głównie przy dworcach i węzłach przesiadkowych

MaaS – (ang. *Mobility as a Service*) mobilność jako usługa, integracja różnych usług transportowych w ramach jednego rozwiązania

MKS – Miejska Komunikacja Samochodowa

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny

NGO – (ang. *non-governmental organization*) organizacje pozarządowe

OZE – odnawialne źródła energii

P+R/P&R – *Park and Ride*, podróż łączona auto – transport publiczny: (podjedź samochodem) i ZAPARKUJ (na parkingu) I JEDŹ DALEJ (transportem publicznym)

PKP PLK – Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

PTZ – Publiczny Transport Zbiorowy

PZMM – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (alternatywnie: SUMP)

PZPWP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego - Perspektywa 2030

RDOŚ – Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

SEWIK – System Ewidencji Wypadków i Kolidacji

SPZOZ – Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej

STR2030 – Strategia Rozwoju Transportu 2030

SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)

SUMP MOF Krosno – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno

SWOT – Metoda analizy polegająca na identyfikacji czterech elementów: silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń

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

UE – Unia Europejska

Wprowadzenie

KROSNO
MIASTO SZKŁA
www.krosno.pl



Wprowadzenie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) to długoterminowa strategia mająca na celu poprawę mobilności i systemu transportowego na obszarach miejskich oraz w ich otoczeniu. Obejmuje nie tylko transport publiczny, lecz także inne formy przemieszczania się, takie jak ruch pieszzy, rowerowy oraz rozwiązania indywidualne, jeśli są zrównoważone.

Kluczowe znaczenie ma podejście całościowe, uwzględniające aspekty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne oraz rzeczywiste potoki ruchu w całym funkcjonalnym obszarze miejskim, obejmującym miasto i jego strefę dojazdów.

SUMP zakłada ścisłą współpracę pomiędzy różnymi szczeblami administracji - lokalnym, regionalnym i krajowym - oraz aktywne włączanie mieszkańców i interesariuszy w proces planowania. Dokument nie ogranicza się do diagnozy i wyznaczenia celów, lecz zawiera także plan wdrażania działań oraz system monitorowania postępów.

SUMP koncentruje się przede wszystkim na:

- poprawie mobilności ludzi i towarów w sposób przyjazny dla środowiska,
- wspieraniu transportu publicznego, rowerowego i pieszego,
- ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na jakość powietrza, hałas i klimat,
- zwiększaniu dostępności i bezpieczeństwa różnych form przemieszczania się,
- integracji planowania transportu z innymi politykami na terenie MOF, w szczególności planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska i rozwojem społeczno-gospodarczym.

W procesie tworzenia planu wykorzystano wytyczne i dobre praktyki publikowane przez instytucje krajowe (Ministerstwo Infrastruktury,

CUPT, wnioski z badań naukowych i doświadczenia innych obszarów) oraz międzynarodowe (ELTIS – Obserwatorium Miejskiej Polityki Mobilności UE).

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej skuteczny SUMP opiera się na ośmiu kluczowych zasadach, obejmujących m.in. wyznaczenie celów strategicznych zapewniających dostępność i wysoką jakość mobilności, łączenie długoterminowej wizji z planem działań, analizę stanu istniejącego i prognozę potrzeb, promowanie zrównoważonych form transportu, współpracę międzyinstytucjonalną, udział społeczeństwa oraz systematyczny monitoring i ocenę postępów zgodnie z zasadą SMART.

Realizacja SUMP przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców, zwiększenia dostępności transportu oraz ograniczenia negatywnego wpływu komunikacji na środowisko. Dokument ten stanowi strategiczny krok w kierunku tworzenia nowoczesnych, zintegrowanych i odpornych na kryzysy struktur miejskich, lepiej przygotowanych na wyzwania XXI wieku, takie jak rosnąca mobilność, urbanizacja, transformacja energetyczna i cyfryzacja usług publicznych.

W procesie przygotowania dokumentu nawiązano współpracę z odpowiednimi instytucjami, SUMP był opiniowany przez CUPT. Przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt SUMP został zaopiniowany bez wnoszenia uwag przez RDOŚ w Rzeszowie oraz pozytywnie przez Sanepid.

W toku opracowania dokumentu nawiązano współpracę z Miastem Krosno i wszystkimi Gminami tworzącymi MOF Krosno, które przystąpiły do Porozumienia międzygminnego dotyczącego sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Krosna i gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno (SUMP) w zakresie określonym na podstawie Uchwały nr XII/ 325/ 2025 Rady Miasta Krosna z dnia 28 lutego 2025 r.

Uzasadnienie realizacji SUMP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) to długoterminowa strategia mająca na celu poprawę mobilności i transportu na obszarach miejskich oraz w ich otoczeniu – Miejskich Obszarach Funkcjonalnych (MOF).

SUMP koncentruje się przede wszystkim na następujących aspektach:

- poprawie mobilności ludzi i towarów w sposób przyjazny dla środowiska,
- wspieraniu transportu publicznego, rowerowego i pieszego,
- ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na jakość powietrza, hałas i klimat,
- zwiększaniu dostępności i bezpieczeństwa różnych form przemieszczania się,
- integracji planowania transportu z innymi politykami miejskimi (np. planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, rozwojem gospodarczym).

Opracowywane dokumenty takie jak SUMP mają pomóc w dostosowaniu Obszaru do norm środowiskowych oraz z zakresu zrównoważonego rozwoju.

Zasady realizacji

Działania wyznaczone w Planie mogą być realizowane za pomocą różnorodnych narzędzi, które są stosowane w celu zmiany charakteru codziennych podróży mieszkańców MOF. Wśród podstawowych instrumentów zmiany należy wyróżnić:

- **Ograniczanie transportochłonności** poprzez zmniejszenie popytu na przemieszczanie się wysokiemisyjnymi środkami transportu, do których należy w szczególności prywatny transport samochodowy. Na spadek transportochłonności wpływa także rozbudowa infrastruktury oraz organizacja ruchu, która ustanawia priorytet dla rozwoju ruchu pieszego i rowerowego oraz publicznego transportu zbiorowego. Istotne jest również ograniczenie konieczności pokonywanego dystansu, np. lokalizując usługi w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych.
- **Zmianę struktury *modal split*** poprzez zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej (ruchu pieszego i rowerowego) w udziale podróży ogółem kosztem transportu samochodowego.
- **Ograniczanie emisji z pojazdów** poprzez zmianę sposobu zasilania stosowanego taboru na niskoemisyjny (hybrydowy i elektryczny) lub poprawę efektywności energetycznej pojazdów.

Powyższe elementy składają się na piramidę zrównoważonej mobilności i stanowią fundament realizacji SUMP.

Podsumowanie procesu konsultacyjnego

Prace nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla MOF Krosno obejmowały szerokie zaangażowanie społeczności lokalnej i kluczowych typów interesariuszy.

Proces partycypacji w tworzeniu dokumentu obejmował:

- **Badanie ankietowe** – w formie CAWI, w której wzięli udział mieszkańcy Miasta Krosna i gmin MOF Krosno oraz osoby związane z Obszarem. Łączna próba badawcza wyniosła ponad 960 odpowiedzi, w tym niemal połowę stanowili uczniowie, rodzice i nauczyciele.
- **Badanie focusowe** – skierowane do mieszkańców MOF Krosno i przedstawicieli administracji.
- **Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)** – przeprowadzone z przedstawicielami Gmin, dzielnic i osiedli Krosna, kluczowych operatorów transportu i przewoźników - MKS i prywatnych oraz najważniejszych organizacji, pracodawców na terenie MOF Krosno.
- **Warsztaty otwarte** – w ramach 3 faz konsultacji społecznych – diagnostyczny, nad rozwiązaniami oraz prezentacji i dyskusji planu.
- **Warsztaty** – przeznaczone dla członków porozumienia MOF Krosno, w których wzięli udział przedstawiciele miasta Krosno i gmin wchodzących w skład MOF Krosno. Miały na celu prezentację i dyskusję nad założeniami Planu.
- **Konsultacje społeczne** projektu dokumentu SUMP – w ramach których wyłożono projekt do publicznego wglądu, zbierano i uwzględniono uwagi od społeczności lokalnej, które podsumowano w Raporcie z konsultacji społecznych.

Proces badawczy i konsultacyjny, poprzedzony działaniami promocyjnymi, został zaplanowany i przeprowadzony z udziałem mieszkańców i najważniejszych typów interesariuszy, w tym z:

- osobami o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności (uwzględniając perspektywę grup wrażliwych, w szczególności osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci);
- zarządcami infrastruktury liniowej i punktowej;
- przedsiębiorcami;
- lokalnymi organizacjami (NGO);
- jednostkami naukowo-badawczymi;
- operatorem publicznego transportu zbiorowego;
- przedstawicielami Miasta Krosna oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład MOF Krosno;
- przedstawicielami jednostek pomocniczych, gmin i powiatów ościennych, samorządu województwa, itp.;
- przedstawicielami jednostek zależnych/podległych w MOF Krosno;
- przedstawicielami wydziałów partnerów porozumienia MOF Krosno;
- szkół, spółek miejskich itp., w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
- przedstawicielami różnych stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad osiedli i dzielnic, rad sołeckich, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych itp.;
- przedstawicielami firm lub pracodawców, w szczególności zatrudniających ponad 100 pracowników, przedstawicielami mieszkańców;
- innymi zidentyfikowanymi interesariuszami.

1. Synteza diagnozy stanu mobilności w MOF Krosno



Charakterystyka Obszaru

Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF) Krosno to zintegrowany układ terytorialny, w którym miasto Krosno pełni funkcję ośrodka centralnego, a otaczające je gminy wiejskie i miejsko-wiejskie tworzą strefę powiązaną funkcjonalnie. Współzależności te wynikają przede wszystkim ze wspólnego rynku pracy i codziennych dojazdów do pracy, dostępu do usług publicznych, oraz współdzielonej infrastruktury. MOF Krosno obejmuje łącznie siedem jednostek samorządu terytorialnego:

- **Krosno - rdzeń,**
- **Jedlicze,**
- **Chorkówkę,**
- **Korczynę,**
- **Krościenko Wyżne,**
- **Miejsce Piastowe,**
- **Wojaszówkę.**

Dzięki swojemu położeniu, MOF Krosno odgrywa istotną rolę w regionalnym i ponadregionalnym układzie komunikacyjnym. Przebiegają przez niego główne drogi krajowe (DK19, DK28), drogi wojewódzkie (DW990, DW991) oraz linie kolejowe (nr 106 i 108), zapewniające połączenia z innymi ośrodkami Podkarpacia. Infrastruktura transportowa, w tym dostępność kolei, stwarza korzystne warunki dla rozwoju gospodarczego, mobilności mieszkańców oraz integracji przestrzennej obszaru. MOF Krosno to obszar o silnych powiązaniach społeczno-gospodarczych, stanowiący naturalną przestrzeń do planowania zrównoważonego rozwoju, w tym działań związanych z mobilnością miejską i transportem publicznym.



Mapa 1. Obszar realizacji SUMP MOF Krosno
 (Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K)

Charakterystyka systemu

Założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Krosno zostały opracowane na podstawie pogłębionej analizy diagnostycznej, stanowiącej podstawę do przygotowania Raportu diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej obszaru.

Przeprowadzona diagnoza pozwoliła na identyfikację kluczowych wyzwań, priorytetów oraz możliwych kierunków zmian i interwencji, niezbędnych dla rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Krosno.

Wyniki badań ankietowych wskazują, że samochód pozostaje najczęściej wybieranym środkiem transportu, niezależnie od celu podróży. Jednocześnie analiza potwierdza istnienie istotnego potencjału do stopniowej zmiany zachowań transportowych mieszkańców, szczególnie poprzez poprawę dostępności, jakości i atrakcyjności alternatywnych form mobilności, takich jak transport zbiorowy oraz ruch pieszy i rowerowy.

Zidentyfikowane uwarunkowania przestrzenne, funkcjonalne i komunikacyjne MOF Krosno potwierdzają zasadność podejścia systemowego, integrującego działania transportowe, przestrzenne i organizacyjne.

W warunkach zróżnicowanej struktury osadniczej MOF Krosno działania SUMP nie mają na celu całkowitego ograniczania korzystania z samochodu. Ich głównym zadaniem jest zapewnienie powszechnej dostępności transportu zbiorowego i indywidualnych form mobilności, tak aby osoby nieposiadające samochodu nie były narażone na wykluczenie transportowe. Równocześnie istotne jest tworzenie bezpiecznych, wygodnych i konkurencyjnych alternatyw dla podróży samochodem, które przy odpowiednim standardzie mogą stać się atrakcyjnym wyborem dla codziennych podróży mieszkańców.

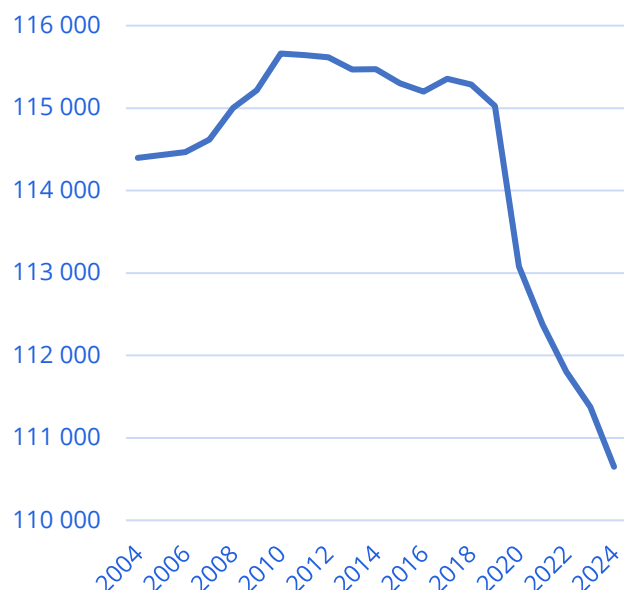
Uwarunkowania demograficzne

Trendy demograficzne stanowią jedno z głównych wyzwań dla MOF Krosno. W latach 2004-2024 liczba ludności na terenie Obszaru spadła o 3,3% do poziomu 110 649 osób.

Spadek liczby ludności oraz starzenie się społeczeństwa mają istotne przełożenie na kierunki rozwoju mobilności. Seniorzy częściej są zależni od korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego, co warunkuje potrzebę lepszego skomunikowania istotnych miejsc dla tej grupy wiekowej, w szczególności związanych z opieką zdrowotną.

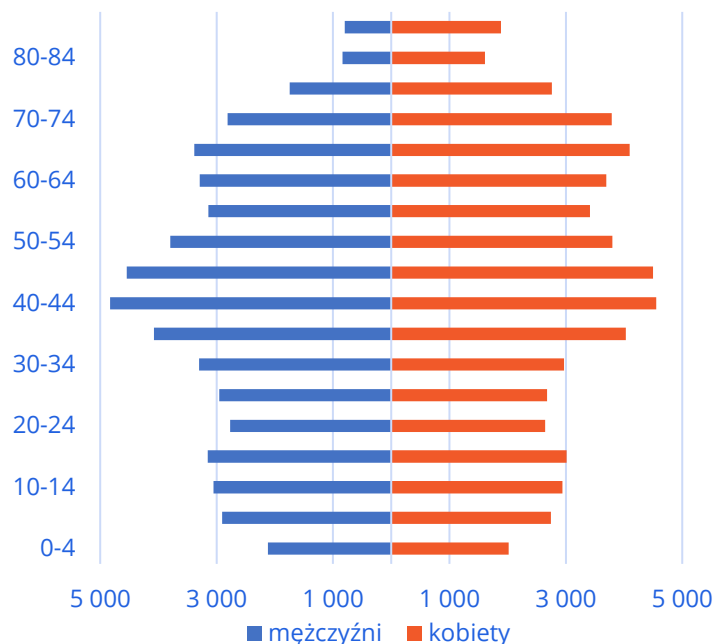
Zmiana struktury społecznej, w szczególności wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym wymusza dostosowanie infrastruktury komunikacyjnej do potrzeb osób starszych. Planowanie rozwoju mobilności wymusza konieczność projektowania uniwersalnego przestrzeni miejskiej.

Wykres 1. Zmiana liczby ludności w MOF Krosno



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS (stan na 2024 r.)

Wykres 2. Piramida wieku i płci w MOF Krosno



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS (stan na 2024 r.)

Tab. 1. Zmiana liczby ludności w gminach MOF Krosno

	Zmiana w latach 2004-2024
Gmina Chorkówka	-0,2%
Gmina Jedlicze	-1,2%
Gmina Korczyna	3,3%
Gmina Krościenko	
Wyżne	3,8%
Gmina Miejsce Piastowe	-1,3%
Gmina Wojaszówka	1,7%
Miasto Krosno	-9,3%
MOF Krosno	-3,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS (stan na 2024 r.)

Uwarunkowania społeczne i gospodarcze

Identyfikacja lokalizacji istotnych celów podróży, szczególnie codziennych, stanowi podstawę do planowania zrównoważonej mobilności, w szczególności lokalizacja przystanków autobusowych.

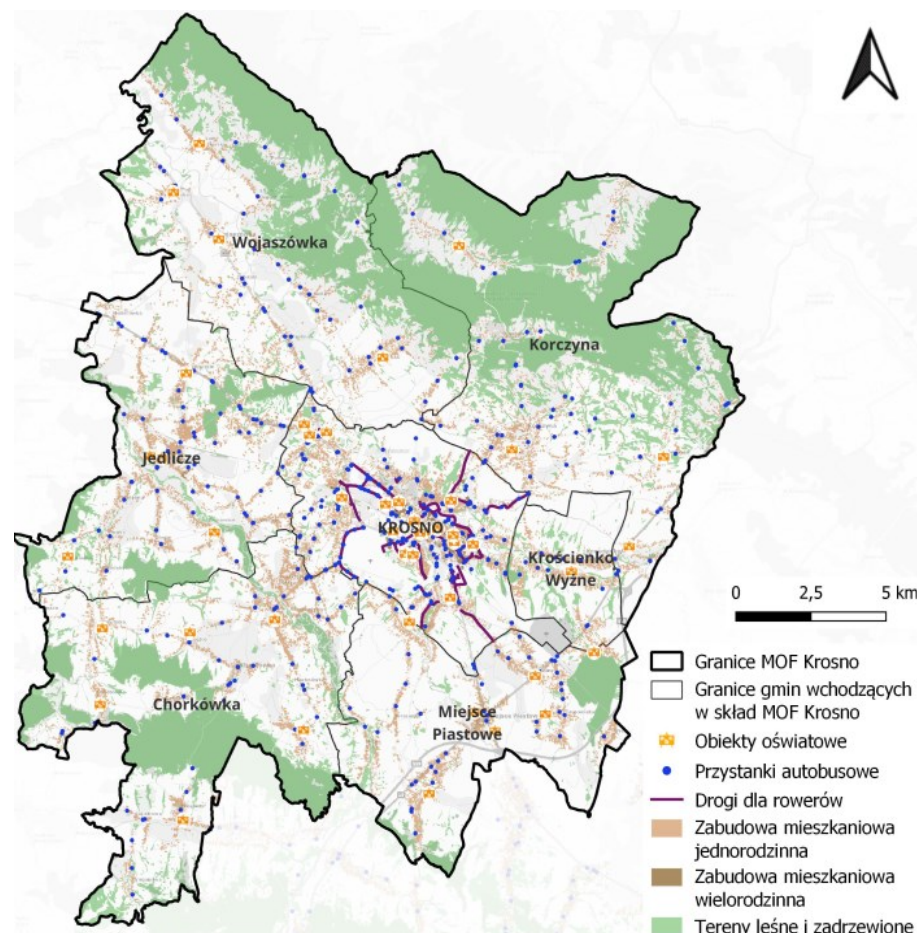
GENERATORY RUCHU

Zidentyfikowano najważniejsze obiekty na terenie MOF Krosno, które są kluczowe z perspektywy generowania ruchu. Ich lokalizacja i powiązania z systemem transportowym. Dla stworzenia systemu zrównoważonej mobilności kluczowe wyzwanie stanowi niewystarczające skomunikowanie niektórych z nich, co jest dodatkowo potęgowane przez trendy demograficzne lub rozwój nowych osiedli mieszkalnych. Najbardziej istotnymi generatorami ruchu dla osób starszych i z ograniczonymi możliwościami ruchowymi są placówki ochrony zdrowia, w szczególności Wojewódzki Szpital Podkarpacki im. Jana Pawła II w Krośnie i SPZOZ w Miejscu Piastowym i Jedliczu.

W kontekście zrównoważonej mobilności istotne jest skomunikowanie licznych placówek oświatowych na różnych szczeblach edukacji na terenie MOF Krosno, w tym szkół podstawowych i Zespołu Szkół Ponadpodstawowych, których lokalizacja charakteryzuje się dużym rozproszeniem. Zapewnienie efektywnej obsługi placówek oświatowych, tj. dojazdów do lokalnych, wymaga nie tylko zapewnienia połączeń autobusowych, ale w szczególności zwiększenia częstotliwości kursowania w godzinach porannych i popołudniowych w dni robocze i szkolne.

Najważniejszymi generatorami ruchu związanymi z prowadzeniem działalności gospodarczej są sklepy wielkopowierzchniowe – w szczególności galerie handlowe w Krośnie oraz parki handlowe. Dla mieszkańców o silnym poczuciu tożsamości lokalnej znaczenie mają targowiska i bazy, które stanowią centra lokalne,

w szczególności duży bazar-targowisko przy ul. Legionów w Krośnie.



Mapa 2. Placówki oświatowe mogące wpływać na generowanie ruchu, na terenie MOF Krosno
(Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K, BDL GUS)

Uwarunkowania przestrzenne

Struktura funkcjonalno-przestrzenna w znaczący sposób wpływa na planowanie systemu. Najważniejszymi wyzwaniami są współpraca między gminami MOF Krosno poprzez postrzeganie przepisów planowania przestrzennego jako czynnika decydującego na zapewnienie spójności systemu transportowego.

Planowanie przestrzenne odbywa się w oparciu o dokumenty planistyczne rangi krajowej, wojewódzkiej i gminnej. Kluczowe jest uwzględnienie nowych inwestycji (w szczególności osiedli mieszkaniowych i punktów usługowych) w ramach powstających planów ogólnych.

Układ urbanistyczny charakteryzuje się wyraźnym modelem koncentrycznym w formie zwartego centrum miasta Krosna i terenami o niskiej gęstości zaludnienia, którymi są obszary podmiejskie oraz wiejskie. Wysokie zagęszczenie zabudowy sprzyja efektywnej komunikacji zbiorowej oraz przestrzenią przeznaczoną na cele pieszo-rowerowe. Natomiast najniższą gęstością zaludnienia cechuje się gmina Wojaśówka i Chorkówka z terenami o zabudowie rozproszonej.

Na terenie MOF Krosno wpływ na mobilność mają osiedla o zwartej zabudowie mieszkalnej wielorodzinnej oraz położone w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych i węzłów przesiadkowych, w tym Osiedle Tysiąclecia, Traugutta i Generalskie.

Istotnym wyzwaniem dla systemu mobilności są planowane inwestycje o funkcjach mieszkaniowych i usługowych. Szczególnie ważne dla zachowania spójności systemu transportowego jest uwzględnienie projektowanego osiedla przy ul. Polnej i ul. Sikorskiego w dzielnicy Suchodół. Sieć połączeń autobusowych i kolejowych powinna zapewnić dogodne powiązanie komunikacyjne, z uwagi na jej lokalizację w sąsiedztwie strefy

i inwestycyjnej „Krosno 2” i przyszłego łącznika z S19.

Kluczowa jest integracja planowania przestrzennego z systemem mobilności poprzez uwzględnienie lokalizacji nowych ciągów komunikacyjnych (ulicy, chodników i ścieżki rowerowej) z uwzględnieniem zapewnienia bezpieczeństwa (poprzez skrzyżowania o ruchu okrężnym i progi zwalniające) oraz uruchomienie nowych przystanków zapewniających połączenie z innymi dzielnicami/osiedlami i głównymi generatorami ruchu.

Układ drogowy

Sieć drogowa na terenie MOF Krosno charakteryzuje się zróżnicowanym, zhierarchizowanym układem dróg.

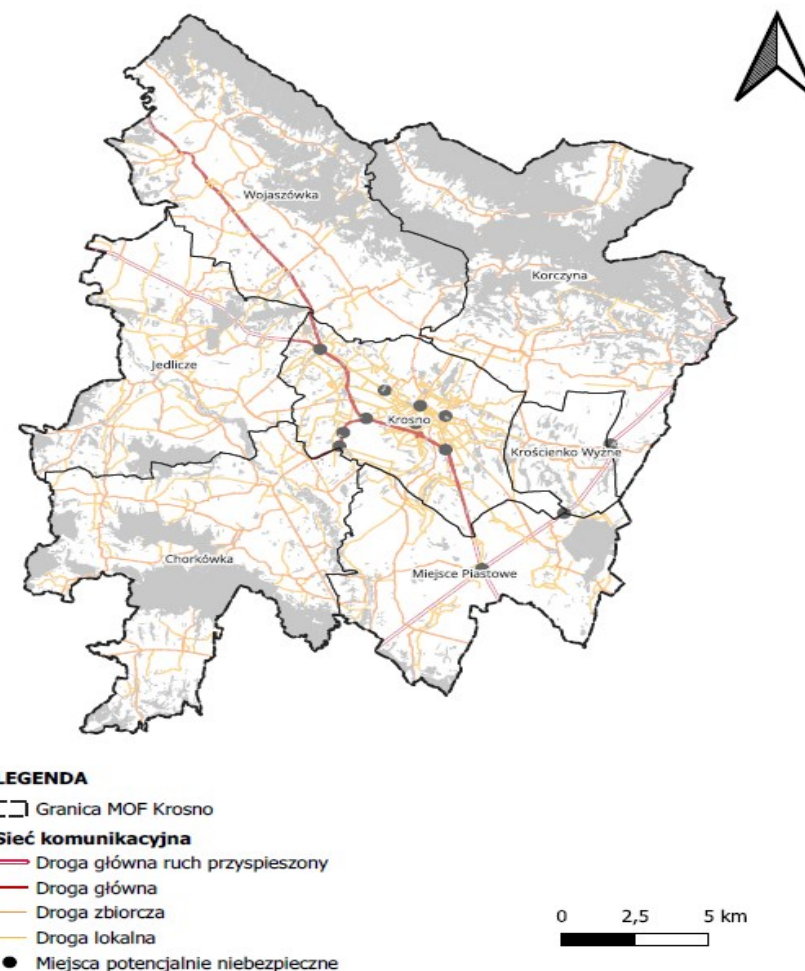
Przez MOF Krosno przechodzą:

- Droga ekspresowa S19 (część szlaku Via Carpathia), w tym otwarty pod koniec 2025 r. odcinek Krosno (Iskrzynia) - Miejsce Piastowe,
- Drogi krajowe - odcinki DK19 i DK28,
- Drogi wojewódzkie - DW990, DW991.

Głównymi przedsięwzięciami w trakcie realizacji, które w znaczący sposób wpłyną na układ drogowy, są:

- Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK28,
- Otwarcie nowego odcinka S19 (Miejsce Piastowe - Dukla).

Duża liczba realizowanych oraz planowanych inwestycji drogowych, w szczególności stanowi szansę na wyprowadzenie ruchu drogowego z terenów zurbanizowanych. Priorytetem inwestycyjnym pozostaje poprawa dostępności MOF Krosna oraz jakości dróg.



Mapa 3. Organizacja ruchu drogowego w MOF Krosno
(Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K, BDL GUS)

Zarządzanie ruchem i dostępnością - tranzyt, logistyka, polityka parkingowa i BRD

Jednym z założeń skutecznego zarządzania ruchem drogowym w MOF Krosno jest ochrona dróg wyższych klas przed nadmierną dostępnością oraz uwolnienie zwartych obszarów zabudowy od ruchu tranzytowego. To dążenie realizuje budowa obwodnic głównych miejscowości i wyprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych z Krosna.

Usługi z zakresu **logistyki miejskiej** są świadczone przez podmioty prywatne, polityka publiczna powinna dążyć do minimalizacji uciążliwości dla mieszkańców związanych z transportem i przeładunkiem towarów. Potencjał na lokalizowanie centrów logistycznych stwarza budowa nowych odcinków obwodnic i S19, które powinny zostać uwzględnione w dokumentach planistycznych.

Na terenie całego MOF Krosno nie wypracowano **zintegrowanej polityki parkingowej**. Strefa Płatnego Parkowania ogranicza się do Miasta Krosna, bez integracji z innymi gminami MOF Krosno, wyznaczono 3 strefy, w ramach których zróżnicowano stawki. Wyznaczenie Strefy umożliwia na bieżące zarządzanie liczbą miejsc parkingowych poprzez zwiększenie rotacji samochodów. Jednak z uwagi na ograniczony zasięg do centrum miasta i terenów sąsiadujących nie stanowi zintegrowanej strategii zarządzania popytem na ruch samochodowy. Stosowane są również preferencyjne warunki dla mieszkańców i przedsiębiorców. Obecna polityka parkingowa wymaga większej integracji ponadlokalnej, nie jest w pełni spójna z celami zrównoważonej mobilności, w tym redukcji emisyjności.

Podnoszenie **bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD)** jest kluczowym aspektem realizacji Planu. Obserwowana jest pozytywna tendencja spadkowa liczby ofiar w ostatnich latach, które są związane z edukacją kierowców i ograniczeniem prędkości.

Wymierny wskaźnik stanowi brak ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w 2023 r. i 2024 r. Jednak liczba wypadków jest zróżnicowana pomiędzy poszczególnymi gminami MOF – największą liczbę zdarzeń w ruchu drogowym w 2024 r. odnotowano na terenie Miasta Krosno i Gminy Miejsce Piastowe.

Uspokojenie ruchu stanowi jeden z głównych aspektów zarządzania ruchem drogowym. Rozwiązania te służą priorytetyzacji ruchu pieszego i rowerowego kosztem ruchu samochodowego. Przykładowym działaniem jest wyznaczenie strefy zamieszkania w centrum Krosna, z ograniczeniem prędkości do 20 km/h i pierwszeństwem dla pieszych. Działanie służy zmniejszeniu zanieczyszczenia emisjami i hałasem, poprawie bezpieczeństwa pieszych, ich wprowadzenie powinno być skoordynowane z lokalizacją przystanków MKS.

Sieć kolejowa

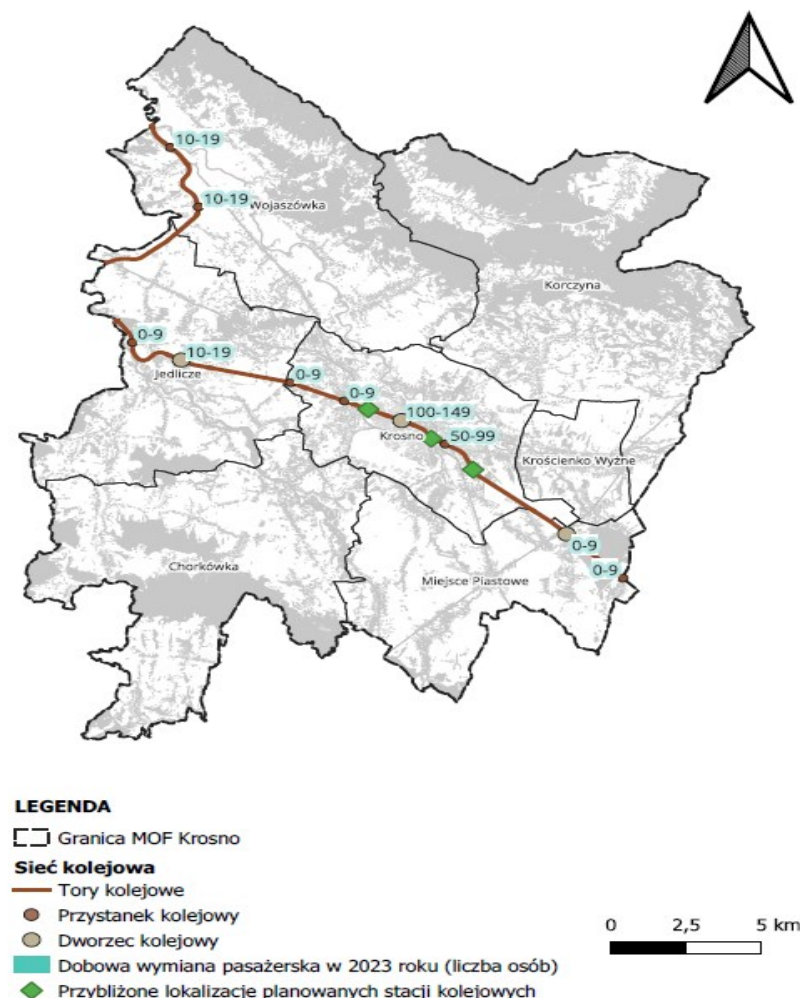
Sieć kolejowa na terenie MOF Krosno stanowi jeden z kluczowych filarów systemu transportowego i jeden z priorytetów rozwojowych MOF Krosno. Kolej pełni kluczową funkcję w obsługiwaniu połączeń pomiędzy Krosnem a innymi ośrodkami subregionalnymi, która powinna stanowić realną, niskoemisyjną i komfortową dla pasażerów alternatywę dla transportu samochodowego.

Operatorem transportu kolejowego jest POLREGIO S.A., a organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.

Sieć kolejowa charakteryzuje się niedostatecznie wykorzystanym potencjałem. Funkcjonują niezelektryfikowane linie kolejowe nr 106 relacji Rzeszów Główny – Jasło i nr 108 Stróże – Krościenko. Najwyższą dobową wymianę pasażerską w 2023 r. odnotowano na stacji Krosno oraz Krosno Miasto.

Rosnące znaczenie transportu kolejowego dla mobilności w MOF Krosno potwierdzają plany inwestycyjne. Elektryfikacja linii nr 106 jest planowana w perspektywie do 2040 r. Kluczową inwestycją jest połączenie obu linii łącznicą na odcinku Jedlicze – Szebnie. Zakończenie inwestycji planowane w 2028 r., umożliwi skrócenie czasu przejazdu między Rzeszowem a Krosnem o ok. 20-25 min. Otwarcie łącznicy stanowi kluczową przesłankę do zwiększenia roli połączeń kolejowych w codziennych podróżach. Wymaga integracji lokalnego transportu autobusowego, ruchu rowerowego i pieszego z węzłami kolejowymi w duchu zrównoważonej mobilności.

Potencjał obsługi połączeń kolejowych zwiększy się również z uwagi na planowane uruchomienie nowych przystanków kolejowych – Krosno Huta (przy hucie szkła Krosno Glass), Krosno Guzikówka (ul. Jagiellońska), Krosno Południowe (przy galerii handlowej Vivo) oraz Moderówka (w ramach łącznicy).



Mapa 4. Sieć linii kolejowych, stacji i przystanków kolejowych oraz dobową wymianę pasażerską na terenie MOF Krosno (Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K, <https://dane.utk.gov.pl/>)

Promocja i zrównoważony ruch turystyczny

Polityka zrównoważonej mobilności powinna uwzględniać rozbudowane działania promocyjne na terenie MOF Krosno, które są adresowane do mieszkańców MOF Krosno, osób przemieszczających się na co dzień w celach edukacyjnych czy zawodowych. Ponadto należy wzmocnić oddziaływanie kampanii promujących zrównoważoną mobilność na zewnątrz do potencjalnych odbiorców odwiedzających Obszar sezonowo – turystów lub przyszłych stałych użytkowników ruchu – potencjalnych inwestorów czy nowych mieszkańców.

Efektywne wdrażanie Planu wymaga równoległego prowadzenia działań promocyjnych skierowanych do różnych grup odbiorców w celu kształtowania postaw mieszkańców w duchu zrównoważonej mobilności.

W zakresie promocji prowadzone są liczne kampanie na terenie MOF Krosno, które koncentrowały się przede wszystkim na poprawie bezpieczeństwa na drogach. Szczególną uwagę poświęca się dzieciom jako wrażliwej grupie użytkowników ruchu, w szczególności pieszego. Kontynuowanie akcji profilaktycznych prowadzonych przez Policję i Straż Miejską, np. „Bezpieczna droga do szkoły” są kluczowe do zwiększania świadomości.

W celu efektywniejszego dotarcia do mieszkańców MOF Krosno rekomendowane jest systematyczne rozszerzanie kanałów komunikacji poza oficjalne strony internetowe Urzędów. W zakresie zrównoważonej mobilności istotne jest prowadzenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych. Potencjałem jest funkcjonowanie lokalnych mediów tematycznych związanych z bezpieczeństwem (np. Krosno112).

Działania promocyjne powinny uwzględnić organizację wydarzeń promujących działania z zakresu mobilności (pikników, konkursów),

które w atrakcyjny sposób promują aktywną mobilność.

Istotne jest dbanie o zapewnienie wysokiej jakości i przejrzystości informacji pasażerskiej – systemu informacji pasażerskiej, w tym rozkładów jazdy, map.

Podsumowanie - wyzwania

Na podstawie zrealizowanych badań możliwe jest wyznaczenie najważniejszych wyzwań i barier rozwojowych systemu mobilności na terenie MOF Krosno.

Jedno z podstawowych wyzwań dla obszaru MOF Krosno z zakresu rozwoju mobilności stanowi niedostateczny rozwój oraz spójność sieci tras rowerowych. W obszarze mobilności aktywnej zauważalna jest potrzeba rozbudowy infrastruktury rowerowej.

Do najistotniejszych problemów należy rozdrobnienie rynku przewoźników oraz niewystarczająca jakość i dostępność rozwiązań cyfrowych dla pasażerów. Wskazywano na potrzebę integracji większej liczby przewoźników w aplikacji moBilet, co umożliwiłoby pełną informację pasażerską.

W zakresie integracji międzygminnej MOF Krosno charakteryzuje się dominującą pozycją miasta Krosna – MKS obejmuje zasięgiem wszystkie gminy MOF Krosno. Jednak na nie obsługiwanych trasach lub odcinkach z niewystraczającą częstotliwością przejazdów mieszkańcy korzystają z usług prywatnych przewoźników. Utrudnia to pełną integrację międzygminnego systemu transportowego z uwagi na zróżnicowanie taryf pomiędzy przewoźnikami. Zróżnicowany stan techniczny taboru również wpływa na nierówną jakość świadczonych usług.

Kolejnym problemem jest niedostateczne dostosowanie systemu transportowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Wskazywano na konieczność rozwoju taboru niskopodłogowego wyposażonego w rampy i inne udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności.

Głównym wyzwaniem dla zintegrowanego rozwoju mobilności jest silna dominacja samochodu jako podstawowego środka transportu,

wynikająca z przekonania mieszkańców o jego niezbędności w codziennych podróżach. Aż 86% respondentów badania ankietowego uznało posiadanie auta za konieczne, co utrudnia rozwój bardziej zrównoważonych środków transportu.

Istotnym problemem jest niewystarczająca częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej, wskazywana jako główna bariera przez większość badanych. Dodatkowo rozkłady jazdy oraz dostępność połączeń są często niedostosowane do realnych potrzeb mieszkańców, co obniża atrakcyjność transportu publicznego.

Kolejnym wyzwaniem jest ograniczona konkurencyjność komunikacji zbiorowej pod względem czasu przejazdu i komfortu w porównaniu do samochodu.

Istotnym wyzwaniem pozostaje także zapewnienie rozwoju infrastruktury transportowej przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez modernizację oświetlenia, budowę chodników między miejscowościami oraz poprawę stanu nawierzchni dróg. Znaczna część mieszkańców negatywnie ocenia warunki przemieszczania się w swojej okolicy.

W obszarze zarządzania transportem jako istotne wyzwanie wskazano różnice w możliwościach finansowych pomiędzy miastem Krosno a powiatem krośnieńskim, a także niewystarczającą współpracę instytucjonalną. Rozbieżne interesy i ograniczenia budżetowe utrudniają tworzenie spójnego systemu transportu aglomeracyjnego lub związku powiatowo-gminnego

Kluczowe wnioski

Poniżej przedstawiono kluczowe wnioski wynikające z przeprowadzonej diagnozy uwarunkowań demograficznych, przestrzennych, społeczno-gospodarczych oraz funkcjonowania systemu transportowego w MOF Krosno. Stanowią one podstawę do sformułowania celów oraz kierunków działań Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Tab. 2. Kluczowe wnioski z diagnozy w podziale na obszary

Obszar	Kluczowe wnioski
Demografia	• Kluczowe jest planowanie transportu publicznego z większym uwzględnieniem potrzeb seniorów i osób o ograniczonej mobilności. • Postępujące starzenie się społeczeństwa zwiększa znaczenie dostępnego i niezawodnego transportu zbiorowego. • Niezbędne jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu w gminach o rozproszonej zabudowie.
Inwestycje	• Główne węzły przesiadkowe są zlokalizowane wokół stacji i przystanków przesiadkowych, jednak ich potencjał nie jest w pełni wykorzystany. • Konieczne jest lepsze powiązanie inwestycji infrastrukturalnych z transportem zbiorowym oraz mobilnością pieszą i rowerową. • Inwestycje transportowe wymagają koordynacji w skali całego MOF, a nie wyłącznie miasta Krosna.
Transport publiczny / organizacja systemu	• Duża liczba kursów obsługiwanych przez prywatnych przewoźników powoduje potrzebę większej integracji oferty transportowej. • Brak pełnej integracji rozkładów jazdy, taryf i informacji pasażerskiej obniża atrakcyjność transportu zbiorowego. • Konieczna jest optymalizacja częstotliwości kursowania oraz taryf transportu zbiorowego, w tym rozważenie zwiększenia liczby kursów wieczornych i nocnych na kluczowych relacjach.
Zachowania transportowe	• Samochód pozostaje dominującym środkiem transportu niezależnie od celu podróży. • Transport zbiorowy jest postrzegany jako mniej konkurencyjny pod względem czasu przejazdu i komfortu. • Przyzwyczajenia transportowe mieszkańców są silnie utrwalone.
Dostępność i bezpieczeństwo	• Warunki poruszania się pieszych i rowerzystów są często oceniane negatywnie. • Infrastruktura transportowa nie zawsze zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. • Jakość przestrzeni publicznych wpływa na wybory transportowe mieszkańców.
Zarządzanie i współpraca w MOF	• Miasto Krosno pełni dominującą rolę w systemie transportowym MOF. • Różnice finansowe i instytucjonalne utrudniają współpracę międzygminną. • Brakuje trwałego modelu zarządzania mobilnością w skali obszaru funkcjonalnego.

Analiza SWOT

Na podstawie przeprowadzonych metod badawczych oraz innych źródeł wiedzy eksperckiej przeprowadzono analizę SWOT, mającą na celu przedstawienie stanu faktycznego mobilności.

Zidentyfikowanie silnych stron, słabych stron, szans i zagrożeń stanowi podstawę do określania celów strategicznych w ramach każdego z obszarów strategicznych.

Tab. 3. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
Dobrze rozwinięta sieć edukacyjna (szkoły średnie, uczelnie, centra kompetencji zawodowych)	Niewystarczająca chęć współpracy międzygminnej
Istniejące strefy przemysłowe i inwestycyjne	Niewystarczająca sieć dróg rowerowych
Rozwinięta infrastruktura techniczna i sieć usług publicznych w mieście Krosno	Niska integracja systemu transportu zbiorowego pomiędzy gminami (brak wspólnego biletu, koordynacji rozkładów)
Wysoka gęstość sieci drogowej na terenie miasta Krosno	Niewystarczające środki finansowe na transport publiczny
Duża liczba generatorów ruchu - sklepów, zabytków, atraktorów przyrodniczych, związanych z przemysłem	Niewystarczające wykorzystanie danych i narzędzi cyfrowych w zarządzaniu mobilnością
Liczne nowe inwestycje drogowe o zasięgu lokalnym i ponadlokalnym	Ograniczona promocja walorów inwestycyjnych i gospodarczych MOF w skali ponadregionalnej
Rozwinięta polityka taryfowa na terenie	
Integracja transportu publicznego z kulturą – zniżka na bilet dzienny z Krośnieńską Kartą Turysty	
Wzrost znaczenia transportu kolejowego na skutek powstania bocznicy (łącznicy) kolejowej Jedlicze-Szebnie łączącej linie kolejowe nr 106 i 108	

Tab. 3. Analiza SWOT (c.d.)

Szanse	Zagrożenia
Budowa drogi ekspresowej S19 (Via Carpatia) oraz potencjalne łączniki z Krosnem, poprawiające dostępność regionu	Rozproszony układ zabudowy mieszkaniowej utrudniający efektywne planowanie transportu publicznego
Atrakcyjne walory środowiskowe i krajobrazowe sprzyjające turystyce i rekreacji	Starzenie się społeczeństwa
Wzrost zainteresowania inwestorów południowym Podkarpaciem w sektorach przemysłów precyzyjnych, OZE i logistyki	Niewystarczająca aktywność społeczna
Integracja i rozwój systemów transportowych, ukierunkowanych na zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru	Ryzyko pogłębienia się polaryzacji między rozwojem komunikacyjnym Miasta Krosno a innymi gminami MOF Krosno
Rozwój sieci drogowych, w szczególności łącznika między Krosnem a S19	Duże uzależnienie mieszkańców gmin ościennych od transportu indywidualnego
Rozwój połączenia kolejowego, w szczególności bezpośredniego do Rzeszowa	Niewystarczająca częstotliwość połączeń kolejowych do Rzeszowa i innych ważnych ośrodków poza MOF
Aktywność lokalnych organizacji pozarządowych w obszarze integracji społecznej i mobilności	Ryzyko utrwalenia modelu transportowego opartego na samochodach indywidualnych
Trendy demograficzne sprzyjające rozwojowi usług senioralnych i mobilności dostępnej	Konkurencja ze strony większych ośrodków miejskich (Rzeszów, Tarnów) o inwestorów i kadry
Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców – rosnąca akceptacja dla działań proklimatycznych	Nasilające się skutki zmian klimatu (ulewy, osuwiska, podtopienia) wpływające na infrastrukturę drogową
	Wysokie koszty inwestycji infrastrukturalnych w terenach o skomplikowanej rzeźbie (Pogórze Karpackie)
	Wzrost kosztów utrzymania transportu publicznego i brak silnych źródeł finansowania przewozów
	Niska jakość pojazdów prywatnych przewoźników

Priorytetyzacja wyzwań i przełożenie ich na cele

Na podstawie diagnozy zidentyfikowano priorytetowe problemy (wyzwania) do rozwiązania istotnych dla rozwoju mobilności w MOF Krosno. Przełożono je na następujące cele wg następującej logiki:

1	Budowa zintegrowanego systemu transportu zbiorowego Wyzwania: Niska integracja systemu transportu zbiorowego w zakresie wspólnego biletu i koordynacji rozkładów	Działania: - Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego - Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności
2	Zwiększenie dostępności systemu transportu zbiorowego Wyzwania: Duże uzależnienie mieszkańców gmin ościennych od transportu indywidualnego	Działania: - Zwiększenie częstotliwości połączeń i dostosowanie ich do aktywności mieszkańców - Lepsze powiązanie struktury przestrzennej z systemem transportowym poprzez koncentrację i uzupełnienie zabudowy
3	Spójne i efektywne zarządzanie mobilnością Wyzwania: - Niewystarczające wykorzystanie danych i narzędzi cyfrowych w zarządzaniu mobilnością - Brak spójnej polityki parkingowej	Działania: - Integracja narzędzi technologicznych, organizacyjnych i informacyjnych - Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF
4	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym Wyzwania: - Niewystająca infrastruktura dla pieszych - Niebezpieczne zachowania użytkowników ruchu drogowego	Działania: - Modernizacja skrzyżowań i przejść dla pieszych - Prowadzenie systematycznych kampanii długoterminowych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym
5	Rozwój i promowanie zrównoważonej, niskoemisyjnej mobilności Wyzwania: - Fragmentaryzacja dróg rowerowych - Postrzeganie samochodu jako głównego środka transportu	Działania: - Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych - Kampanie promujące jazdę komunikacją zbiorową, chodzenie i jazdę na rowerze (aktywną mobilność)
6	Zapewnienie spójności systemu mobilności i logistyki miejskiej w powiązaniu z siecią ponadlokalną Wyzwania: - Długi czas dojazdu do ośrodków regionalnych - Rzeszowa - Nadmierny uciążliwości dla mieszkańców i środowiska spowodowane ruchem towarowym	Działania: - Modernizacja dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych łączących MOF z S19 - Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego

2. **Możliwe scenariusze zmian**

Wizja

Ustalona wizja MOF Krosno w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej odnosi się do ponadlokalnej i regionalnej roli rdzenia MOF – Miasta Krosno.

Wizja:

- przedstawia inspirujący i klarowny obraz przyszłości, do którego dąży dana organizacja, społeczność lub jednostka,
- określa pożądaný stan w przyszłości, opisując jakościowe aspekty funkcjonowania i rozwoju,
- stanowi punkt orientacyjny, który ukierunkowuje działania strategiczne, planistyczne i zarządcze,
- jest podstawą tworzenia scenariuszy rozwoju, strategii oraz działań kierunkowych,
- pełni również rolę czynnika jednoczącego działania podmiotów i motywującego, wspierając podejmowanie decyzji sprzyjających realizacji długookresowych celów.

WIZJA

Na podstawie wielowymiarowej analizy stanu zastanego, w szczególności diagnozy potrzeb mieszkańców i interesariuszy wypracowano wizję rozwoju mobilności w MOF Krosno:

Do 2040 r. Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno będzie obszarem, w którym mieszkańcy mają zapewniony łatwy, bezpieczny i równy dostęp do pracy, usług publicznych, edukacji i ochrony zdrowia, niezależnie od posiadanego środka transportu. System mobilności będzie oparty na zintegrowanym i niezawodnym transporcie publicznym (autobusowym i kolejowym), mobilności pieszej i rowerowej, przy jednoczesnym racjonalnym i bezpiecznym wykorzystaniu transportu indywidualnego.

Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej będzie służył zwiększeniu bezpieczeństwa, płynności ruchu i jakości przestrzeni publicznych, umożliwiając mieszkańcom świadomy wybór środka transportu. Jednocześnie zintegrowany transport wzmocni rolę Krosna jako ważnego ośrodka subregionalnego w województwie podkarpackim.

Scenariusze zmian – bazowy

SUMP określa długoterminowy kierunek rozwoju transportu i mobilności w perspektywie do 2040 r., w związku z czym konieczne jest zdefiniowanie scenariuszy mogących mieć wpływ w przyszłości na system mobilności.

Scenariusze uwzględniają istotne uwarunkowania makroekonomiczne oraz zidentyfikowane tendencje na obszarze MOF Krosno. Konkretnie scenariusze zmian wypracowano warsztatowo z kluczowymi interesariuszami.

Scenariusz bazowy (tzw. BAU - business as usual) zakłada obecny stan sytuacji mobilnościowej i realizację jedynie zaplanowanych lub realizowanych już inwestycji. Działania koncentrują się na nowych inwestycjach drogowych, jednak nie obejmują działań organizacyjnych w zakresie organizacji transportu ani koordynacji polityk gmin MOF Krosno.

Scenariusz bazowy w niewystarczającym stopniu uwzględnia plany zrównoważonego rozwoju mobilności. Aktywna mobilność – ruch pieszy i rowerowy nie stanowi priorytetu, pełniąc jedynie funkcję uzupełniającą do infrastruktury drogowej.

Zakłada się wystąpienie negatywnych konsekwencji wynikających z obecnych tendencji społecznych i gospodarczych oraz niewystarczającego stopnia przeciwdziałania im. W przypadku braku realizacji Planu potęgowane będą utrudnienia drogowe, niewydolność polityki parkingowej wobec rosnącego zapotrzebowania, wydłużenie czasu przejazdu oraz niewystarczający poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest to uwarunkowane prognozowanym zwiększeniem ruchu drogowego z uwagi na wzrost liczby samochodów. Publiczny transport zbiorowy nie będzie stanowił realnej konkurencji z uwagi na ograniczony zasięg i częstotliwość kursowania, co dodatkowo potęgować będzie uzależnienie od prywatnych środków transportu (przede wszystkim samochodów) mieszkańców oraz powodować wystąpienia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, głównie na obszarach wiejskich.

SCENARIUSZ	OPIS
BAZOWY Brak realizacji Planu (0)	• Zakłada utrzymanie obecnej sytuacji mobilnościowej. • Transport publiczny nie stanowi efektywnej konkurencji wobec samochodowego, w szczególności na obszarach wiejskich. • Ruch samochodowy na drogach będzie systematycznie wzrastać. • Samorządy nie porozumieją się w sprawie zarządzania ofertą mobilności, nie nastąpią procesy integrujące aktywności interesariuszy. • Skuteczność polityki przestrzennej będzie ograniczona. • Utrudnienia drogowe, więcej wypadków. • Problem z miejscami parkingowymi. • Dłuższy czas przejazdu. • Zwiększenie udziału osób w wieku starszym, emerytalnym i z niepełnosprawnościami uprawnionych do bezpłatnych przejazdów transportem publicznym.

Scenariusze zmian – ograniczonej współpracy

Scenariusz zakłada negatywny wpływ czynników społecznych, gospodarczych i demograficznych na mobilność. Sytuacja mobilnościowa w MOF Krosno pogorszy się w wielu aspektach. Scenariusz ograniczonej współpracy zakłada brak skoordynowanej współpracy między samorządami, co sprawia, że transport publiczny pozostaje nieefektywny, a jego dostępność ograniczona w większości obszarów MOF Krosno, co ogranicza mobilność mieszkańców. Istotny negatywny wpływ na sposób i kierunki przemieszczania się oraz spowolnienie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF będą miały trendy demograficzne - liczba mieszkańców będzie spadać, postępować będzie starzenie się społeczeństwa.

Brak integracji na poziomie instytucjonalnym powoduje, że nowe inwestycje powstają w sposób fragmentaryczny. Scenariusz zakłada niewykorzystanie potencjału tras i ścieżek rowerowych z uwagi na zróżnicowanie ukształtowania terenu i atrakcyjności przyrodniczej MOF, co w istotnym stopniu ograniczy rozwój zrównoważonego transportu, promowanie zdrowego trybu życia mieszkańców oraz atrakcyjność turystyki rowerowej.

Ograniczona współpraca w zakresie mobilności przyczyni się do pogłębienia problemu wykluczenia transportowego w niektórych obszarach. Szczególnie istotnym zagrożeniem jest wykluczenie weekendowe i wieczorne, polegające na obsłudze połączeń transportu publicznego wyłącznie w dni robocze lub w godzinach 5:00 – 17:00.

Brak wdrożenia zintegrowanej, zrównoważonej polityki w zakresie mobilności będzie powodować wzrost emisji zanieczyszczeń z transportu, co będzie prowadzić do pogorszenia się stanu zdrowia mieszkańców i degradacji środowiska naturalnego.

SCENARIUSZ	OPIS
OGRANICZONEJ WSPÓŁPRACY (1)	- Samorządy podejmą działania na rzecz rozwoju oferty transportu publicznego, jednak nie będą one wystarczająco skoordynowane między Gminami i Miastem oraz Starostwem. - Realizacja nowych inwestycji w transport publiczny bez wystarczającej integracji. - Do 2035 r. wprowadzony zostanie zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych. - Negatywne trendy demograficzne zostaną utrzymane. - Wysokie emisje zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych i pyłów. - Transport publiczny będzie nieefektywny. - Brak wykorzystania potencjału tras rowerowych ze względu na ich fragmentaryzację. - Pogłębienie się wykluczenia transportowego, w szczególności w weekendy i godzinach wieczornych.

Scenariusze zmian – integracji i inwestycji

Scenariusz najbardziej pożądanym zakłada rozwój mobilności poprzez integrację i inwestycję, jednak jego realizacja jest trudna z uwagi na konieczność ścisłej współpracy gmin MOF Krosno oraz wystąpienie barier o charakterze finansowym oraz organizacyjnym.

Najbardziej korzystny scenariusz z perspektywy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej zakłada dynamiczny rozwój sieci transportu publicznego, uwzględniającego zwiększenie częstotliwości połączeń aglomeracyjnych (międzygminnych) oraz pełną integrację przewoźników. Ścisła i trwała współpraca w zakresie mobilności pozwoli na stworzenie spójnego, efektywnego systemu transportu publicznego, który staje się realną alternatywą dla prywatnego transportu samochodowego.

Realizacja tego scenariusza umożliwi zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska z powodu rozwoju aglomeracyjnej sieci połączeń kolejowych, dzięki budowie nowych elementów infrastruktury, takich jak łącznica kolejowa, co znacząco skróci czas podróży. Rozwój chodników i ścieżek rowerowych (w tym ich uzupełnienie) pozwoli na wzrost udziału transportu aktywnego w codziennych podróżach, co sprzyja poprawie stanu zdrowia mieszkańców.

Zakładany wysoki poziom zaangażowania i współpracy samorządów, usprawni w znaczący sposób system transportowy zarówno na terenach miasta, jak i wiejskich, poprzez podejmowanie zintegrowanych działań we wspólnym interesie.

Z uwagi na trendy demograficzne zostanie rozważone wprowadzenie bezpłatnego transportu publicznego na podstawie analiz jego funkcjonowania w regionie (np. w Leżajsku w latach 2026–2027), a następnie konsultacji społecznych. Rozwiązanie mogłoby wzmocnić jego konkurencyjność wobec transportu samochodowego.

Pogłębiona współpraca sprawi, że system staje się bardziej efektywny, zintegrowany i przyjazny dla różnych grup użytkowników, promując zrównoważone rozwiązania w zakresie mobilności.

SCENARIUSZ	OPIS
ROZWOJU – INTEGRACJI I INWESTYCJI (2)	- Transport publiczny stanie się realną alternatywą, która stanowi konkurencję dla transportu samochodowego. - Spójny system transportu publicznego oparty o częstotliwość bazową połączeń aglomeracyjnych. - Zwiększy się skala inwestycji w rozwój ruchu pieszego i rowerowego. - Nastąpi dynamiczny rozwój połączeń kolejowych, dzięki nowych inwestycji, np. łącznicy kolejowej. - Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. - Gminy będą prowadzić aktywną współpracę ze sobą oraz z Miastem Krosno, pogłębiona zostanie współpraca ze Starostwem powiatowym. - Proces zarządzania transportem zostanie skonsolidowany w celu zwiększenia efektywności. - Analiza możliwości wprowadzenia bezpłatnego transportu publicznego.

Optymalny scenariusz zmian

Wybrano scenariusz optymalny, który zostanie przeznaczony do realizacji. Założenia scenariusza zostały wypracowane warsztatowo we współpracy z kluczowymi interesariuszami, społecznością lokalną i przedstawicielami gmin tworzących MOF Krosno. Optymalizacja scenariusza zmian uwzględnia liczne zaplanowane (oraz będące w trakcie realizacji) inwestycje drogowe i kolejowe. Wybrany scenariusz wzmacnia potencjał rozwojowy Obszaru w zakresie bardzo dobrej i wielokierunkowej dostępności MOF Krosno. Wybrany scenariusz zmian umożliwia uzyskanie wypracowanych celów w sposób możliwie najbardziej efektywny i kompromisowy, realizując potrzeby społeczności lokalnej, przy jednoczesnym poszanowaniu aspektów środowiskowych.

Założenia wybranego scenariusza – optymalnego

- Transport publiczny stanie się realną alternatywą (konkurencją) dla transportu samochodowego.
- Wzmocnienie współpracy między Gminami a Miastem Krosno (cały MOF), realizacja wspólnych działań w zakresie mobilności, Gminy będą prowadzić aktywną współpracę na rzecz transportu publicznego i skoordynują działania na rzecz rozwoju międzygminnego transportu publicznego.
- Zwiększy się skala inwestycji w rozwój ruchu pieszego i rowerowego - dróg dla pieszych i ścieżek rowerowych oraz infrastruktury dla pieszych zwiększających bezpieczeństwo, m.in. przejść dla pieszych poza głównymi ciągami komunikacyjnymi i kładek nad torami kolejowymi w centrum Krosna, umożliwiając mieszkańcom dostęp do sklepów i urzędów.
- Optymalizacja kosztów.
- Realizacja kluczowych inwestycji, m.in. łącznicy kolejowej łączącej linie kolejowe nr 106 i 108.
- Ograniczenie ruchu tranzytowego - budowa obwodnic obszarów miejskich.
- Stworzenie transportu multimodalnego oraz optymalizacja siatki i rozkładu połączeń poprzez modelowanie tras i dostosowanie ich do mniejszej liczby potencjalnych pasażerów w celu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, w tym w godzinach wieczornych i weekendy.
- Dokonanie przeglądu infrastruktury przystankowej i doprowadzenie do każdego z nich przejść dla pieszych.
- Utworzenie wspólnego biletu.
- Edukacja uczniów w zakresie zrównoważonej mobilności i zachęcanie do korzystania z transportu publicznego.
- Zwiększenie płynności ruchu, ograniczenie czasu na dojazdy.
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Zwiększenie roli transportu kolejowego - włączenie kolei do obsługi komunikacyjnej miasta Krosna i zintegrowanie z transportem autobusowym.
- Zwiększy się częstotliwość połączeń komunikacyjnych MKS do 15 min oraz do 30 min (w godzinach szczytu) do miejscowości ościennych, wprowadzenie nocnych kursów, co przyczyni się do ograniczenia ruchu transportu indywidualnego (samochodów osobowych) i poprawy stanu środowiska.
- Atrakcyjna cenowo komunikacja dla seniorów, dzieci i młodzieży w strefie miejskiej i podmiejskiej, z uwzględnieniem analiz potencjalnego wprowadzenia bezpłatnego transportu w oparciu o konsultacje społeczne oraz doświadczenia miast o podobnych problemach z województwa.

3. Cele rozwojowe w zakresie mobilności

Przełożenie obszarów strategicznych na cele strategiczne

Obszary strategiczne w SUMP porządkują główne kierunki zmian, natomiast cele strategiczne definiują konkretne cele w perspektywie do 2040 r. związane z systemem mobilności w MOF Krosno.

Systemowy charakter Planu oraz jego spójność z wytycznymi Komisji Europejskiej dla SUMP zapewnia przyjęte podejście, w którym realizacja celów strategicznych następuje poprzez działania podejmowane w ramach **wielu obszarów strategicznych**.

Rys 1. Obszary strategiczne SUMP MOF Krosno



Logika celów i działań

Cele strategiczne zostały określone w perspektywie do 2040 r., uwzględniając obszary strategiczne.

Cele strategiczne zostały wyznaczone zgodnie z wytycznymi, tj. DNSH (zasada nie czynienia znaczącej szkody środowisku), zasadą zrównoważonego rozwoju oraz w oparciu o metodę SMART, co oznacza, że cele strategiczne są:

- konkretne (ang. Specific),
- mierzalne (ang. Measurable),
- osiągalne (ang. Attainable),
- istotne (ang. Relevant),
- terminowe (ang. Time-based).

Rys 2. Logika celów i działań w ramach SUMP MOF Krosno

Obszar Strategiczny	Cel strategiczny	Działanie
Główne kierunki zmian, wskazane jako planowane do realizacji w ramach SUMP	Skonkretyzowany długookresowy cel umożliwiający realizację założeń dla Obszarów Strategicznych	Skonkretyzowane przedsięwzięcie lub zespół przedsięwzięć mające na celu doprowadzenie do zmiany w systemie mobilności

Rys 3. Cele strategiczne SUMP MOF Krosno



1. Budowa zintegrowanego systemu transportu zbiorowego

Zintegrowany system transportu zbiorowego ma na celu skoordynowanie działań transportowych w MOF Krosno poprzez utworzenie wspólnego biletu, synchronizację rozkładów jazdy oraz rozwój transportu multimodalnego. Działania podejmowane będą we współpracy międzygminnej.

Obszary strategiczne	Cel strategiczny	Cele operacyjne/ działania
<i>Dążenie do budowy zintegrowanego systemu transportowego</i>	1. Budowa zintegrowanego systemu transportu zbiorowego	1.1. Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego. 1.2. Integracja rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej. 1.3. Rozwój systemów informatycznych wspierających integrację multimodalną transportu oraz zapewniających kompleksową informację pasażerską. 1.4. Integracja systemów transportowych.
<i>Integracja systemu transportu publicznego w MOF i obszarach z nim sąsiadujących</i>		1.5. Zawarcie porozumienia ponadlokalnego ds. transportu. 1.6. Wspólne planowanie i finansowanie sieci połączeń. 1.7. Wypracowanie oraz rozwój i prowadzenie wspólnej polityki zrównoważonej mobilności przez wszystkie Gminy MOF Krosno we współpracy z podmiotami zewnętrznymi i interesariuszami. 1.8. Publiczny transport zbiorowy dostępny finansowo dla każdego mieszkańca.
<i>Intermodalność</i>		1.9. Tworzenie węzłów przesiadkowych (kolej-autobus-rower). 1.10. Rozwój parkingów P&R, B&R, K&R.

Integracja systemu transportowego

Podstawowym wyzwaniem systemu transportowego jest **integracja przewozów**. Służy zapewnieniu spójności połączeń transportu publicznego organizowanego przez Miasto Krosno oraz utworzeniu jednolitego systemu transportowego na terenie wszystkich gmin MOF Krosno, z uwzględnieniem powiatu krośnieńskiego.

Wspólny bilet

W celu integracji taryfowej przejazdów kolejowych niezbędna jest współpraca z organizatorem transportu kolejowego na obszarze MOF Krosno, czyli Urzędem Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego, który jest odpowiedzialny za ustalanie taryf. Zawarcie stosownego porozumienia umożliwi wprowadzenie zintegrowanego biletu obejmującego przejazdy pociągami POLREGIO, będącego przewoźnikiem realizującym przewozy na zlecenie samorządu województwa.

Zasięg terytorialny wspólnego biletu może obejmować gminy będących członkami porozumienia ponadlokalnego, pozwalając na integrację systemu transportowego. Wspólny bilet umożliwia łączenie przejazdów więcej niż jednym środkiem transportu, tj. autobusem i pociągiem w ramach jednej podróży. Zasięg biletu w obrębie więcej niż jedną gminę lub określoną strefę (strefy) kolejową

Dążenie do integracji i utworzenia wspólnego biletu jest szczególnie istotne z uwagi na plany łącznicy kolejowej łączącej linie kolejowe nr 106 i 108, modernizacji linii nr 108 oraz uruchomienia nowych przystanków kolejowych na terenie Miasta Krosna*.

Wprowadzenie wspólnego biletu integrującego przejazdy autobusami MKS oraz pociągami regionalnymi pozwoli na wykorzystanie potencjału rozbudowy infrastruktury kolejowej, zwiększając dostępność nowych połączeń. Wspólny bilet umożliwi zwiększenie spójności sieci transportowej poprzez koordynację

rozkładów jazdy autobusów i pociągów. Wdrożenie wspólnego biletu na terenie MOF Krosno stanowi efektywne narzędzie maksymalizujące korzyści z rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz podnoszące komfort pasażerów. Integracja taryfowa stanowi istotny krok w kierunku zrównoważonego i spójnego systemu transportowego.

Dobra praktyka

„Zintegrowany Bilet Pociąg + MKS” funkcjonuje od lipca 2025 r. **w województwie podkarpackim** w 5 gminach w powiecie rzeszowskim oraz w gminie Czarna w powiecie łańcuckim oraz gminie Czudec w powiecie strzyżowskim. Zakup miesięcznego biletu imiennego umożliwia przejazdy bez limitu pociągami POLREGIO w 2 strefach kolejowych oraz lokalnymi autobusami MKS organizowanymi przez Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”. Zintegrowany bilet ułatwia codzienne dojazdy do Rzeszowa z okolicznych gmin (w ramach strefy I), ale również do bardziej oddalonych miast takich jak Łańcut, czyli siedziby powiatu gminy wchodzącej w skład Związku Gmin.**

* <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-plk-modernizacja-linii-do-zagorza-z-mysla-o-przyszlej-elektryfikacji-123820.html>, <https://krosno24.pl/informacje/kolejowa-rewolucja-trzy-nowe-przystanki-i-tory-pod-ziemia-13949>

** <https://polregio.pl/pl/oferty-i-promocje/oferty-regionalne/zintegrowany-bilet-pociag-mks/>

System informacji pasażerskiej

Użytkownik ocenia system transportowy przez łatwość korzystania, nie tylko ofertę przewozową. A brak spójnej informacji jest jedną z głównych barier korzystania z transportu zbiorowego. Dlatego aby zachęcić mieszkańców do korzystania z dostępnych przejazdów, należy zapewnić spójny i zintegrowany system informacji pasażerskiej, wspólny w ramach wszystkich gmin MOF.

Ważne jest, **aby informacja pasażerska** była rzetelna, dostępna i przedstawiona w przyjazny sposób. Dlatego system powinien na bieżąco informować o czasach odjazdów, opóźnieniach i dostępnych trasach. Informacje powinny być czytelne w różnych kanałach – np. na tablicach przystankowych i online, np. w formie aplikacji lub w sposób zintegrowany z popularną aplikacją mapową.

Dostęp do szczegółów podróży i komunikatów musi być dostosowany do potrzeb różnych grup użytkowników, ponieważ istotą systemu jest nie tylko wsparcie tymczasowych użytkowników, ale również osób o szczególnych potrzebach.

Aby system spełniał swoją rolę, powinien integrować różne kanały i różnych operatorów – łączyć informacje o przewozach różnych przewoźników i operatorów – zarówno publicznych jak i prywatnych w jednym miejscu. Czytelna oferta w tym zakresie leży w interesie obu stron, co powinno być wykorzystane jako argument przy angażowaniu w udostępnianie danych różnych podmiotów.

Wdrożenie takiego rozwiązania jest odpowiedzią na konieczność wyrównywania szans mobilności – informowanie o możliwościach podróży w czasie rzeczywistym w formie fizycznej jak i online ułatwi podróże osobom uzależnionym od transportu zbiorowego.

Intermodalność

Rozwój węzłów przesiadkowych stanowi istotny typ działania dla rozwoju zintegrowanego systemu mobilności na obszarze całego MOF. Celem ich funkcjonowania jest integracja transportu kolejowego, autobusowego, rowerowego i samochodowego. Stanowią bardzo ważny element całego systemu transportowego. Podejmowane i planowane są działania na rzecz realizacji tego typu zadań inwestycyjnych.

Wraz ze wzrostem ruchu samochodowego, kluczowe jest utworzenie węzłów przesiadkowych, umożliwiających sprawne przesiadki między różnymi środkami transportu.

Promowanie intermodalności jest niezbędne również z uwagi na ograniczoną częstotliwość oraz zasięg publicznego transportu zbiorowego. Tworzenie nowych **węzłów przesiadkowych z rozbudowaną infrastrukturą rowerową** (takie jak stojaki rowerowe i zadaszone parkingi dla rowerów) oraz miejsc parkingowych, umożliwią mieszkańcom słabiej skomunikowanych miejscowości na dojazdy do najbliższego węzła przesiadkowego rowerem lub prywatnym samochodem w celu skorzystania z usług publicznego transportu zbiorowego.

2. Zwiększenie dostępności systemu transportu zbiorowego

Zwiększona dostępność transportu zbiorowego, w szczególności autobusowego i kolejowego stanowi priorytet dla rozwoju mobilności w MOF Krosno. Cel wpisuje się w założenie równości szans i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców.

Obszary strategiczne	Cel strategiczny	Cele operacyjne/ działania
<i>Zwiększenie roli pasażerskiego transportu kolejowego w MOF</i>	2. Zwiększenie dostępności systemu transportu zbiorowego	2.1. Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych. 2.2. Integracja połączeń autobusowych z transportem kolejowym. 2.3. Lepsze skomunikowanie stacji kolejowych z istniejącą infrastrukturą. 2.4. Stworzenie kolei aglomeracyjnej.
<i>Rozwój systemu transportu miejskiego</i>		2.5. Zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych. 2.6. Zwiększenie częstotliwości połączeń i dostosowanie ich do aktywności/potrzeb mieszkańców poprzez optymalizację rozkładów oraz układu linii komunikacyjnych. 2.7. Modernizacja przystanków w celu poprawy komfortu podróży. 2.8. Powiązanie kursów w celu zwiększenia dostępności czasowej.
<i>Zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze MOF Krosno w miejscach, gdzie dostępność ta jest niewystarczająca</i>		2.9. Zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w MOF Krosno obsługi publicznym transportem zbiorowym, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz węzłów przesiadkowych. 2.10. Dostosowanie tras do potrzeb dzieci, osób starszych i z niepełnosprawnościami. 2.11. Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. 2.12. Rozwój udogodnień infrastrukturalnych na przystankach dla osób z potrzebami. 2.13. Wprowadzenie transportu na żądanie (typu TeleBus) jako uzupełnienie regularnej oferty transportu zbiorowego. 2.14. Zwiększenie liczby przystanków na obszarach wiejskich i wprowadzenie przystanków na żądanie. 2.15. Funkcjonowanie obszarów nieprzyłączonych komunikacyjnie w MOF Krosno – wytyczenie tras kursowania MKS. 2.16. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy oraz mobilność aktywną, sprzyjające tworzeniu obszarów krótkich odległości.

Dostępność transportu kolejowego i autobusowego

Realizacja działań prowadzących do zwiększenia roli transportu autobusowego i kolejowego mają na celu poprawę dostępności przestrzennej i czasowej publicznego transportu zbiorowego, przy jednoczesnym dostosowaniu do potrzeb użytkowników ruchu.

Kluczowe znaczenie dla rozwoju systemu zrównoważonej mobilności na terenie MOF Krosno ma modernizacja kluczowych linii kolejowych. W perspektywie realizacji SUMP (do 2040 r.) planowana jest elektryfikacja linii nr 106 (Rzeszów Główny – Jasło), zgodnie z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK* oraz otwarcie (planowane na 2028 r.) łącznicy na odcinku Jedlicze – Szepietów między liniami nr 106 i 108**. Działania inwestycyjne stwarzają potencjał dla rozwoju połączeń kolejowych o zasięgu regionalnym i aglomeracyjnym.

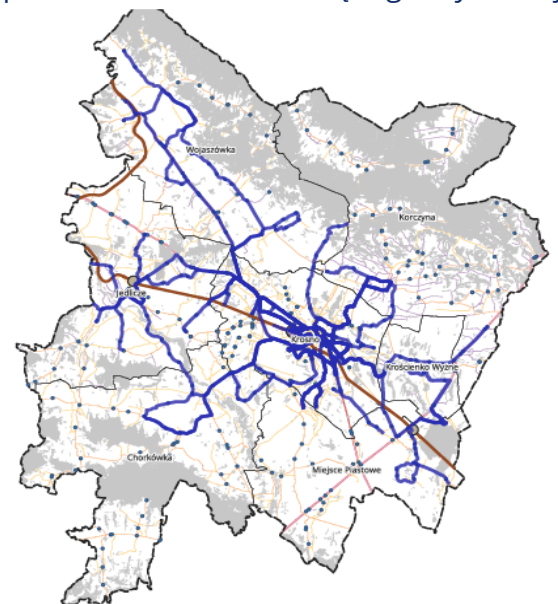
Efektywność wykorzystania rozbudowanej i zmodernizowanej infrastruktury kolejowej wymaga aktywnego zarządzania systemem transportowym. Działania na terenie MOF Krosno obejmują w szczególności integrację rozkładów jazdy pociągów regionalnych i autobusów (MKS i docelowo przewoźników prywatnych). W celu zapewnienia regularnych połączeń pomiędzy Krosnem a gminami MOF potrzebne jest **stworzenie kolei aglomeracyjnej**.

W celu zwiększenia dostępności kursów obsługiwanych przez MKS niezbędne są działania związane z przedłużeniem linii oraz **optymalizacją rozkładów** (wzrost liczby połączeń w godzinach szczytu), dostosowując je do potrzeb pasażerów. Istotne jest również zapewnienie regularności kursowania autobusów w równym takcie oraz poszerzenie dostępności usługi o ościennie gminy, przy jednoczesnym usystematyzowaniu nazewnictwa poszczególnych linii autobusowych w celu zwiększenia przejrzystości. Postulowane jest uruchomienie nowych lub dodatkowych połączeń do miejsc zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym, którymi są głównie:

- dzielnica Białobrzegi, w szczególności: ul. Białobrzeska, Moniuszki, Kopernika, Wierzbowa, Konopnicka (również w zakresie nowych tras autobusowych i połączeń obwodowych z innymi dzielnicami,

bez konieczności przesiadek),

- południowo-zachodnia część gminy Miejsce Piastowe,
- południowa i zachodnia część gminy Chorkówka,
- południowo-zachodnia i północna część gminy Jedlicze,
- północno-wschodnia część gminy Wojaszówka,
- północna i wschodnia część gminy Korczyna.



LEGENDA

- | | |
|---|------------------------------------|
| Transport publiczny | Granica MOF Krosno |
| Linie autobusowe obsługiwane przez MKS Krosno | Sieć komunikacyjna |
| Tory kolejowe | Droga główna ruchu przyspieszonego |
| Dworzec autobusowy | Droga główna |
| Dworzec kolejowy | Droga zbiorcza |
| Przystanek kolejowy | Droga lokalna |
| Przystanek autobusowy | |

0 0,5 1 km

Mapa 5. Dostępność transportu publicznego na terenie MOF Krosno
(Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K, <https://rozklad.mks-krosno.pl/>)

* „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 r.” spółki PKP PLK

** <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/tjem-y-kolej-w-bieszczady-jest-umowa-na-lacznice-10225>, <https://www.krosno.pl/aktualnosci/nowa-jakosc-komunikacji-kolejowej-w-krosnie-i-regionie-podpisano-umowe-na-rewitalizacje-i-modernizacje-linii-kolejowej-1,24976>

Dostosowanie transportu i infrastruktury do potrzeb grup wrażliwych

Jednym z kluczowych założeń Planu jest zapewnienie dostępu do transportu publicznego wszystkim mieszkańcom MOF Krosno. Fundamentem zrównoważonej mobilności jest zapewnienie równości szans, tak aby każdy użytkownik systemu transportowego mógł korzystać z niego w sposób bezpieczny i komfortowy.

Działania uwzględniają oczekiwania tzw. „grup wrażliwych”, do których zaliczają się osoby ze specjalnymi potrzebami w zakresie mobilności, które wymagają dodatkowego wsparcia przy planowaniu i organizacji. Należą do nich w szczególności seniorzy, osoby z niepełnosprawnościami, dzieci i młodzież.

Tab. 4. Działania mające na celu dostosowanie transportu i infrastruktury do potrzeb grup wrażliwych SUMP MOF Krosno

Grupa wrażliwa	Potrzeby w zakresie mobilności	Działania/ rozwiązania
Seniorzy	• Pokonywanie tylko krótkich dystansów • Dostęp do czytelnego systemu informacji pasażerskiej w formie analogowej • Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróży	• Rozwój transportu na żądanie (DRT) dostosowanego do potrzeb (typu TeleBus) • Zwiększenie częstotliwości kursów do przychodni i ośrodków zdrowia • Integracja węzłów przesiadkowych w celu zmniejszenia dystansu przy przesiadkach i wprowadzenie udogodnień infrastrukturalnych (wind, poręczy) • Poprawa czytelności rozkładów jazdy na przystankach
Osoby z niepełnosprawnościami	• Likwidowanie barier architektonicznych, • Wprowadzenie udogodnień infrastrukturalnych, potrzeba korzystania z podjazdów i wind • Korzystanie z autobusów niskopodłogowych	• Rozwój transportu na żądanie (DRT) dostosowanego do potrzeb (typu TeleBus) • Doposażenie autobusów w wysuwane rampy, zapewnienie miejsca dla wózków i pasów bezpieczeństwa • Instalacja podjazdów, wind w ramach węzłów przesiadkowych i dojazd na przystanki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition)*, 2019 i przeprowadzonych badań społecznych

Dostosowanie transportu i infrastruktury do potrzeb grup wrażliwych (c.d.)

Tab. 4. Działania mające na celu dostosowanie transportu i infrastruktury do potrzeb grup wrażliwych SUMP MOF Krosno (c.d.)

Grupa wrażliwa	Potrzeby w zakresie mobilności	Działania/ rozwiązania
Dzieci i młodzież	• Możliwość bezpiecznych dojazdów do szkół • Dogodne dojścia z przystanków do szkół i do miejsc zamieszkania • Bezpieczne przejścia dla pieszych	• Dostosowanie tras linii autobusowych do zajęć szkolnych poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania w godzinach porannych i popołudniowych • Zintegrowanie rozkładów jazdy autobusów z pociągami • Zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków i infrastruktury rowerowej przy szkołach, doświetlenie przejść dla pieszych
Osoby o ograniczonym dostępie do transportu (np. z obszarów peryferyjnych, bez samochodu)	• Zapewnienie dostępu i zwiększenie częstotliwości kursowania publicznego transportu zbiorowego, w tym na obszarach wiejskich • Skomunikowanie z usługami, miejscami pracy i edukacji	• Przedłużenie linii autobusowych do miejscowości z ograniczonym dostępem do transportu publicznego • Dogęszczanie przystanków, w szczególności na obszarach peryferyjnych • Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów poza miastem Krosno - rdzeniem MOF
Inne grupy wrażliwe (np. rodziny z dziećmi, osoby z problemami zdrowotnymi)	• Zapewnienie dostępu do bezpiecznego transportu, w tym w weekendy • Podniesienie komfortu podróży	• Modernizacja i poprawa bezpieczeństwa na przystankach, chodnikach i przejściach dla pieszych poprzez ich doświetlenie • Wprowadzenie przystanków na żądanie oraz linii nocnych i kursów w weekendy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition)*, 2019 i przeprowadzonych badań społecznych

Planowane inwestycje

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze planowane inwestycje z zakresu mobilności w MOF Krosno w podziale na poszczególne gminy.

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Miasto Krosno						
1.	Budowa połączenia drogowego miasta Krosna z drogą ekspresową S19 - etap I	Krościenko Niżne, Suchodół Ul. Sikorskiego	W trakcie	10.2022-12. 2026	Środki własne + Polski Ład	Samodzielnie
2.	Budowa połączenia drogowego miasta Krosna z drogą ekspresową S19 - etap II	Krościenko Niżne, Suchodół	W trakcie	12.2022-12.2026	Środki własne + Polski Ład	Samodzielnie
3.	Budowa ronda na ul. gen. W. Sikorskiego w Krośnie w ramach budowy połączenia drogowego do S19	Suchodół Ul. Sikorskiego	W trakcie	12.2025-05.2026	Środki własne	Samodzielnie
4.	Budowa kładki pieszo-rowerowej oraz wykonanie ekranów akustycznych przy DK 28 dla ograniczenia hałasu dla budynków położonych przy ul. Grodzkiej w Krośnie	Śródmieście Ul. Podkarpacka (DK28)	Planowane	II – IV kwartał 2026	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)	Samodzielnie
5.	Budowa sieci szlaków turystyczno-rowerowych w MOF Krosno	Śródmieście, Zawodzie, Białobrzegi, Krościenko Niżne Wzdłuż rzeki Wisłok od mostu na ul. Asnyka do hali MOSIR, a następnie od ul. Cichej do ul. Skrajnej	Planowana	2027-2028	Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027	Partnerzy w MOF
6.	Budowa drogi łączącej ul. Szklarską z ul. Klonową	Turaszówka Połączenie ul. Szklarskiej z ulicami Kuklińskiego – boczna Klonowej	Planowana	2027-2028	Środki własne + Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	Samodzielnie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Miasto Krosno						
7.	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1990R ul. Władysława Reymonta	Suchodół Ul. Reymonta	Planowana	2026	Budżet obywatelski 2025	Samodzielnie
8.	Budowa drogi klasy G od ul. Witosa do DK28 w Krośnie	Suchodół Połączenie ul. Witosa z ul. Podkarpacką	Planowana	2028-2030	Środki własne + Budżet Państwa	Samodzielnie
9.	Rozbudowa publicznej drogi gminnej Nr 119652R" w ramach realizacji 2 etapu zadania pn.: „Rozbudowa publicznej drogi gminnej Nr 119652R wraz z budową odcinka drogi gminnej łączącej drogę gminną Nr 119652R z ul. Zieloną w Krośnie”	Krościenko Niżne Połączenie z ul. Zieloną	Planowana	2027-2028	Środki własne	Samodzielnie
10.	Budowa drogi łączącej ul. Kopernika z ul. Korczyńską	Krościenko Niżne Połączenie ul. Kopernika z ul. Korczyńską	Planowana	2029-2034	Środki własne + Budżet Państwa	Samodzielnie
11.	Rozbudowa Placu Monte Cassino w Krośnie	Śródmieście Plac Monte Cassino	Planowana. ZRID w odwołaniu	2029-2034	Samodzielne	Samodzielnie
12.	Rozbudowa ul. Niepodległości od ul. Grodzkiej do ul. Czajkowskiego – odcinek Walslebena do ul. Czajkowskiego w Krośnie	Śródmieście Ul. Niepodległości	Planowana. Ostateczna decyzja ZRID	2029-2034	Samodzielne	Partnerzy w MOF
13.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz wraz z budową łącznicy kolejowej Jedlicze-Szebnie – etap II (etap I w realizacji przez PKP PLK S.A. – w porozumieniu z GMK)	Śródmieście	Planowana. Ostateczna decyzja ZRID	2026-2028	Środki własne	PKP PLK S.A.
14.	Przebudowa skrzyżowania ul. Krakowskiej i ul. Konopnickiej (budowa skrzyżowania o ruchu okrężnym)	Białobrzegi Ul. Krakowska/ ul. Konopnicka	Wstępne koncepcje	B/d	B/d	B/d

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Miasto Krosno						
15.	Budowa alejki pieszo-rowerowej od ul. Moniuszki do Spornego	Białobrzegi Ul. Moniuszki	B/d	B/d	B/d	B/d
16.	Rozbudowa ul. Bolesława Chrobrego w Krośnie	Polanka/ Turaszówka Ul. Bolesława Chrobrego	Część realizowana/ część planowana	2029-2034	Środki własne	Samodzielnie
17.	Rozbudowa ul. Malinowa Góra w Krośnie	Turaszówka Ul. Malinowa Góra	Planowana. Ostateczna decyzja ZRID	2029-2034	Środki własne	Samodzielnie
18.	Rozbudowa ul. Baczyńskiego w Krośnie	Polanka Ul. K. K. Baczyńskiego	W trakcie projektowania.	2029-2034	Środki własne + Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	Samodzielnie
19.	Rozbudowa ul. Białobrzesckiej w Krośnie (obejmującej budowę chodnika lub ciągu pieszo-rowerowego, oświetlenia przejść dla pieszych i elementów uspokojenia ruchu)	Białobrzegi Ul. Białobrzescka	Planowana	2027-2028	Środki własne	Samodzielnie
20.	Rozbudowa ul. ks. F. Kojdera w Krośnie	Polanka Ul. ks. F. Kojdera	Planowana	2026-2030	Środki własne	Samodzielnie
21.	Rozbudowa ul. prof. dr J. Dmochowskiego w Krośnie	Suchodół Ul. prof. dr J. Dmochowskiego	Planowana	2029-2034	Środki własne	Samodzielnie
22.	Rozbudowa ul. Jesionowej w Krośnie	Polanka Ul. Jesionowa	Planowana	2026-2028	Środki własne	Samodzielnie
23.	Rozbudowa ul. gen. S. Maczka w Krośnie – etap II	Polanka Ul. gen. S. Maczka	Planowana	2026-2030	Środki własne	Samodzielnie
24.	Budowa drogi bocznej od ul. S. Wyspiańskiego w Krośnie	Turaszówka Droga boczna od ul. S. Wyspiańskiego do cmentarza oraz boiska Miejskiego Zespołu Szkół nr 2 w Krośnie	Planowana	2026-2030	Środki własne	Samodzielnie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Miasto Krosno						
25.	Rozbudowa ul. Ślącza w Krośnie	Zawodzie Ul. Ślącza	Planowana	2029-2034	Środki własne	Samodzielnie
26.	Rozbudowa DK28 na odcinku od skrzyżowania z ul. J. Kochanowskiego do skrzyżowania z ul. Długą o jezdnię dodatkową.	Al. Jana Pawła II na odcinku od skrzyżowania z ul. J. Kochanowskiego do skrzyżowania z ul. Długą	Planowana	2029-2034	Środki własne	Samodzielnie
27.	Rozbudowa ul. gen. S. Maczka w Krośnie – etap I	Polanka Ul. gen. S. Maczka	Ostateczna decyzja ZRID z dnia 08.07.2024 r.	2026-2030	Środki własne	Samodzielnie
28.	Budowa publicznej drogi gminnej łączącej się z ulicą gen. J. Hallera w Krośnie	Osiedle Ks. Bronisława Markiewiczza Droga boczna od ul. gen. J. Hallera (dojazd do nowo budowanego osiedla przy ul. gen. J. Hallera)	Planowana (w trakcie projektowania)	2026-2028	Partnerstwo publiczno prywatne	Współfinansowanie z firmą PP Dom Sp. z o. o.
29.	Budowa drogi gminnej pomiędzy ul. Polną, a ul. Sikorskiego w Krośnie	Suchodół Połączenie ul. Polnej z ul. Sikorskiego	W trakcie	2025-2026	Rządowy fundusz rozwoju dróg	Samodzielnie
30.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1978R (ul. Pużaka w km od 0+418 do 1+054) w Krośnie	Osiedle Południe Ul. Pużaka	W trakcie	2025-2026	Rządowy fundusz rozwoju dróg	Samodzielnie
31.	Przebudowa drogi wewnętrznej zagospodarowanej na działce nr ewid. 2102/6 w km 0+000 do km 0+125 w Krośnie	Suchodół	W trakcie	2025-2026	Środki własne	Samodzielnie
32.	Rozwój Mobilności miejskiej na terenie MOF Krosno	MOF Krosno	W przygotowaniu	2026-2027	Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021-2027	Z Gminą Jedlicze

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Gmina Chorkówka						
31.	Przebudowa drogi gminnej publicznej Nr 114453 R w Świerzowej Polskiej wraz z budową chodnika i oświetlenia ulicznego.	Świerzowa Polska Ul. Składowa	Planowana	2026	Czas realizacji do 30 października 2026 r. Źródło finansowania FRD + środki Gminy	Samodzielnie
32.	Przebudowa dróg powiatowych polegająca na budowie chodników	Kopytowa, Żeglce Zręcin	Planowana	2026-2028	B/d	Samodzielnie
33.	Przebudowa dróg powiatowych polegająca na budowie chodników w miejscowości Chorkówka, Kobylany, Sulistrowa, Kopytowa, Faliszówka	Chorkówka, Kobylany, Sulistrowa, Kopytowa, Faliszówka	Planowana	2026-2028	B/d	Samodzielnie
Gmina Jedlicze						
34.	Budowa ścieżek pieszo-rowerowych o łącznej dł. 2 km na terenie miejscowości Jedlicze prowadzących do atrakcji turystycznych oraz włączających się do transgranicznego szlaku rowerowego "Beskidzkie Muzea", który na terenie gminy przebiega od Jaszczwi do Muzeum w Żarnowcu	Jedlicze Droga powiatowa P1847R od drogi DK 28 (ul. Brzozowa) do skrzyżowania z drogą gminną G1144669R (ul. Podlas) oraz droga powiatowa P1945R odcinek od ul. Grabiny do ulicy Brzozowa	Przygotowanie dokumentacji w trakcie	2024-2027	Środki własne z budżetu Gminy Jedlicze, dotacja z Powiatu Krośnieńskiego, dofinansowanie w ramach FEP 2021-2027	Projekt realizowany przez Gminę Jedlicze na podstawie porozumienia o przekazaniu realizacji zadania przez Powiat Krośnieński

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Gmina Jedlicze						
35.	Budowa drogi publicznej równoległej do ul. Cichej w Jedliczu na odcinku od ul. Tokarskich do ul. Polnej w km od 0 do 0+738,89	Jedlicze łącznik ul. Tokarskich i ul. Polnej	W trakcie	2025-2026	Środki własne z budżetu Gminy Jedlicze oraz dofinansowanie w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg	Samodzielnie
36.	Przebudowa zatok autobusowych na terenie Gminy Jedlicze wraz z przebudową istniejących ciągów pieszych, montażem interaktywnych wiat przystankowych i cyfrowym systemem dynamicznej informacji pasażerskiej oraz zmiana organizacji ruchu na terenie Rynku w Jedliczu, w tym uporządkowanie przestrzeni służącej poprawie bezpieczeństwa.	Jedlicze Ul. Rynek	Planowane	2024-2028	Środki własne z budżetu Gminy Jedlicze, dofinansowanie w ramach FEP 2021-2027	Wspólnie z Gminą Miasto Krosno
37.	Budowa "Centrum Przesiadkowego" w Jedliczu wraz z zagospodarowaniem terenu przyległego	Jedlicze Ul. Sienkiewicza	Planowane	2024-2028	Środki własne z budżetu Gminy Jedlicze, dofinansowanie w ramach FEP 2021-2027	Wspólnie z Gminą Miasto Krosno
Gmina Korczyna						
38.	Rozbudowa drogi gminnej 114847r wraz z mostem na rzece Wisłoka w m. Iskrzynia	Iskrzynia Ul. Strażacka i ul ogrodowa	Planowana	2026-2027	Środki własne, rządowy fundusz rozwoju dróg	Samodzielnie
39.	Przebudowa drogi będącej w zarządzie gminy w m. Korczyna, Kombornia	Korczyna i Kombornia	Planowana	2026	Środki własne	Samodzielnie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Gmina Krościenko Wyżne						
40.	Budowa odcinka drogi gminnej nr 114910R ul. Spacerowa w m. Pustyny gm. Krościenko Wyżne	Pustyny ul. Spacerowa	Planowana	2026-2028	Budżet Gminy + Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg+ Fundusze Europejskie dla Podkarpacia	We współpracy z Liderem MOF - Gminą Miasto Krosno
41.	Budowa odcinka drogi gminnej dojazdowej do strefy łącznik ul. Spacerowa – ul. Księża w m. Pustyny gm. Krościenko Wyżne	Pustyny Połączenie ul. Spacerowej z ul. Księżą	Planowana	2028-2030	Budżet Gminy + środki zewnętrzne	Samodzielnie
42.	Budowa ścieżek pieszo-rowerowych (w tym na terenach zielonych wzdłuż rzeki Wisłok)	Krościenko Wyżne na terenach zielonych wzdłuż rzeki Wisłok, (prace nad planowaniem tras, m.in: wzdłuż DK19, w rejonie Iskrzyni, ul. Marynkowskiej, Polnej Wąskiej przez Park Leśny Dębina, „Ilotnisko”)	Planowana Prace nad planowaniem tras	2026-2028	Budżet Gminy + środki zewnętrzne	Partnerzy w MOF (Miasto Krosno, Gmina Korczyn, Gmina Miejsce Piastowe), GDDKiA
43.	Budowa kładki pieszo – rowerowej Uzależniona od przeprowadzenia analiz środowiskowych (na tereny zalewowe i Natury 2000), technicznych, społecznych i zachowania spójności infrastrukturalnej oraz potwierdzenia jej zasadności.	Krościenko Wyżne Nad rzeką Wisłok (potrzeba doprecyzowania dokładnej lokalizacji i zapewnienia połączenia z istniejącą infrastrukturą)	Planowana	2028-2031	Budżet Gminy + środki zewnętrzne	Samodzielnie
44.	Budowa i modernizacja dróg dojazdowych do terenów mieszkalnych i gruntów rolnych	Cała gmina	Planowana	2026-2031	Budżet Gminy + środki zewnętrzne	Samodzielnie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno



Planowane inwestycje

Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno (c.d.)

Lp.	Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Stan realizacji	Okres realizacji	Szacowany czas i źródło finansowania	Partnerzy
Gmina Miejsce Piastowe						
45.	Przebudowa dróg	- Głowienka Ul. Franciszkańska (do wysokości Kościoła)	Planowana	2026	Środki własne + zewn.	Samodzielnie
		- Łężany Ul. Wspólna	Planowana	2027	Środki własne + zewn.	
		- Głowienka ul. Pogórze (do piekarni)	Planowana	2028	Środki własne	
		- Miejsce Piastowe ul. Handlowa	Planowana	2028	Środki własne	
Gmina Wojaszówka						
46.	Przebudowa drogi wewnętrznej nr ewid. dz. 596/4 w km 0+000,00 – 0+990,00 ul. Armii Krajowej w miejscowości Odrzykoń polegająca na budowie drogi dla pieszych	Odrzykoń Ul. Armii Krajowej	Planowana	2026-2026	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – Środki własne	Samodzielnie

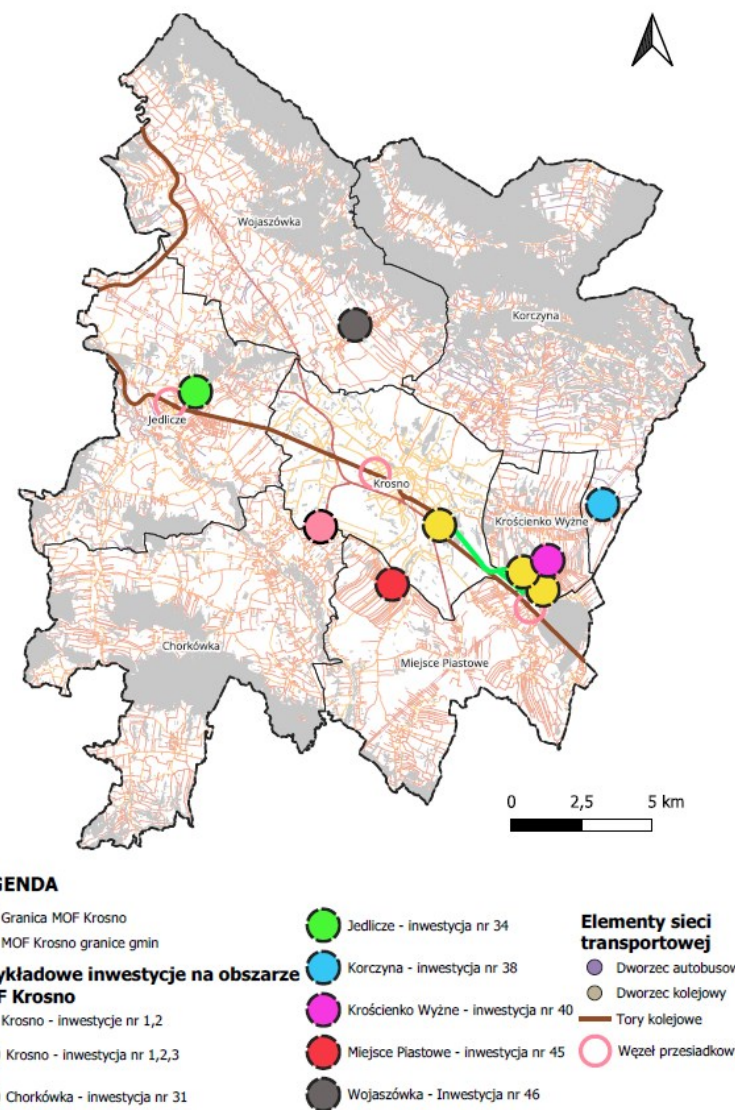
Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przesłanych od gmin MOF Krosno

Lokalizacja przykładowych inwestycji

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krosno planowane są różnorodne inwestycje realizowane w ramach zrównoważonego planu mobilności, którego celem jest stworzenie nowoczesnego, bezpiecznego i przyjaznego środowiska systemu transportowego. Działania te obejmują zarówno rozwój infrastruktury drogowej, jak i przedsięwzięcia wspierające transport zbiorowy, rowerowy oraz pieszy. Przewiduje się budowę i rozbudowę kluczowych połączeń komunikacyjnych, w tym poprawę skomunikowania miasta z drogą ekspresową S19, modernizację dróg lokalnych oraz usprawnienie połączeń pomiędzy gminami wchodzącymi w skład MOF.

Równolegle zaplanowano rozwój sieci tras rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, które mają zwiększyć dostępność alternatywnych, niskoemisyjnych form przemieszczania się. Ważnym elementem są także inwestycje podnoszące poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. budowa nowych chodników, przebudowa i doświetlenie przejść dla pieszych, montaż energooszczędnego oświetlenia ulicznego, a także wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch w obszarach zabudowanych.

Całość zaplanowanych przedsięwzięć ma charakter kompleksowy i komplementarny. Poszczególne projekty wzajemnie się uzupełniają, tworząc spójny system transportowy odpowiadający na potrzeby mieszkańców oraz wyzwania związane z ochroną środowiska oraz rozwojem gospodarczym regionu. Na mapie projektu przedstawione są przykładowe lokalizacje planowanych inwestycji, co pozwala zobrazować ich skalę oraz rozmieszczenie na obszarze MOF Krosno.



Mapa 6. Przykładowe inwestycje na obszarze MOF Krosno
(Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K oraz danych od gmin)

3. Spójne i efektywne zarządzanie mobilnością

Spójne i efektywne zarządzanie mobilnością uwzględnia integrację nowoczesnych rozwiązań, obejmujących inteligentne systemy transportowe, zintegrowaną informację pasażerską oraz współpracę między przewoźnikami i gminami MOF w zakresie polityk mobilnościowych i inwestycji.

Obszary strategiczne	Cel strategiczny	Cele operacyjne/ działania
Zarządzanie mobilnością i inteligentnych systemów transportowych	3. Spójne i efektywne zarządzanie mobilnością	3.1. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (np. monitoring, sygnalizacja adaptacyjna, nadawanie priorytetu transportowi publicznemu, wykorzystanie sztucznej inteligencji). 3.2. Integracja narzędzi technologicznych, organizacyjnych i informacyjnych. 3.3. Rozwój systemu zintegrowanej informacji pasażerskiej online. 3.4. Zacieśnienie współpracy pomiędzy organizatorami komunikacji (miejskiej, podmiejskiej, regionalnej i dalekobieżnej). 3.5. Tworzenie rozkładów jazdy dla komunikacji miejskiej z uwzględnieniem kursów realizowanych przez prywatnych przewoźników i przy ich współpracy. 3.6. Wspólne zarządzanie i koordynacja polityk mobilności i działań inwestycyjnych pomiędzy gminami MOF. 3.7. Powołanie Komitetu Sterującego i Zarządzającego Mobilnością w ramach MOF. 3.8. Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF.
Wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS)		3.9. Rozwój aplikacji integrującej wszystkie usługi transportowe (bilety, car/bike sharing, rozkłady) na terenie całego MOF. 3.10. Integracja taryfowa i informacyjna.

Wspólne zarządzanie – współpraca instytucjonalna

Spójne zarządzanie mobilnością na obszarze Miasta Krosno oraz gmin MOF Krosno wymaga wzmocnienia współpracy instytucjonalnej w ramach porozumienia MOF Krosno przy zastosowaniu odpowiednich narzędzi usprawniających systemem transportowym.

Plan zakłada rozwój rozwiązań w zakresie zarządzania mobilnością funkcjonujących już na terenie MOF Krosno, w szczególności **Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)**. Nastąpi rozwój użycia m.in. sygnalizacji adaptacyjnej i wykorzystania sztucznej inteligencji. System umożliwi osiągnięcie wymiernych korzyści związanych z zapewnieniem płynności ruchu i ze skróceniem czasu przejazdu, nadając priorytet transportowi publicznemu. Dalszy rozwój ITS usprawni efektywne zarządzanie ruchem i umożliwi reagowania na warunki ruchu w czasie rzeczywistym*.

Istotne działanie stanowi dążenie do integracji narzędzi technologicznych, organizacyjnych i informacyjnych polegające na systemowym połączeniu zarządzania ruchem, informacji pasażerskiej, planowania kursów i polityki taryfowej. Zintegrowane narzędzia ułatwią współpracę między organizatorami i przewoźnikami transportu, co jest kluczowe z uwagi na mnogość prywatnych przewoźników w MOF Krosno.

Zintegrowane rozkłady jazdy wraz z możliwością planowania podróży zostaną udostępnione na **platformie pasażerskiej online** na stronie internetowej oraz w aplikacji mobilnej (np. MyBus, moBilet), rozszerzając informację pasażerską o prywatnych przewoźników. Przewidziany jest również rozwój aplikacji o możliwość zakupu biletów, korzystania z udogodnień typu *car* lub *bike sharing*, integrując usługi transportowe dostępne na terenie MOF.

Zostaną podjęte działania w celu pogłębienia współpracy między podmiotami organizującymi przewozy o zasięgu lokalnym, podmiejskim, regionalnym i dalekobieżnym. Będą one obejmowały

* <https://edgp.gazetaprawna.pl/kraj/infrastruktura/artykuly/10110430,inteligentne-systemy-transportowe-ulatwiaja-zycie-i-pozwalaja-zarabiac.html>

harmonizację standardów obsługi pasażerów i rozkładów jazdy, w szczególności odjazdów z dworca autobusowego Krosno w celu zapewnienia komplementarności połączeń i stworzenia spójnego systemu mobilności. Harmonizacja systemu taryfowego i informacji pasażerskiej służy zwiększeniu przejrzystości systemu dla wszystkich użytkowników systemu transportowego w MOF.

Skuteczne zarządzanie mobilnością powinno być zorganizowane na poziomie ponadlokalnym. Możliwość integracji gmin w ramach porozumienia ponadlokalnego jest możliwe, dzięki ugruntowanej pozycji MKS, który obsługuje wszystkie gminy MOF Krosno.

Plan przewiduje koordynację działań inwestycyjnych oraz w zakresie integracji polityk mobilności we wszystkich gminach MOF. Najbardziej efektywną formą zarządzania jest utworzenie jednostki w ramach funkcjonującej już struktury ponadlokalnej – porozumienia MOF Krosno. Z perspektywy efektywności kosztowej i zarządzania, optymalne rozwiązanie obejmuje powołanie **Komitetu Sterującego i Zarządzającego Mobilnością** w ramach MOF Krosno. Jednym z najważniejszych wyzwań dla nowo utworzonego Komitetu jest koordynacja współpracy między Gminami, instytucjami a przewoźnikami, w tym prywatnymi.

W celu poprawy efektywności zarządzania mobilnością zostanie opracowana, a następnie wdrożona **spójna polityka parkingowa** w ramach MOF Krosno. Działania obejmą koordynację w zakresie wytyczania stref płatnego parkowania oraz zapewniania miejsc parkingowych przy węzłach przesiadkowych.

4. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Bezpieczeństwo ruchu drogowego stanowi jeden z kluczowych priorytetów Planu. Wpisuje się w realizację zasady „wizji zero”, które uwzględnia dążenie do ograniczenia ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych, docelowo do całkowitego wyeliminowania. Poprawa bezpieczeństwa na drogach jest kluczowa dla ochrony zdrowia i życia użytkowników ruchu, stanowiąc fundament zrównoważonej mobilności.

Obszary strategiczne	Cel strategiczny	Cele operacyjne/ działania
<i>Dążenie do realizacji „wizji zero”, której celem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych w wypadkach drogowych do zera</i>	4. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	4.1. Modernizacja skrzyżowań i przejść dla pieszych. 4.2. Modernizacja i rozbudowa systemu oświetlenia ulic. 4.3. Instalacja urządzeń BRD. 4.4. Hierarchizacja ulic. 4.5. Edukacja kierowców, pieszych i rowerzystów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. 4.6. Prowadzenie systematycznych kampanii długoterminowych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. 4.7. Kształtowanie świadomości oraz budowanie nawyków mobilnościach we współpracy ze szkołami wśród przedstawicieli młodszego pokolenia mieszkańców MOF Krosno. 4.8. Poprawa jakości dróg. 4.9. Tworzenie zatok autobusowych dla upłynnienia ruchu w punktach kolizyjnych. 4.10. Tworzenie dodatkowych pasów do skrętu w prawo w punktach kolizyjnych. 4.11. Poprawa parametrów technicznych dróg, np. bezkolizyjne skrzyżowania, rozbudowa poprzez dobudowę dodatkowych pasów ruchu. 4.12. Uwalnianie centrów miast i miejscowości MOF Krosno od ruchu tranzytowego przez budowę obwodnic. 4.13. Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD)

Plan zakłada realizację szeregu zintegrowanych działań o charakterze organizacji ruchu, inwestycyjnym oraz edukacyjnym w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawowym działaniem wpisującym się w cel dotyczący poprawę BRD jest **modernizacja skrzyżowań i przejść dla pieszych**. Kluczowym aspektem jest zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom ruchu, w tym dzieciom, na przejściach dla pieszych w rejonie przystanków transportu zbiorowego, zwłaszcza przy drogach o dużym natężeniu ruchu. Działanie obejmuje również poprawę oznakowania poziomego i pionowego oraz widoczności dla kierowców i pieszych. W tym celu w miejscach zidentyfikowanych jako szczególnie niebezpieczne, ale również w pobliżu szkół i przedszkoli sugerowane jest wprowadzenie odblaskowych znaków ostrzegawczych. W pobliżu przejść dla pieszych konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa poprzez oddzielenie jezdni od chodnika barierkami oraz zastosowanie azylów drogowych (sztucznych wysepek na środku jezdni) w celu rozdzielania przejścia dla pieszych na dwa odrębne, co jest kluczowe na drogach wielopasmowych.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego - pieszych i pasażerów konieczna jest doświetlenie ulic. Istotna jest również jakość oświetlenia ulicznego, rekomendowana jest wymiana źródeł światła na LED, które charakteryzują się jaśniejszą barwą światła oraz wyższą efektywnością energetyczną. **Wprowadzenie oświetlenia** w istotny sposób zmniejsza liczbę ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych. Wg danych krajowych z 2023 r. przytoczony wskaźnik ciężkości wypadków na drogach nieoświetlonych w nocy wyniósł 24, co stanowi ponad 2,5 razy więcej niż przeciętny wskaźnik dla wszystkich wypadków (niezależnie od pory dnia i oświetlenia). Dane potwierdzają konieczność modernizacji oświetlenia w celu poprawy widoczności i **dążenia do realizacji „wizji zero”***

Niezbędnym działaniem w zakresie poprawy bezpieczeństwa jest **instalacja urządzeń BRD**. Zostaną zastosowane w miejscach szczególnie narażonych na wypadki, do których zaliczają się drogi o dużym natężeniu ruchu m.in. na DK28 oraz w strefach zamieszkania i na drogach o obniżonym ograniczeniu prędkości, w szczególności do 30 km/h zainstalowane zostaną progi zwalniające. Ich wysokość do charakterystyki ulicy oraz uwzględniając istniejące już rozwiązania, np. chodniki, podnoszące bezpieczeństwo pieszych. Zwiększeniu BRD sprzyja prowadzenie systematycznych kontroli prędkości w tych miejscach.

Na stopień bezpieczeństwa wpływa sposób zaprojektowania oraz jakość dróg i skrzyżowań. Zmiana organizacji ruchu w celu minimalizacji liczby wypadków powinna uwzględniać utworzenie dodatkowych pasów do skrętu w prawo oraz wprowadzenie skrzyżowań bezkolizyjnych. Istotnym elementem poprawy bezpieczeństwa jest również rozwój ciągów pieszo-rowerowych realizowanych równolegle z przebudową dróg powiatowych, w szczególności na odcinkach łączących gminy, co umożliwia rozdzielanie ruchu. Działania uwzględniają poprawę jakości dróg i bezpieczeństwa w ruchu samochodowym, związanej z koniecznością nagłej zmiany tory jazdy. Ponadto rozwiązania służą poprawie płynności ruchu oraz zwiększenia przewidywalności zachowań uczestników ruchu.

* Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.*, <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/05/Stan-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-oraz-dzialania-realizowane-w-tym-zakresie-w-2023-r.pdf>

Hierarchizacja – podział przestrzeni ulicznej

Kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego jest odpowiedni podział przestrzeni. Układ ulic powinien wprowadzać hierarchię użytkowników ruchu, w której **priorytet mają piesi, rowerzyści i transport publiczny** ruch samochodowy powinien pełnić jedynie funkcję uzupełniającą.

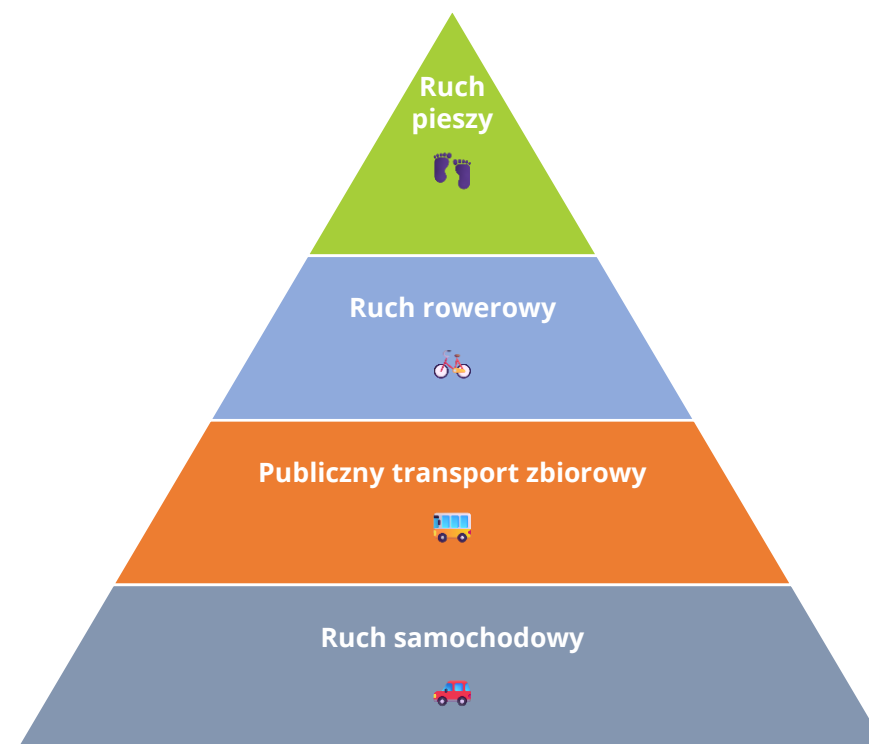
Hierarchizacja przestrzeni ulicznej wpisuje się w realizację celów SUMP. Ustalenie priorytetu dla określonych grup użytkowników ruchu służy poprawie bezpieczeństwa i komfortu uczestników ruchu, w szczególności osób starszych, rodzin z dziećmi oraz osób z niepełnosprawnościami. Ponadto integruje funkcje komunikacyjne, przestrzenne i rekreacyjne.

Największa część dostępnej przestrzeni ulicznej powinna być przeznaczona dla ruchu pieszego (przyjmuje się ok. 25%-35% powierzchni ulicy). Projektowanie ulic zrównoważonych zakłada poszerzenie chodników, placów i miejsc odpoczynku w formie małej infrastruktury, m.in. ławek.

Istotnym założeniem podziału przestrzeni ulicznej w duchu zrównoważonej mobilności jest promowanie ruchu rowerowego poprzez wydzielanie pasu dla rowerów na drodze, ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego. Optymalnie przeznacza się ok. 10-15% powierzchni ulicy ogółem.

Ulica zrównoważona uwzględnia zwiększenie efektywności transportu publicznego poprzez wytyczenie zatok autobusowych w punktach kolizyjnych, dojazd na przystanki oraz priorytetowych pasów ruchu (w tym celu przeznacza się ok. 10-20% przestrzeni ulicznej).

Alokacja przestrzeni ulicznej powinna obejmować redukcję przestrzeni dla ruchu samochodowego – zalecany jest udział na poziomie ok. 30-45%, przy czym w centrum miasta powinien być on niższy.



Rys. 4. Syntetyczny schemat alokacji przestrzeni ulicznej

Źródła: Opracowanie własne na podstawie *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition)*, 2019

5. Rozwój i promowanie zrównoważonej, niskoemisyjnej mobilności

Plan określa zakłada wzrost wykorzystania niskoemisyjnej mobilności, obejmując działania inwestycyjne, organizacyjne i promocyjne.

Obszary strategiczne	Cel strategiczny	Cele operacyjne/ działania
<i>Realizacja nisko- lub zeroemisyjności systemu mobilności miejskiej</i>	5. Rozwój i promowanie zrównoważonej, niskoemisyjnej mobilności	5.1. Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych. 5.2. Zwiększenie dostępności stacji ładowania. 5.3. Wymiana użytkowanego taboru z uwzględnieniem efektywności energetycznej i odporności na zmiany klimatu. 5.4. Budowa obiektów niezbędnej infrastruktury technicznej dla potrzeb komunikacji opartej na odnawialnych źródłach energii wraz z infrastrukturą ładowania autobusów zeroemisyjnych.
<i>Promowanie zielonego transportu</i>		5.5. Budowa infrastruktury rowerowej i parkingów typu Bike&Ride. 5.6. Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych. 5.7. Doprowadzenie dróg dla rowerów i dróg pieszo-rowerowych do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych PTZ. 5.8. Kampanie promujące ruch pieszego i rowerowy (aktywna mobilność). 5.9. Angażowanie mieszkańców w działania zrównoważonej mobilności. 5.10. Wspieranie pracodawców w działaniach typu „Bike to Work”. 5.11. Budowa tras pieszych i rowerowych wzdłuż rzeki Wisłok. 5.12. Tworzenie autostrad rowerowych.
<i>Zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego oraz podniesienie jakości życia</i>		5.13. Rozwój stref pieszych i woonerfów. 5.14. Tworzenie systemu zieleni w powiązaniu z transportem publicznym. 5.15. Stopniowe ograniczanie negatywnego wpływu transportu drogowego na jakość powietrza i przestrzeń publiczną.

Niskoemisyjność

Dla wdrażania celów zmierzających ku niskoemisyjności niezbędne jest prowadzenie działań monitorujących emisję taboru autobusowego MKS Sp. z o.o.

Usługi transportowe będą realizowane pojazdami niskoemisyjnymi, stopniowo wdrażanymi do taboru, spełniającymi normy zanieczyszczeń oraz autobusami zeroemisyjnymi - elektrycznymi. Tabor zostanie sfinansowany ze źródeł zewnętrznych, m.in. dzięki Polsko-Szwajcarskiemu Programowi Rozwoju Miast. Docelowo autobusy będą zasilane, m.in. energią z budowanego bloku energetycznego*.

Jednakże rozwój niskoemisyjnej mobilności w MOF Krosno obejmuje nie tylko modernizację transportu publicznego, lecz także działania wspierające zmianę całego systemu mobilności. Zwiększenie dostępności infrastruktury ładowania oraz wykorzystanie odnawialnych źródeł energii będą sprzyjać rozwojowi **elektromobilności** wśród mieszkańców i podmiotów lokalnych. Działania te, realizowane równoległe z rozwojem mobilności pieszej i rowerowej, przyczynią się do poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu oraz podniesienia jakości życia w MOF Krosno.

Promocja zrównoważonej mobilności

Najważniejszymi działaniami promującymi zrównoważoną mobilność są bezpośrednie działania informacyjne, edukacyjne i angażujące mieszkańców, ukierunkowane na zmianę codziennych nawyków transportowych. Samo stworzenie atrakcyjnego systemu nie sprawi, że mieszkańcy natychmiast będą z niego korzystać. Dlatego ważne jest komunikowanie i promowanie dostępnej oferty i możliwości oraz korzyści płynących z korzystania z nich.

Skuteczna promocja mobilności nie ogranicza się wyłącznie do przekazywania informacji, lecz opiera się na budowaniu

* <https://www.krosno.pl/aktualnosci/przekazanie-nowoczesnych-autobusow-elektrycznych-king-long-kolejny-krok-w-rozwoju-elektromobilnosci-krosna%2C26272>

** <https://www.propertynews.pl/po-godzinach/eurocentrum-promuje-akcje-bike-to-work,36347.html>

pozytywnych doświadczeń użytkowników oraz pokazywaniu realnych korzyści wynikających z alternatywnych form przemieszczania się. Działania promocyjne powinny być kierowane do **różnych grup odbiorców** – mieszkańców, pracodawców, uczniów i studentów – oraz dostosowane do ich potrzeb i możliwości. Szczególną rolę odgrywają inicjatywy zachęcające do codziennego korzystania z ruchu pieszego i rowerowego, a także do łączenia mobilności aktywnej z transportem zbiorowym, np. poprzez dojazdy do węzłów przesiadkowych.

Istotnym elementem promocji zrównoważonej mobilności jest włączanie mieszkańców w **działania lokalne**, takie jak kampanie tematyczne, wydarzenia plenerowe, pilotażowe rozwiązania w przestrzeni publicznej czy akcje edukacyjne. Takie podejście sprzyja zwiększaniu świadomości transportowej oraz poczucia współodpowiedzialności za kształt systemu mobilności w MOF.

Promocja zrównoważonej mobilności powinna być prowadzona w sposób ciągły i spójny z pozostałymi działaniami SUMP, w tym z rozwojem infrastruktury, systemu informacji pasażerskiej oraz oferty transportu zbiorowego. Tylko równoległe wdrażanie działań „twardych” i „miękkich” pozwoli na stopniowe ograniczanie emisji oraz trwałą zmianę zachowań transportowych mieszkańców MOF.

Dobra praktyka

„Bike to work” stanowi inicjatywę wdrażaną przez niektórych pracodawców, promowaną w szczególności w okresie od maja do lipca. Służy podkreśleniu korzyści zdrowotnych (lepszego samopoczucia pracowników i spalonych kalorii), ograniczenia emisji oraz oszczędności kosztów przejazdu, a w godzinach szczytu również czasu przejazdu. W tym celu niektórzy pracodawcy, np. Grupa Capital Park, oferują atrakcyjne nagrody lub specjalne usługi dla pracowników przyjeżdżających rowerem. Akcja wpisuje się w ogólnopolską tendencję rosnącą w zakresie odsetka pracowników dojeżdżających do pracy**.

Planowane trasy i drogi rowerowe

W ramach Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego planowany jest rozwój tras rowerowych na terenie MOF Krosno. Umożliwi on połączenie kluczowych generatorów ruchu w miejscowościach MOF Krosno z trasami rowerowymi o znaczeniu ponadlokalnym, tworząc spójny system powiązań transportowych i turystycznych. Koncepcja sprzyja codziennej mobilności mieszkańców oraz rozwojowi turystyki aktywnej w oparciu o walory przyrodnicze i kulturowe regionu.

Koncepcja sieci korytarzy tras rowerowych zakłada lokalizację w Krośnie punktu przecięcia tras rowerowych Velo Beskid i Velo Wisłok. Umożliwi to wzmocnienie roli miasta Krosno jako regionalnego węzła przesiadkowego, zwiększając dostępność MOF.

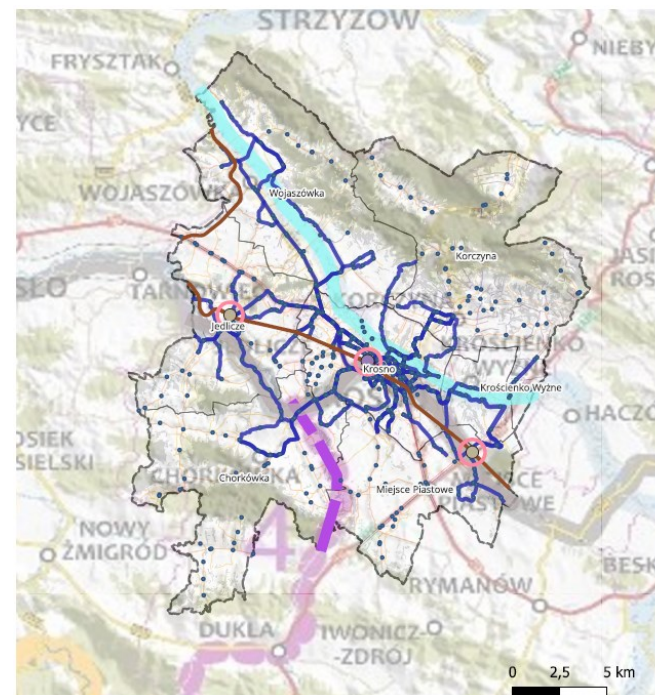
Trasa Velo Beskid (nr 501) ma przebiegać przez MOF w układzie wschód-zachód, w tym przez historyczne centrum Krosna, łącząc Solinę i Zakopane. Jej przebieg wykorzystuje istniejące ciągi komunikacyjne i korytarze o wysokich walorach krajobrazowych.

Trasa rowerowa Velo Wisłok (nr 505) planowana jest wzdłuż doliny rzeki Wisłok. Poprawi dostępność terenów o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych nad Wisłokiem oraz skomunikuje miejscowości położone wzdłuż rzeki.

Układ tras rowerowych zostanie uzupełniony o łącznik Velo Jasiołka, który zintegruje Obszar z gminą Dukla położoną na południe od MOF oraz poprawi połączenie z trasami prowadzącymi w kierunku granicy państwa.*.

Istnieje również potrzeba budowy dróg rowerowych, które połączą miejscowości na terenie MOF (np. Krosno i Korczynę), ułatwią dojazd do Krosna oraz zintegrują je z planowanymi trasami rowerowymi o zasięgu ponadlokalnym, tworząc spójny system powiązań. Zakłada się uzupełnienie sieci dróg rowerowych, szczególnie w rejonie Krościenka Wyżnego (ul. Marynkowska), miejscowości Iskrzynia oraz Parku Sensorycznego w Krośnie. Istotne jest zapewnienie ciągłości

połączeń dzielnicy Białobrzegi z centrum Krosna oraz obszarami sąsiednimi. Działania obejmują również integrację infrastruktury rowerowej z przystankami transportu publicznego.



LEGENDA

- | | | | |
|--|-----------------------|--|--|
| | Granica MOF Krosno | | Trasy obsługiwane przez MKS Krosno |
| | Węzeł przesiadkowy | | Planowane trasy rowerowe - 501 VELO Beskid (Solina-Zakopane) |
| | Dworzec autobusowy | | Planowane drogi rowerowe - 505 VELO Wisłok |
| | Dworzec kolejowy | | Planowane trasy rowerowe - VELO Jasiołka - łącznik |
| | Przystanek autobusowy | | |
| | Tory kolejowe | | |

Mapa 7. Planowane trasy rowerowe na terenie MOF Krosno
(Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10K oraz zał.2 Koncepcja sieci głównych tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego – projekt)

* Koncepcja sieci korytarzy tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego, Załącznik nr 2 do Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

6. Zapewnienie spójności systemu mobilności i logistyki miejskiej w powiązaniu z siecią ponadlokalną

Istotną cechą Planu jest ponadlokalność. System transportowy MOF Krosno będzie spójny wewnętrznie i zewnętrznie – w powiązaniu z siecią ponadlokalną. Działania są ukierunkowane na wzmocnienie ponadlokalnego znaczenia miasta Krosna jako jednego z głównych subregionalnych ośrodków w województwie podkarpackim.

Rozwój zewnętrznych powiązań komunikacyjnych umożliwi dogodne przemieszczanie się z terenu MOF Krosno oraz innych gmin z południowej części województwa.

Obszary strategiczne	Cel strategiczny	Cele operacyjne/ działania
Poprawa długodystansowych przepływów towarowych i pasażerskich w sieci TEN-T wychodzących poza obszar SUMP	6. Zapewnienie spójności systemu mobilności i logistyki miejskiej w powiązaniu z siecią ponadlokalną	6.1. Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych łączących MOF z S19. 6.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej ze stolicą województwa i innymi ośrodkami miejskimi. 6.3. Wsparcie dla punktów przeładunkowych. 6.4. Rozwój infrastruktury przyjaznej logistyce miejskiej (mikrohuby) wspierającej obsługę dostaw ostatniego kilometra oraz ograniczenie ruchu ciężkiego w obszarach zurbanizowanych. 6.5. Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego. 6.6. Prowadzenie działań związanych z dołączeniem do systemu transportu zbiorowego MOF Krosno gmin Rymanów oraz Iwonicz-Zdrój.

Logistyka miejska i ruch tranzytowy

MOF Krosno umocni swoją pozycję prężnie rozwiniętego ośrodka subregionalnego, atrakcyjnego dla prowadzenia działalności gospodarczej. Rozwój gospodarczy MOF wymaga odpowiedzialnego podejścia do planowania łańcuchów dostaw, które będą skoordynowane z polityką transportową.

Działania w zakresie **logistyki miejskiej** będą realizowane z uwzględnieniem potrzeb społeczności lokalnej, możliwie minimalizując uciążliwości związane z ruchem towarowym, w szczególności emisją gazów cieplarnianych i hałasem. W tym celu kluczowe jest wspieranie rozwoju **mikrohubów i punktów przeładunkowych** w ramach wzrostu efektywności transportu ostatniego kilometra, redukując liczbę kursów pojazdów samochodów ciężarowych w miastach.

Z uwagi na planowane nowe odcinki drogi ekspresowej S19 działania inwestycyjne będą koncentrowały się na budowie i rozbudowie fragmentów dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych umożliwiający połączeniu miejscowości z S19. **Transport towarowy** będzie wyprowadzony z centrum miasta Krosna oraz pozostałych miejscowości na skutek inwestycji drogowych m.in. budowie obwodnicy Miejsca Piastowego. Ponadto realizowane i projektowane inwestycje drogowe stwarzają dogodne warunki do lokalizowania centów logistycznych, magazynowych na obrzeżach miast i poza obszarami zurbanizowanymi.

Zintegrowane podejście do logistyki miejskiej pozwoli na optymalizację wykorzystania istniejącej infrastruktury i realizowanych inwestycji drogowych dla zrównoważonej logistyki miejskiej. Najważniejszymi efektami **zarządzania ruchem tranzytowym** są ograniczenie negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego.

Skomunikowanie poza obszarem MOF

MOF Krosno, jako ważny ośrodek subregionalny, będzie dobrze skomunikowany, zarówno z obszarami sąsiadującymi, jak i kluczowymi ośrodkami w regionie.

Włączenie do systemu transportu zbiorowego MOF Krosno gmin Rymanów oraz Iwonicz-Zdrój pozwoli na integrację lokalnych i przewozów oraz zapewni spójność w skali ponadlokalnej. Skutecznym sposobem włączenia obszarów bezpośrednio sąsiadujących z MOF Krosno w system transportowy jest rozszerzenie zasięgu linii autobusowych. Kluczowe jest rozszerzanie wdrażanych już działań, do których należy sezonowe (w weekendy w wakacje) uruchomienie linii do gmin Iwonicz-Zdrój i Rymanów-Zdrój. Rozkład jazdy autobusów powinien odpowiadać na potrzeby mieszkańców i osób odwiedzających region. Z uwagi na istotne turystyczne znaczenie tych miejscowości związane z atrakcyjną rzeźbą terenu oraz statusem uzdrowiska, należy systematycznie rozszerzać częstotliwość kursów o inne miesiące, cechujące się wzmożonym ruchem turystycznym. Możliwym rozwiązaniem jest również uruchomienie pilotażowych połączeń w sezonie zimowym (np. w okresie ferii) lub długie weekendy.

Znaczenie obszaru MOF Krosno wzrasta również w kontekście krajowym i transnarodowym dzięki oddawaniu do użytku kolejnych odcinków **Via Carpathia**, usprawniające przewozy osób i towarów. Poprawa połączenia MOF Krosno z kluczowymi ośrodkami regionalnymi, w szczególności ze stolicą województwa – Rzeszowem, będzie możliwa nie tylko dzięki inwestycjom drogowym, ale również kolejowym. Spójne zarządzanie systemem transportowym w powiązaniu z siecią ponadlokalną umożliwi na efektywniejsze wykorzystanie nowej łącznicy kolejowej. Integracja MOF Krosno z systemem ponadlokalnym pozwoli znacząco skrócić czas przejazdu, zwiększając komfort i atrakcyjność podróży zarówno dla mieszkańców i turystów.

4. Pakiety działań

Pakiety działań

Pakiety działań zostały określone w ramach każdego celu strategicznego. Zostały zdefiniowane w taki sposób, aby integrowały podejmowane działania inwestycyjne i operacyjne. Dotyczą wszystkich rodzajów transportu na terenie MOF Krosno, w szczególności ruchu kolejowego, autobusowego, rowerowego, samochodowego i pieszego.

Pakiety działań wspierają działania organizacyjne w celu skutecznej koordynacji ich realizacji. Służą do pokazania synergii między działaniami.

Wymieniono działania mające na celu uspojnienie systemu transportowego, zwiększenie dostępności, maksymalizację korzyści społecznych i gospodarczych, przy minimalizacji wpływu systemu na środowisko.

Przypisanie konkretnego działania do pakietu podkreśla jego rolę w realizacji określonej strategii, nie ograniczając jednocześnie jego udziału w innych pakietach. Poszczególne działania mogą mieć pozytywny wpływ na realizację różnych pakietów, co uwydatnia elastyczność oraz wzajemne wspieranie się inicjatyw w ramach kompleksowego planu działania.

Planowanie przestrzenne wspierające zrównoważoną mobilność

Pakiet działań obejmuje integrację planowania przestrzennego z założeniami zrównoważonej mobilności, związanej z publicznym transportem zbiorowym i aktywną mobilnością. Realizacja pakietu działań umożliwi bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej w powiązaniu z uwarunkowaniami planistycznymi. Służy ograniczeniu potrzeb podróży samochodem poprzez planowanie sprzyjające tworzeniu obszarów krótkich odległości i zwiększenie dostępności transportu zbiorowego.

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
2.16.	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy oraz mobilność aktywną, sprzyjające tworzeniu obszarów krótkich odległości
4.4.	Hierarchizacja ulic
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności
5.7.	Doprowadzenie dróg dla rowerów i dróg pieszo-rowerowych do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych PTZ
1.9.	Tworzenie węzłów przesiadkowych (kolej-autobus-rower)
5.13.	Rozwój stref pieszych i woonerfów

Dostępność transportowa dla różnych grup użytkowników

Zapewnienie dostępności transportowej dla różnorodnych grup użytkowników przestrzeni publicznej stanowi jeden z priorytetów Planu. Pakiet działań koncentruje się na rozwoju zrównoważonej mobilności w celu zaspokojenia potrzeb, w szczególności osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności. Działania uwzględniają potrzeby osób według struktury wieku, w szczególności dzieci i młodzieży oraz seniorów. Realizacja działań prowadzi do ograniczenia wykluczenia transportowego, zwiększenia samodzielności użytkowników i wyrównania w dostępie do usług.

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
2.6.	Zwiększenie częstotliwości połączeń i dostosowanie ich do aktywności/potrzeb mieszkańców poprzez optymalizację rozkładów oraz układu linii komunikacyjnych
2.9.	Zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w MOF Krosno obsługi publicznym transportem zbiorowym, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz węzłów przesiadkowych
2.10.	Dostosowanie tras do potrzeb dzieci, osób starszych i z niepełnosprawnościami
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności
2.12.	Rozwój udogodnień infrastrukturalnych na przystankach dla osób z potrzebami
2.13.	Wprowadzenie transportu na żądanie (typu TeleBus) jako uzupełnienie regularnej oferty transportu zbiorowego
2.14.	Zwiększenie liczby przystanków na obszarach wiejskich i wprowadzenie przystanków na żądanie
1.8.	Publiczny transport zbiorowy dostępny finansowo dla każdego mieszkańca

Spójne zarządzanie mobilnością w MOF

Kluczowe dla skuteczności zarządzania mobilnością jest zapewnienie współpracy instytucjonalnej pomiędzy gminami MOF oraz koordynacja działań przewoźników publicznych i prywatnych. Zapewnienie spójności obejmuje integrację taryfową, informacyjną oraz w zakresie organizacji transportu zbiorowego. Realizacja pakietu przyczyni się do uproszczenia podróży multimodalnych, poprawiając czytelności systemu i zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego.

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
3.6.	Wspólne zarządzanie i koordynacja polityk mobilności i działań inwestycyjnych pomiędzy gminami MOF
3.7.	Powołanie Komitetu Sterującego i Zarządzającego Mobilnością w ramach MOF
3.2.	Integracja narzędzi technologicznych, organizacyjnych i informacyjnych
3.3.	Rozwój systemu zintegrowanej informacji pasażerskiej online
1.1.	Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego
1.2.	Integracja rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej
3.5.	Tworzenie rozkładów jazdy dla komunikacji miejskiej z uwzględnieniem kursów realizowanych przez prywatnych przewoźników i przy ich współpracy
3.9.	Rozwój aplikacji integrującej wszystkie usługi transportowe (bilety, car/bike sharing, rozkłady) na terenie całego MOF
3.10.	Integracja taryfowa i informacyjna

Bezpieczna i przyjazna przestrzeń publiczna

Skoordynowana realizacja działań inwestycyjnych i organizacyjnych przyczyni się do poprawy jakości przestrzeni publicznej, która będzie przyjazna dla jej użytkowników. Pakiet działań służy poprawie bezpieczeństwa publicznego poprzez warunków poruszania się pieszo i rowerem oraz zmniejszenia liczby wypadków drogowych.

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
5.13.	Rozwój stref pieszych i woonerfów
4.1.	Modernizacja skrzyżowań i przejść dla pieszych
4.2.	Modernizacja i rozbudowa systemu oświetlenia ulic
4.3.	Instalacja urządzeń BRD
4.4.	Hierarchizacja ulic
4.8.	Poprawa jakości dróg
4.9.	Tworzenie zatok autobusowych dla upłynnienia ruchu w punktach kolizyjnych
4.10.	Tworzenie dodatkowych pasów do skrętu w prawo w punktach kolizyjnych
4.11.	Poprawa parametrów technicznych dróg, np. bezkolizyjne skrzyżowania, rozbudowa poprzez dobudowę dodatkowych pasów ruchu
4.12.	Uwalnianie centrów miast i miejscowości MOF Krosno od ruchu tranzytowego przez budowę obwodnic
4.5.	Edukacja kierowców, pieszych i rowerzystów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
4.6.	Prowadzenie systematycznych kampanii długoterminowych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Aktywna i niskoemisyjna mobilność

Promowanie aktywnej mobilności wśród społeczności lokalnej stanowi istotne zadanie z perspektywy rozwoju zrównoważonej mobilności. Zmiana nawyków mieszkańców związanych z codziennym przemieszczaniem się jest kluczowym czynnikiem decydującym o skuteczności Planu. W tym celu pakiet działań uwzględnia wszelkie działania wpisujące się w promocję transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego, w szczególności edukację i kampanie, które przyczynią się do zmiany zachowań mieszkańców na bardziej zrównoważone.

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
5.1.	Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych
5.2.	Zwiększenie dostępności stacji ładowania
5.3.	Wymiana użytkowanego taboru z uwzględnieniem efektywności energetycznej i odporności na zmiany klimatu
5.4.	Budowa obiektów niezbędnej infrastruktury technicznej dla potrzeb komunikacji opartej na odnawialnych źródłach energii wraz z infrastrukturą ładowania autobusów zeroemisyjnych
5.8.	Kampanie promujące ruch pieszego i rowerowy (aktywna mobilność)
5.9.	Angażowanie mieszkańców w działania zrównoważonej mobilności
5.10.	Wspieranie pracodawców w działaniach typu „Bike to Work”
4.7.	Kształtowanie świadomości oraz budowanie nawyków mobilności we współpracy ze szkołami wśród przedstawicieli młodszego pokolenia mieszkańców MOF Krosno
1.9.	Tworzenie węzłów przesiadkowych (kolej-autobus-rower)
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności
5.6.	Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych
5.7.	Doprowadzenie dróg dla rowerów i dróg pieszo-rowerowych do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych PTZ
5.11.	Budowa tras pieszych i rowerowych wzdłuż rzeki Wisłok
5.12.	Tworzenie autostrad rowerowych

Zrównoważona logistyka i ruch tranzytowy

Pakiet działań obejmuje poprawę funkcjonowania transportu towarowego i tranzytowego. Koncentruje się na działaniach z zakresu rozwoju przyjaznej logistyki miejskiej, mikrohubów w celu ograniczenia negatywnego wpływu transportu ciężkiego na obszary zurbanizowane. Służy rozwojowi gospodarczemu regionu poprzez usprawnienie logistyki, przepływu towarów oraz redukuje uciążliwości dla mieszkańców, umożliwiając poprawie bezpieczeństwa i jakości powietrza poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast.

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
4.12.	Uwalnianie centrów miast i miejscowości MOF Krosno od ruchu tranzytowego przez budowę obwodnic
6.1.	Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych łączących MOF z S19
6.3.	Wsparcie dla punktów przeładunkowych
6.4.	Rozwój infrastruktury przyjaznej logistyce miejskiej (mikrohuby) wspierającej obsługę dostaw ostatniego kilometra oraz ograniczenie ruchu ciężkiego w obszarach zurbanizowanych
6.5.	Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego
5.2.	Zwiększenie dostępności stacji ładowania
5.4.	Budowa obiektów niezbędnej infrastruktury technicznej dla potrzeb komunikacji opartej na odnawialnych źródłach energii wraz z infrastrukturą ładowania autobusów zeroemisyjnych
4.4.	Hierarchizacja ulic

5. Ocena wpływu działań

Ocena wpływu działań na środowisko i klimat

Analiza o charakterze jakościowym służy określeniu potencjalnego wpływu zaplanowanych działań transportowych na środowisko, zdrowie mieszkańców oraz jakość życia. Wybór działań do realizacji został dokonany, z uwzględnieniem wpływu na środowisko i dążenia do realizacji celów strategicznych. Do szczegółowej oceny wpływu na środowisko i klimat wybrano działania o istotnym oddziaływaniu na wpływ na klimat w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia hałasem oraz poprawy jakości środowiska. Oceniono również wpływ kluczowych - z perspektywy oddziaływania na środowisko - działań w zakresie potencjału adaptacyjnego do zmian klimatu.

Tab. 6. Ocena wpływu kluczowych działań na środowisko i klimat

NR	DZIAŁANIE	WPŁYW NA KLIMAT (W TYM EMISYJNOŚĆ)	WPŁYW NA ADAPTACJĘ DO ZMIAN KLIMATU	UZASADNIENIE
1.1.	Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego	Wysoki	Niski	Zwiększenie liczby podróżnych i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego
1.10.	Rozwój parkingów P&R, B&R, K&R	Wysoki	Niski	Ograniczenie dojazdów prywatnym samochodem do najbliższych węzłów
2.1.	Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych	Bardzo wysoki	Wysoki	Zwiększenie dostępności niskoemisyjnego środka transportu
2.4.	Stworzenie kolei aglomeracyjnej	Bardzo wysoki	Średni	Kluczowa zmiana modal split w podróżach
2.5.	Zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych	Wysoki	Niski	Realna alternatywa dla samochodów (w tym na obszarach mniej dostępnych)
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności	Wysoki	Średni	Integracja środków transportu, usprawnienie przesiadek
3.8.	Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF	Wysoki	Średni	Zarządzanie popytem przy ograniczeniu podaży miejsc parkingowych, zwiększenie rotacji samochodów
5.1.	Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych	Wysoki	Wysoki	Redukcja emisji i hałasu
5.6.	Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych	Wysoki	Wysoki	Wzrost znaczenia zeroemisyjnego ruchu rowerowego
6.5.	Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego	Bardzo wysoki	Średni	Ograniczenie emisji w miastach i uciążliwości dla mieszkańców

Działania o największym pozytywnym wpływie na środowisko i klimat

Działania w ramach Planu koncentrują się na zwiększeniu znaczenia niskoemisyjnych środków transportu w ogóle przejazdów. Określa się wzrost zrównoważonych form przemieszczania się na terenie MOF, które obejmują działania mające na celu priorytetyzację transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego. Plan zakłada zwiększenie roli ekologicznego transportu autobusowego, spełniającego normy emisyjności oraz wzrostu znaczenia transportu kolejowego.

Na podstawie analizy jakościowej przedstawiono wykaz działań o największym pozytywnym wpływie na środowisko i klimat, które są kluczowe dla rozwoju zrównoważonej mobilności.

Przedstawione w tabeli działania mają w największym stopniu pozytywny wpływ na środowisko.

Tab. 7. Działania o największym pozytywnym wpływie na środowisko i klimat

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
1.1.	Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego
1.10.	Rozwój parkingów P&R, B&R, K&R
2.1.	Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych
2.4.	Stworzenie kolei aglomeracyjnej
3.8.	Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF
5.1.	Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych
5.5.	Budowa infrastruktury rowerowej i parkingów typu Bike&Ride
5.6.	Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych
6.4.	Rozwój infrastruktury przyjaznej logistyce miejskiej (mikrohuby) wspierającej obsługę dostaw ostatniego kilometra oraz ograniczenie ruchu ciężkiego w obszarach zurbanizowanych
6.5.	Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego

Działania priorytetowe

Ustalenie priorytetowych działań do realizacji, prowadzących do rozwoju zrównoważonej mobilności jest ważnym elementem Planu, który uwzględnia kryterium korzyści i kosztów związanych z konkretnymi działaniami, uwzględniających również efekty środowiskowe.

Przedstawione w tabeli działania o najwyższym priorytecie realizacji skupiają się na zwiększeniu dostępności niskoemisyjnych środków transportu – kolejowego oraz modernizacji ekologicznego taboru autobusowego. Kluczowe działania inwestycyjne dla MOF stanowi rozwój ruchu rowerowego poprzez uzupełnienie sieci dróg rowerowych.

Priorytetowe działania integrujące organizowanie i zarządzanie zrównoważoną mobilnością miejską są utworzenie wspólnego systemu taryfowego i biletowego oraz usprawnienia przemieszczania się różnymi środkami transportu w ramach węzłów przesiadkowych.

Zestawienie obejmuje również listę działań krytycznych, uwzględniających osiągnięcie ważnych działań, które są łatwe do realizacji, przy możliwości stosunkowej minimalizacji kosztów. Pozwalają zaangażowanie wszystkich interesariuszy i najważniejszych partnerów w celu uzyskania szybkich zwycięstw.

Tab. 8. Działania priorytetowe SUMP

NUMER DZIAŁANIA	DZIAŁANIE
2.4.	Stworzenie kolei aglomeracyjnej
2.1.	Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych
5.1.	Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych
1.1.	Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności
3.8.	Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF
2.6.	Zwiększenie częstotliwości połączeń i dostosowanie ich do aktywności/potrzeb mieszkańców poprzez optymalizację rozkładów oraz układu linii komunikacyjnych
6.5.	Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego
5.5.	Budowa infrastruktury rowerowej i parkingów typu Bike&Ride
5.6.	Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych

Działania ograniczające oddziaływanie na środowisko

Analiza wpływu działań w ramach SUMP-a uwzględnia możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko, która jest związana w szczególności z realizacją przedsięwzięć inwestycyjnych (budową lub modernizacją infrastruktury).

Wśród możliwych rozwiązań ograniczających negatywny wpływ oddziaływania na środowisko, w szczególności ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, w tym CO₂ należy określić:

- Skoordynowanie działań związanych z monitorowaniem stanu środowiska, w szczególności jakości powietrza i poziomu hałasu. Pozwoli to na systematyczną ocenę, uwzględniając aspekty środowiskowe, realizowanych działań oraz ew. korekt;
- Nawiązywanie ścisłej współpracy z instytucjami krajowymi i wojewódzkimi w celu monitorowania stanu środowiska naturalnego;
- Ograniczenie emisji przez modernizację taboru, w szczególności wdrażanie autobusów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym oraz sukcesywna modernizacja użytkowanego taboru z uwzględnieniem efektywności energetycznej;
- Realizacja działań inwestycyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska w trakcie robót budowlanych. Działania polegające na budowie lub rozbudowie ścieżek rowerowych i ciągów pieszych będą projektowane z uwzględnieniem rozwiązań przyrodniczych, takich jak nasadzenia, wytyczanie pasów zieleni;
- Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko i wybór wariantu możliwie ograniczającego negatywny wpływ na środowisko, przy jednoczesnym zachowaniu efektywności ekonomicznej;
- Edukacja ekologiczna społeczeństwa lokalnego, w tym partnerów instytucjonalnych, ukierunkowana na promowanie

zrównoważonych form mobilności.

Istotnym działaniem jest planowanie infrastruktury rowerowej z poszanowaniem środowiska naturalnego i krajobrazu. Realizacja inwestycji w tym zakresie będzie uwzględniać następujące aspekty:

- Ograniczona zostanie ingerencja w bezpośrednie nabrzeże rzeki Wisłok przy wyznaczaniu szlaku turystyczno-rowerowego (zwłaszcza na odcinku ul. Cicha-ul. Skrajna w Krośnie). Z uwagi na ograniczenia terenowe doliny rzeki projektowane ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe będą miały standardową szerokość (możliwie nieprzekraczającą 3 m), co pozwoli na ograniczenie wycinki dużej liczby zdrowych drzew oraz ingerencji w wąskie działki prywatne;
- Ograniczone zostanie malowanie ścieżek farbami ze względu na szkodliwość ich przenikania do środowiska naturalnego, a wykonanie i ich oznakowanie nie powinno zaważyć kosztów.

Efektem realizacji działań mających na celu ograniczenie oddziaływania systemu transportowego na środowisko są prognozowane, długoterminowe zmiany jakości środowiska, obejmujące w szczególności poprawę jakości powietrza, redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz ograniczenie uciążliwości dla mieszkańców i środowiska przyrodniczego, w tym zanieczyszczenia hałasem generowanym przez transport.

Zintegrowane wdrażanie działań organizacyjnych i inwestycyjnych, przy jednoczesnym prowadzeniu monitoringu środowiska oraz działań edukacyjnych, umożliwi minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko w ujęciu krótkoterminowym związanych z działaniami inwestycyjnymi. Ponadto umożliwi uzyskanie założonych pozytywnych efektów środowiskowych do 2030 r. i w perspektywie do 2040 r. Wśród kluczowych rezultatów realizacji SUMP-a należy podkreślić zmniejszenie presji transportu na środowisko oraz redukcja uciążliwości dla mieszkańców.

6. Wdrażanie SUMP

6.1. Podmioty odpowiedzialne za realizację SUMP

Odpowiedzialność za wdrażanie i realizację SUMP

Proces wdrażania SUMP rozpoczyna się po przyjęciu dokumentu, a jego skuteczność wymaga harmonijnej koordynacji działań wielu jednostek. Struktura* odpowiedzialna za wdrażanie i realizację SUMP będzie zorganizowana następująco:

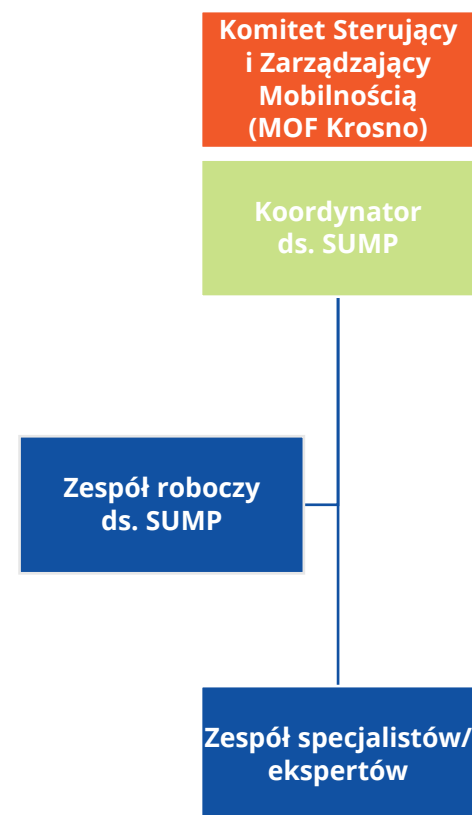
Podmiotem koordynującym przekrojowe działania wpisujące się w realizację niniejszego dokumentu będzie nowoutworzony **Komitet Sterujący i Zarządzający Mobilnością** w ramach MOF Krosno. Zostanie on formalnie powołany po przyjęciu dokumentu w drodze aktu prawnego (uchwał właściwych organów JST lub porozumienia międzygminnego MOF), który określi jego skład osobowy, kompetencje oraz zasady współpracy pomiędzy partnerami MOF. Komitet będzie odpowiedzialny za strategiczne zarządzanie (w tym zatwierdzanie planów działań, inwestycji i podejmowanie decyzji strategicznych) do 2040 r., pełnić funkcję kontrolną, odpowiadać za zapewnienie spójności działań gmin MOF.

Za operacyjne zarządzanie realizacją Planu będzie odpowiadać Koordynator ds. SUMP, działający w imieniu Komitetu. Koordynator będzie odpowiedzialny za prowadzenie działań wdrożeniowych i koordynacyjnych, bieżący nadzór nad realizacją działań oraz przygotowywanie okresowych raportów z realizacji. Działa na podstawie przyjętego aktu prawnego regulującego współpracę w tym zakresie.

Zespół roboczy ds. SUMP będzie składał się z przedstawicieli wszystkich urzędów miasta i gmin MOF Krosno, w szczególności odpowiedzialnych za transport, drogi, planowanie przestrzenne oraz zarządców dróg i operatora transportu. Zakres odpowiedzialności obejmować będzie przygotowanie i realizację działań ujętych w harmonogramie, współpracę międzyinstytucjonalną oraz regularne monitorowanie postępów w realizacji SUMP.

Zespół złożony ze specjalistów oraz ekspertów będzie zapewniać zaplecze eksperckie niezbędne do realizowania konkretnych działań określonych w niniejszym dokumencie. W jego skład będą wchodzić,

m.in. przedstawiciele przewoźników, kluczowych partnerów, społeczności lokalnej oraz urzędów.



Rys. 5. Struktura odpowiedzialna za wdrażanie SUMP

Źródło: Opracowanie własne

* Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition), 2019

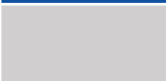
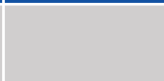
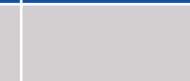
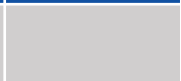
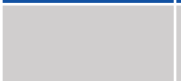
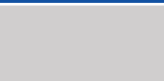
6.2. Harmonogram realizacji SUMP

Legenda

 Działania przygotowawcze	 Działania inwestycyjne	 Działania stałe/ciągłe
--	--	--

Harmonogram działań w ramach SUMP MOF Krosno określa podział działań wypracowanych w ramach każdego z pakietów działania z podziałem na działania przygotowawcze, inwestycyjne i ciągłe. Plan operacjonalizuje działania do 2030 r., koncentruje się na ich realnym wdrożeniu. Działania w perspektywie po 2030 r. mają charakter kierunkowy zgodny z celami strategicznymi.

Tab. 9. Harmonogram realizacji SUMP

DZIAŁANIE		2026	2027	2028	2029	2030	2030+
1.1.	Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego						
1.2.	Integracja rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej						
1.3.	Rozwój systemów informatycznych wspierających integrację multimodalną transportu oraz zapewniających kompleksową informację pasażerską						
1.4.	Integracja systemów transportowych						
1.5.	Zawarcie porozumienia ponadlokalnego ds. transportu						
1.6.	Wspólne planowanie i finansowanie sieci połączeń						
1.7.	Wypracowanie oraz rozwój i prowadzenie wspólnej polityki zrównoważonej mobilności przez wszystkie Gminy MOF Krosno we współpracy z podmiotami zewnętrznymi i interesariuszami						
1.8.	Publiczny transport zbiorowy dostępny finansowo dla każdego mieszkańca						
1.9.	Tworzenie węzłów przesiadkowych (kolej-autobus-rower)						
1.10.	Rozwój parkingów P&R, B&R, K&R						



Legenda

 Działania przygotowawcze	 Działania inwestycyjne	 Działania stałe/ciągłe
--	--	--

DZIAŁANIE		2026	2027	2028	2029	2030	2030+
2.1.	Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych						
2.2.	Integracja połączeń autobusowych z transportem kolejowym						
2.3.	Lepsze skomunikowanie stacji kolejowych z istniejącą infrastrukturą						
2.4.	Stworzenie kolei aglomeracyjnej						
2.5.	Zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych						
2.6.	Zwiększenie częstotliwości połączeń i dostosowanie ich do aktywności/potrzeb mieszkańców poprzez optymalizację rozkładów oraz układu linii komunikacyjnych						
2.7.	Modernizacja przystanków w celu poprawy komfortu podróżnych						
2.8.	Powiązanie kursów w celu zwiększenia dostępności czasowej						
2.9.	Zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w MOF Krosno obsługi publicznym transportem zbiorowym, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz węzłów przesiadkowych						
2.10.	Dostosowanie tras do potrzeb dzieci, osób starszych i z niepełnosprawnościami						



Legenda

 Działania
przygotowawcze

 Działania
inwestycyjne

 Działania stałe/
ciągłe

	DZIAŁANIE	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności						
2.12.	Rozwój udogodnień infrastrukturalnych na przystankach dla osób z potrzebami						
2.13.	Wprowadzenie transportu na żądanie (typu TeleBus) jako uzupełnienie regularnej oferty transportu zbiorowego						
2.14.	Zwiększenie liczby przystanków na obszarach wiejskich i wprowadzenie przystanków na żądanie						
2.15.	Funkcjonowanie obszarów nieprzyłączonych komunikacyjnie w MOF Krosno – wytyczenie tras kursowania MKS						
2.16.	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy oraz mobilność aktywną, sprzyjające tworzeniu obszarów krótkich odległości						



Legenda

	Działania przygotowawcze		Działania inwestycyjne		Działania stałe/ciągłe
---	--------------------------	---	------------------------	---	------------------------

	DZIAŁANIE	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
3.1.	Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (np. monitoring, sygnalizacja adaptacyjna, nadawanie priorytetu transportowi publicznemu, wykorzystanie sztucznej inteligencji)						
3.2.	Integracja narzędzi technologicznych, organizacyjnych i informacyjnych						
3.3.	Rozwój systemu zintegrowanej informacji pasażerskiej online						
3.4.	Zacieśnienie współpracy pomiędzy organizatorami komunikacji (miejskiej, podmiejskiej, regionalnej i dalekobieżnej)						
3.5.	Tworzenie rozkładów jazdy dla komunikacji miejskiej z uwzględnieniem kursów realizowanych przez prywatnych przewoźników i przy ich współpracy						
3.6.	Wspólne zarządzanie i koordynacja polityk mobilności i działań inwestycyjnych pomiędzy gminami MOF						
3.7.	Powołanie Komitetu Sterującego i Zarządzającego Mobilnością w ramach MOF						
3.8.	Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF						
3.9.	Rozwój aplikacji integrującej wszystkie usługi transportowe (bilety, car/bike sharing, rozkłady) na terenie całego MOF						
3.10.	Integracja taryfowa i informacyjna						



Legenda

 Działania przygotowawcze	 Działania inwestycyjne	 Działania stałe/ciągłe
--	--	--

DZIAŁANIE		2026	2027	2028	2029	2030	2030+
4.1.	Modernizacja skrzyżowań i przejść dla pieszych						
4.2.	Modernizacja i rozbudowa systemu oświetlenia ulic						
4.3.	Instalacja urządzeń BRD						
4.4.	Hierarchizacja ulic						
4.5.	Edukacja kierowców, pieszych i rowerzystów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego						
4.6.	Prowadzenie systematycznych kampanii długoterminowych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym						
4.7.	Kształtowanie świadomości oraz budowanie nawyków mobilnościach we współpracy ze szkołami wśród przedstawicieli młodszego pokolenia mieszkańców MOF Krosno						
4.8.	Poprawa jakości dróg						
4.9.	Tworzenie zatok autobusowych dla upłynnienia ruchu w punktach kolizyjnych						
4.10.	Tworzenie dodatkowych pasów do skrętu w prawo w punktach kolizyjnych						
4.11.	Poprawa parametrów technicznych dróg, np. bezkolizyjne skrzyżowania, rozbudowa poprzez dobudowę dodatkowych pasów ruchu						
4.12.	Uwalnianie centrów miast i miejscowości MOF Krosno od ruchu tranzytowego przez budowę obwodnic						
4.13.	Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg						



Legenda

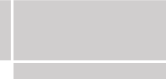
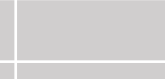
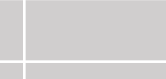
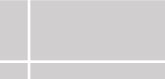
 Działania przygotowawcze	 Działania inwestycyjne	 Działania stałe/ciągłe
--	--	--

	DZIAŁANIE	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
5.1.	Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych						
5.2.	Zwiększenie dostępności stacji ładowania						
5.3.	Wymiana użytkowanego taboru z uwzględnieniem efektywności energetycznej i odporności na zmiany klimatu						
5.4.	Budowa obiektów niezbędnej infrastruktury technicznej dla potrzeb komunikacji opartej na odnawialnych źródłach energii wraz z infrastrukturą ładowania autobusów zeroemisyjnych						
5.5.	Budowa infrastruktury rowerowej i parkingów typu Bike&Ride						
5.6.	Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych						
5.7.	Doprowadzenie dróg dla rowerów i dróg pieszo-rowerowych do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych PTZ						
5.8.	Kampanie promujące ruch pieszy i rowerowy (aktywna mobilność)						
5.9.	Angażowanie mieszkańców w działania zrównoważonej mobilności						



Legenda

 Działania przygotowawcze	 Działania inwestycyjne	 Działania stałe/ciągłe
--	--	--

	DZIAŁANIE	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
5.10.	Wspieranie pracodawców w działaniach typu „Bike to Work”						
5.11.	Budowa tras pieszych i rowerowych wzdłuż rzeki Wisłok						
5.12.	Tworzenie autostrad rowerowych						
5.13.	Rozwój stref pieszych i woonerfów						
5.14.	Tworzenie systemu zieleni w powiązaniu z transportem publicznym						
5.15.	Stopniowe ograniczanie negatywnego wpływu transportu drogowego na jakość powietrza i przestrzeń publiczną						

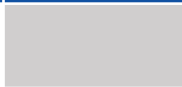
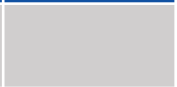
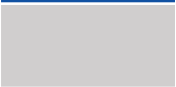
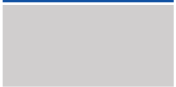
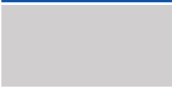


Legenda

 Działania
przygotowawcze

 Działania
inwestycyjne

 Działania stałe/
ciągłe

	DZIAŁANIE	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
6.1.	Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych łączących MOF z S19						
6.2.	Poprawa dostępności komunikacyjnej ze stolicą województwa i innymi ośrodkami miejskimi						
6.3.	Wsparcie dla punktów przeładunkowych						
6.4.	Rozwój infrastruktury przyjaznej logistyce miejskiej (mikrohuby) wspierającej obsługę dostaw ostatniego kilometra oraz ograniczenie ruchu ciężkiego w obszarach zurbanizowanych						
6.5.	Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego						
6.6.	Prowadzenie działań związanych z dołączeniem do systemu transportu zbiorowego MOF Krosno gmin Rymanów oraz Iwonicz-Zdrój						

6.3. Źródła finansowania

Finansowanie

Realizacja działań zapisanych w SUMP MOF Krosno jest możliwa, dzięki pozyskaniu odpowiednich źródeł finansowania. Plan finansowania z poniższych źródeł został określony na okres co najmniej 3 lat.

Głównymi wewnętrznymi źródłami finansowania są:

- Budżet Miasta Krosna i pozostałych Gmin wchodzących w skład MOF Krosno,
- Podatki i opłaty lokalne,
- Inne dochody własne JST.

Najważniejszymi zewnętrznymi źródłami finansowania są:

- Europejskie (UE):
 - Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Podkarpacia na lata 2021-2027,
 - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS),
- Krajowe:
 - Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
 - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
 - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
 - Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych,
 - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (m.in. programy Zielony publiczny, Elektromobilność),

- Powiatowe:
 - Dotacje z Powiatu Krośnieńskiego.
- Pozostałe:
 - Polsko-Szwajcarski Program Rozwoju Miast,
 - Partnerstwo publiczno-prywatne.

Ponadto inwestycje w infrastrukturę dróg ekspresowych, krajowych oraz wojewódzkich, będą finansowane i realizowane w ramach zadań własnych właściwych zarządców dróg: GDDKiA Oddział w Rzeszowie (Rejon w Krośnie) oraz Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie.

W celu umożliwienia realizacji działań ujętych w Planie wskazano podmioty odpowiedzialne za ich wdrażanie. Do każdego działania przyporządkowano potencjalne źródła finansowania w okresie operacyjnym, w podziale na środki własne JST, zewnętrzne - krajowe i europejskie oraz pozostałe. Dopuszczono możliwość finansowania działań z więcej niż jednego źródła.

Tab. 10. Powiązanie działań SUMP z finansowaniem i odpowiedzialnością

	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
1.1.	Utworzenie wspólnego biletu i systemu taryfowego	Gminy MOF Krosno/ MKS				
1.2.	Integracja rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej	Gminy MOF Krosno/ MKS				
1.3.	Rozwój systemów informatycznych wspierających integrację multimodalną transportu oraz zapewniających kompleksową informację pasażerską	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF) / MKS				
1.4.	Integracja systemów transportowych	Gminy MOF Krosno				
1.5.	Zawarcie porozumienia ponadlokalnego ds. transportu	Gminy MOF Krosno				
1.6.	Wspólne planowanie i finansowanie sieci połączeń	Gminy MOF Krosno				
1.7.	Wypracowanie oraz rozwój i prowadzenie wspólnej polityki zrównoważonej mobilności przez wszystkie Gminy MOF Krosno we współpracy z podmiotami zewnętrznymi i interesariuszami	Gminy MOF Krosno				
1.8.	Publiczny transport zbiorowy dostępny finansowo dla każdego mieszkańca	Gminy MOF Krosno/ MKS				
1.9.	Tworzenie węzłów przesiadkowych (kolej-autobus-rower)	Gminy MOF Krosno/ PKP S. A.				
1.10.	Rozwój parkingów P&R, B&R, K&R	Gminy MOF Krosno				



	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
2.1.	Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych	PKP PLK S.A.				
2.2.	Integracja połączeń autobusowych z transportem kolejowym	Gminy MOF Krosno/ Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego				
2.3.	Lepsze skomunikowanie stacji kolejowych z istniejącą infrastrukturą	Gminy MOF Krosno/ PKP S.A.				
2.4.	Stworzenie kolei aglomeracyjnej	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego				
2.5.	Zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych	MKS/ Gminy MOF Krosno				
2.6.	Zwiększenie częstotliwości połączeń i dostosowanie ich do aktywności/potrzeb mieszkańców poprzez optymalizację rozkładów oraz układu linii komunikacyjnych	MKS/ Gminy MOF Krosno				
2.7.	Modernizacja przystanków w celu poprawy komfortu podróży	Gminy MOF Krosno				
2.8.	Powiązanie kursów w celu zwiększenia dostępności czasowej	MKS/ Gminy MOF Krosno				
2.9.	Zapewnienie mieszkańcom wszystkich miejscowości w MOF Krosno obsługi publicznym transportem zbiorowym, pozwalającej na dojazd co najmniej do siedziby gminy oraz węzłów przesiadkowych	MKS/ Gminy MOF Krosno				
2.10.	Dostosowanie tras do potrzeb dzieci, osób starszych i z niepełnosprawnościami	MKS/ Gminy MOF Krosno				



	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
2.11.	Budowa i standaryzacja węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu (w tym rowery) z zapewnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności	Gminy MOF Krosno/ PKP S.A.				
2.12.	Rozwój udogodnień infrastrukturalnych na przystankach dla osób z potrzebami	Gminy MOF Krosno/ MKS				
2.13.	Wprowadzenie transportu na żądanie (typu TeleBus) jako uzupełnienie regularnej oferty transportu zbiorowego	Gminy MOF Krosno/ MKS				
2.14.	Zwiększenie liczby przystanków na obszarach wiejskich i wprowadzenie przystanków na żądanie	Gminy MOF Krosno/ MKS				
2.15.	Funkcjonowanie obszarów nieprzyłączonych komunikacyjnie w MOF Krosno – wytyczenie tras kursowania MKS	Gminy MOF Krosno/ MKS				
2.16.	Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy oraz mobilność aktywną, sprzyjające tworzeniu obszarów krótkich odległości	Gminy MOF Krosno/ MKS				



	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
3.1.	Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (np. monitoring, sygnalizacja adaptacyjna, nadawanie priorytetu transportowi publicznemu, wykorzystanie sztucznej inteligencji)	Gminy MOF Krosno				
3.2.	Integracja narzędzi technologicznych, organizacyjnych i informacyjnych	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)				
3.3.	Rozwój systemu zintegrowanej informacji pasażerskiej online	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)				
3.4.	Zacieśnienie współpracy pomiędzy organizatorami komunikacji (miejskiej, podmiejskiej, regionalnej i dalekobieżnej)	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)/ UMW Podkarpackiego				
3.5.	Tworzenie rozkładów jazdy dla komunikacji miejskiej z uwzględnieniem kursów realizowanych przez prywatnych przewoźników i przy ich współpracy	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)/ Gminy MOF Krosno				
3.6.	Wspólne zarządzanie i koordynacja polityk mobilności i działań inwestycyjnych pomiędzy gminami MOF	Gminy MOF Krosno				
3.7.	Powołanie Komitetu Sterującego i Zarządzającego Mobilnością w ramach MOF	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)/ Gminy MOF Krosno				
3.8.	Opracowanie i wdrożenie spójnej polityki parkingowej na obszarze MOF	Gminy MOF Krosno				
3.9.	Rozwój aplikacji integrującej wszystkie usługi transportowe (bilety, car/bike sharing, rozkłady) na terenie całego MOF	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)/ MKS				
3.10.	Integracja taryfowa i informacyjna	Gminy MOF Krosno/ MKS				



	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
4.1.	Modernizacja skrzyżowań i przejść dla pieszych	Gminy MOF Krosno/ zarządcy dróg				
4.2.	Modernizacja i rozbudowa systemu oświetlenia ulic	Gminy MOF Krosno				
4.3.	Instalacja urządzeń BRD	Gminy MOF Krosno				
4.4.	Hierarchizacja ulic	Gminy MOF Krosno				
4.5.	Edukacja kierowców, pieszych i rowerzystów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Gminy MOF Krosno/ Policja				
4.6.	Prowadzenie systematycznych kampanii długoterminowych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Gminy MOF Krosno/ Policja				
4.7.	Kształtowanie świadomości oraz budowanie nawyków mobilnościach we współpracy ze szkołami wśród przedstawicieli młodszego pokolenia mieszkańców MOF Krosno	Gminy MOF Krosno/ szkoły na obszarze MOF Krosno				
4.8.	Poprawa jakości dróg	Gminy MOF Krosno				
4.9.	Tworzenie zatok autobusowych dla upłynnienia ruchu w punktach kolizyjnych	Gminy MOF Krosno				
4.10.	Tworzenie dodatkowych pasów do skrętu w prawo w punktach kolizyjnych	Gminy MOF Krosno				
4.11.	Poprawa parametrów technicznych dróg, np. bezkolizyjne skrzyżowania, rozbudowa poprzez dobudowę dodatkowych pasów ruchu	Gminy MOF Krosno/ zarządcy dróg				
4.12.	Uwalnianie centrów miast i miejscowości MOF Krosno od ruchu tranzytowego przez budowę obwodnic	GDDKiA/ Gminy MOF Krosno				
4.13.	Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg	Gminy MOF Krosno				

	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
5.1.	Zakup autobusów zero- i niskoemisyjnych, w tym hybrydowych	MKS/ Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)				
5.2.	Zwiększenie dostępności stacji ładowania	Gminy MOF Krosno / operatorzy energetyczni				
5.3.	Wymiana użytkowanego taboru z uwzględnieniem efektywności energetycznej i odporności na zmiany klimatu	MKS				
5.4.	Budowa obiektów niezbędnej infrastruktury technicznej dla potrzeb komunikacji opartej na odnawialnych źródłach energii wraz z infrastrukturą ładowania autobusów zeroemisyjnych	MKS/ Gmina Miasto Krosno (Lider MOF)				
5.5.	Budowa infrastruktury rowerowej i parkingów typu Bike&Ride	Gminy MOF Krosno				
5.6.	Budowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych	Gminy MOF Krosno				
5.7.	Doprowadzenie dróg dla rowerów i dróg pieszo-rowerowych do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych PTZ	Gminy MOF Krosno				
5.8.	Kampanie promujące ruch pieszego i rowerowy (aktywna mobilność)	Gminy MOF Krosno				
5.9.	Angażowanie mieszkańców w działania zrównoważonej mobilności	Gminy MOF Krosno/ MKS				



	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
5.10.	Wspieranie pracodawców w działaniach typu „Bike to Work”	Gminy MOF Krosno/ pracodawcy				
5.11.	Budowa tras pieszych i rowerowych wzdłuż rzeki Wisłok	Gminy MOF Krosno				
5.12.	Tworzenie autostrad rowerowych	Gminy MOF Krosno				
5.13.	Rozwój stref pieszych i woonefów	Gminy MOF Krosno				
5.14.	Tworzenie systemu zieleni w powiązaniu z transportem publicznym	Gminy MOF Krosno				
5.15.	Stopniowe ograniczanie negatywnego wpływu transportu drogowego na jakość powietrza i przestrzeń publiczną	Gminy MOF Krosno				



	DZIAŁANIE	Podmiot odpowiedzialny	Środki własne JST	Środki krajowe	Środki UE	Pozostałe środki
6.1.	Budowa, przebudowa, rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych łączących MOF z S19	GDDKiA/ zarządcy dróg				
6.2.	Poprawa dostępności komunikacyjnej ze stolicą województwa i innymi ośrodkami miejskimi	GDDKiA/ Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego				
6.3.	Wsparcie dla punktów przeładunkowych	Gminy MOF Krosno/ operatorzy logistyczni				
6.4.	Rozwój infrastruktury przyjaznej logistyce miejskiej (mikrohuby) wspierającej obsługę dostaw ostatniego kilometra oraz ograniczenie ruchu ciężkiego w obszarach zurbanizowanych	Gminy MOF Krosno/ operatorzy logistyczni				
6.5.	Zarządzanie ruchem tranzytowym w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo, środowisko i funkcjonowanie transportu miejskiego	GDDKiA/ Gminy MOF Krosno				
6.6.	Prowadzenie działań związanych z dołączeniem do systemu transportu zbiorowego MOF Krosno gmin Rymanów oraz Iwonicz-Zdrój	Gmina Miasto Krosno (Lider MOF) / Gmina Rymanów i Gmina Iwonicz-Zdrój				

7. Monitoring realizacji SUMP MOF Krosno

Ewaluacja i aktualizacja SUMP

Działania ujęte w dokumencie SUMP będą realizowane w sferze operacyjnej do 2030 r., a cele zostały wyznaczone w horyzoncie strategicznym - w perspektywie 2040 r. Proces monitorowania i ewaluacji dokumentu służy wspieraniu dążenia do osiągnięcia założonych celów strategicznych.

Cykliczna ocena Planu realizowana jest w ramach procesu ewaluacji. Wskaźniki będą monitorowane corocznie, począwszy od 2027 r. Wyniki monitorowania będą dokumentowane w formie cyklicznych sprawozdań z danego roku. Ostatni etap monitorowania zostanie przeprowadzony w formie raportu podsumowującego, przedstawiającego stan realizacji Planu na koniec 2030 r.

Monitoring będzie realizowany przez Koordynatora SUMP przy współpracy właściwych jednostek organizacyjnych, zwłaszcza Wydziałów Urzędów Gmin wchodzących w skład MOF. Nadzór nad procesem będzie sprawował Komitet Sterujący i Zarządzający Mobilnością. Dane do monitoringu będą pozyskiwane zgodnie z obowiązującymi procedurami jednostek, zapewniającymi dostęp do ogólnodostępnych baz danych, lokalnych statystyk oraz danych od instytucji.

Ewaluacja Planu będzie prowadzona w trybie okresowym w trakcie realizacji Planu (w 2028 r.) oraz po zakończeniu okresu operacyjnego Planu, tj. w 2030 r.

Wnioski i rekomendacje z przeprowadzonej ewaluacji będą stanowiły podstawę do aktualizacji Planu, która będzie prowadzona cyklicznie (w 2030 r. i 2035 r.) lub w trybie nadzwyczajnym, w szczególności w przypadku wystąpienia istotnych zmian uwarunkowań społeczno-gospodarczych, środowiskowych, infrastrukturalnych lub prawnych, które mogą wpłynąć w znaczący sposób na realizację celów Planu.

* https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Wskaźniki

W celu skutecznego monitoringu postępów w zakresie wdrażania działań zawartych w SUMP jest możliwy, dzięki wyznaczeniu wskaźników. Wskaźniki umożliwią faktyczną ocenę stanu realizacji Planu.

Typami wskaźników zawartymi w SUMP MOF Krosno są:

- **Wskaźniki produktu (WP)**, wskazujące na bezpośrednie efekty realizacji działań SUMP;
- **Wskaźniki rezultatu (WR)** określają skuteczność interwencji w zakresie wpływu zrealizowanego projektu (konkretnych działań) na otoczenie.
- **Wskaźniki Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMI, ang. Sustainable Urban Mobility Indicators)** – wynikają z europejskiego systemu monitorowania polityki zrównoważonej mobilności, raportowania na poziomie krajowym przez Ministerstwo Infrastruktury do Komisji Europejskiej*;

Tab. 11. Wskaźniki SUMI

Cel	Wskaźnik	Pożądana tendencja
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	Utrzymanie niskiego poziomu liczby ofiar, dążenie do wizji zero
Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Wzrost odsetka mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	Utrzymanie/ spadek emisji gazów cieplarnianych
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM _{2,5}) w obszarze miejskim	Utrzymanie/ spadek emisji zanieczyszczeń powietrza z transportu

Tab. 12. Zestaw wskaźników strategicznych SUMP

Cel strategiczny	Typ wskaźnika	Wskaźnik	Opis	Jednostka	Źródło i metoda pomiaru	Wartość bazowa	Pożądana tendencja do 2030 r.	Wartość docelowa w 2030 r.
1. Budowa zintegrowanego systemu transportu zbiorowego	Produktu	Liczba połączeń transportu publicznego objętych wspólnym biletem	Kursy transportu publicznego w ramach wspólnego biletu, umożliwiające korzystanie z różnych środków transportu.	Szt.	MKS, UMWP dane z systemów biletowych, rozkładów jazdy	0	Wzrost	6
		Liczba nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	Nowo utworzone węzły integracje autobusy, koleje, rowery i inne środki transportu dla ułatwienia przesiadek.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS inwentaryzacja	0	Wzrost	2
		Liczba parkingów typu P&R, B&R, K&R	Miejsca parkingowe umożliwiające pozostawienie samochodu lub roweru i kontynuowanie podróży transportem publicznym.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS inwentaryzacja	B/d	Wzrost	5
		Liczba przewoźników włączonych do wspólnej informacji pasażerskiej	Określa stopień włączenia przewoźników w ramach zintegrowanej informacji pasażerskiej, w tym rozkładów jazdy.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS dane z systemów	1	Wzrost	4
	Rezultatu	Odsetek podróży realizowanych w ramach wspólnej taryfy/ jednego biletu	Pokazuje efektywność integracji taryf i biletów.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS dane z systemów	0	Wzrost	30
		Odsetek linii komunikacyjnych objętych zintegrowanym rozkładem jazdy	Pokazuje w jakim stopniu integracja rozkładów i informacji wpływa na użytkowników.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS dane z rozkładów jazdy	B/d	Wzrost	50
		Udział podróży realizowanych transportem publicznym w podziale modalnym	Określa udział podróży wykonywanych transportem publicznym w ogólnej liczbie podróży, pokazuje realną zmianę zachowań transportowych mieszkańców.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS pomiaru ruchu	6,5	Wzrost	10



Cel strategiczny	Typ wskaźnika	Wskaźnik	Opis	Jednostka	Źródło i metoda pomiaru	Wartość bazowa	Pożądana tendencja do 2030 r.	Wartość docelowa w 2030 r.
2. Zwiększenie dostępności systemu transportu zbiorowego	Produktu	Długość zmodernizowanych ciągów drogowych obsługujących transport zbiorowy	Określa stopień realizacji inwestycji drogowych obsługujących transport zbiorowy.	Km	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, zarządcy Dróg dane inwestycyjne	B/d	Wzrost	6
		Długość nowych linii kolejowych	Uwzględnia realizację nowych inwestycji, w tym łącznicy kolejowej.	Km	UTK, PKP ewidencja inwestycji	0	Wzrost	3,5
		Liczba nowych przystanków kolejowych	Określa uruchomienie nowych przystanków kolejowych, wpisuje się w plany uruchomienia połączeń kolejowych o zasięgu aglomeracyjnym.	Szt.	UTK, PKP, UMWP ewidencja inwestycji, rozkłady jazdy	0	Wzrost	5
		Liczba linii autobusowych obszary podmiejskie	Określa liczbę linii obsługujących połączenia na obszary podmiejskie.	Szt.	MKS dane z rozkładów jazdy	14	Wzrost	16
	Rezultatu	Liczba pasażerów korzystających z transportu zbiorowego	Określa stopień oddziaływania (efektywność) zwiększenia dostępności połączeń.	Os.	MKS dane przewozowe	2,3 mln	Wzrost	2,8 mln
		Liczba podróży przypadająca na mieszkańca rocznie	Faktyczna dostępność transportowa systemu transportowego, z którego korzystają mieszkańcy.	Podróże/ mieszkani	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS, PKP pomiar ruchu	53	Wzrost	70
		Udział transportu zbiorowego w ruchu ogółem	Średni udział transportu zbiorowego (autobusów) w strukturze rodzajowej ruchu.	%	GDDKiA, zarządcy dróg pomiar średniego dobowego ruchu	0,9	Wzrost	3
		Udział połączeń transportu zbiorowego umożliwiających dojazd do Krosna w godzinach szczytu	Dostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, pomiar połączeń do miasta rdzenia w godzinach szczytu porannego (7.00-9.00) i popołudniowego (15.00-18.00).	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS analiza rozkładów jazdy	B/d	Wzrost	40



Cel strategiczny	Typ wskaźnika	Wskaźnik	Opis	Jednostka	Źródło i metoda pomiaru	Wartość bazowa	Pożądana tendencja do 2030 r.	Wartość docelowa w 2030 r.
3. Spójne i efektywne zarządzanie mobilnością	Produktu	Liczba elektronicznych rozkładów jazdy	Obejmuje elektroniczne rozkłady jazdy na przystankach, węzłach i innych punktach informacji pasażerskiej.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS inwentaryzacja systemu	B/d	Wzrost	25
		Liczba miejsc parkingowych objętych strefą płatnego parkowania w stosunku do ogólnej liczby miejsc parkingowych	Łączna liczba miejsc parkingowych we wszystkich gminach MOF, w których wprowadzono strefy płatnego parkowania.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS, ewidencja stref płatnego parkowania	B/d	Wzrost	10
		Udział biletów zakupionych w aplikacji mobilnej	Określa realny stopień użytkowania aplikacji mobilnej.	Szt.	MKS dane sprzedażowe	B/d	Wzrost	40
		Liczba posiedzeń nowo powołanego Komitetu ds. mobilności w ramach MOF	Określa zaangażowanie osób decyzyjnych w zakresie mobilności i stopień integracji między przedstawicielami poszczególnych gmin MOF.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF protokoły z posiedzeń	0	Wzrost	3
	Rezultatu	Odsetek inwestycji transportowych uzgadnianych między gminami MOF	Uwzględnia stopień faktycznej integracji międzygminnej w ramach MOF w zakresie inwestycji transportowych.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF dokumentacja (np. protokoły, uchwały)	B/d	Wzrost	80
		Udział przewozów realizowanych w ramach zintegrowanej taryfy w całkowitej liczbie przewozów w MOF	Skuteczność rozszerzenia zintegrowanej taryfy o nowych przewoźników prywatnych i MKS łącznie.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, MKS dane operatorów	B/d	Wzrost	60
		Odsetek usatysfakcjonowanych z dostępności informacji pasażerskiej użytkowników	Badanie faktycznego zadowolenia stopnia dostępu do informacji pasażerskiej zarówno w formie analogowej, jak i online, uwzględniając jej przejrzystość i funkcjonalność.	%	MKS Badania ankietowe	B/d	Wzrost	80



Cel strategiczny	Typ wskaźnika	Wskaźnik	Opis	Jednostka	Źródło i metoda pomiaru	Wartość bazowa	Pożądana tendencja do 2030 r.	Wartość docelowa w 2030 r.
4. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Produktu	Liczba prowadzonych długoterminowych akcji, kampanii promujących BRD	Rozpoczęte nowe kampanie i akcje o charakterze edukacyjnym (do ogółu społeczeństwa i dedykowanych grup odbiorców) z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, ewidencja inwestycji	0	Wzrost	4
		Liczba zmodernizowanych skrzyżowań	Inwestycje drogowe polegających na przebudowie skrzyżowań w celu poprawy zarządzania ruchem i bezpieczeństwa.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, ewidencja inwestycji	B/d	Wzrost	8
		Liczba doświetlonych przejść dla pieszy	Zwiększenie stopnia bezpieczeństwa pieszych poprzez wyposażenie przejść dla pieszych w dodatkowe oświetlenie.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, ewidencja inwestycji	B/d	Wzrost	20
	Rezultatu	Liczba wypadków drogowych w ciągu roku	Wypadki drogowe (z udziałem ofiar) łącznie w danym roku.	Szt.	SEWIK/ Policja baza danych, raporty roczne	21	Spadek – dążenie do „wizji zero”	0
		Liczba ciężko rannych w wypadkach drogowych w ciągu roku	Osoby poszkodowane, zakwalifikowane jako ciężko ranni, w wypadkach drogowych w ciągu roku.	Os.	SEWIK/ Policja baza danych, raporty roczne	7	Spadek – dążenie do „wizji zero”	0
		Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych	Osoby, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych w ciągu roku.	liczba zgonów / 100 tys. mieszkańców	SEWIK/ Policja baza danych, raporty roczne	0	Dążenie do „wizji zero”	0
		Liczba szkół, z którymi podjęto współpracę z zakresu BRD	Wszystkie szkoły (na różnych szczeblach edukacji), w których prowadzone są działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa we współpracy (m.in. ze służbami miejskimi).	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, Policja raporty roczne	B/d	Wzrost	8



Cel strategiczny	Typ wskaźnika	Wskaźnik	Opis	Jednostka	Źródło i metoda pomiaru	Wartość bazowa	Pożądana tendencja do 2030 r.	Wartość docelowa w 2030 r.
5. Rozwój i promowanie zrównoważonej, niskoemisyjnej mobilności	Produktu	Liczba autobusów niskoemisyjnych	Autobusy niskoemisyjne (elektryczne i hybrydowe) wprowadzone do eksploatacji w taborze MKS, co pozwala zmniejszyć emisję spalin.	Szt.	MKS ewidencja taboru	18	Wzrost	28
		Liczba zmodernizowanego taboru transportu publicznego	Pojazdy MKS, które przeszły modernizację pod kątem efektywności energetycznej, komfortu, dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.	Szt.	MKS ewidencja taboru	0	Wzrost	10
		Liczba nowych kampanii promujących aktywną mobilność	Nowe kampanie i działania skierowane do mieszkańców promującego ruchu pieszego i/lub rowerowego.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF działania	0	Wzrost	5
		Liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego w dni bezpłatnej komunikacji	Osoby korzystające z bezpłatnych przejazdów w wyznaczony dni (Dzień Bez Samochodu), oceniające zainteresowanie transportem publicznym i efektywność działań promocyjnych.	Os.	MKS dane z taryfy biletowej, prowadzone pomiary	B/d	Wzrost	9 000
	Rezultatu	Udział pojazdów niskoemisyjnych w taborze	Pojazdy niskoemisyjne w całym taborze MKS, służy ocenie stopnia dekarbonizacji transportu publicznego.	%	MKS ewidencja taboru	41	Wzrost	55
		Odsetek mieszkańców przemieszczających się pieszo lub rowerem	Mieszkańcy, którzy systematycznie korzystają z roweru lub przemieszczają się pieszo jako codzienna forma transportu.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF Badania ankietowe	9	Wzrost	15
		Stopień wykorzystania infrastruktury Bike&Ride	Odsetek zajętych miejsc postojowych na rowery w punktach Bike&Ride przez osoby kontynuujące podróż środkami transportu publicznego.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF pomiary terenowe	B/d	Wzrost	30
		Odsetek mieszkańców mających dostęp do stacji ładowania w promieniu 5 km	Bada dostępność i rozmieszczenie przestrzenne infrastruktury dla elektomobilności.	%	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, dane od operatorów, analizy	B/d	Wzrost	60



Cel strategiczny	Typ wskaźnika	Wskaźnik	Opis	Jednostka	Źródło i metoda pomiaru	Wartość bazowa	Pożądana tendencja do 2030 r.	Wartość docelowa w 2030 r.
6. Zapewnienie spójności systemu mobilności i logistyki miejskiej w powiązaniu z siecią ponadlokalną	Produktu	Liczba uruchomionych mikrohubów wspierających przyjazną logistykę miejskiej	Nowo uruchomione mikrohuby służące obsłudze dostaw ostatniej mili, ograniczających ruch ciężki w centrach miast i ułatwiających logistykę miejskiej.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF analiza dokumentów projektowych inwestycji	0	Wzrost	2
		Liczba wprowadzonych ograniczeń wjazdu dla samochodów ciężarowych	Wprowadzone ograniczenia wjazdu pojazdów ciężarowych w celu poprawy bezpieczeństwa, płynności ruchu i jakości powietrza.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF analiza dokumentów projektowych inwestycji	0	Wzrost	1
		Długość nowych lub przebudowanych dróg stanowiących łączniki MOF Krosno z S19	Długość nowych lub przebudowanych dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich lub krajowych, zapewniających połączenie MOF Krosno z siecią ponadlokalną S19.	Km	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF, Zarządy Dróg, GDDKiA analiza dokumentów projektowych inwestycji	0	Wzrost	3
		Liczba uruchomionych lub zmodernizowanych punktów przeładunkowych	Punkty przeładunkowe uruchomione lub zmodernizowane w celu usprawnienia logistyki miejskiej i ograniczenia transportu ładunków w obszarach zurbanizowanych.	Szt.	Urząd Miasta Krosna i Urzędy Gmin MOF	0	Wzrost	2
	Rezultatu	Czas dojazdu transportem zbiorowym do Rzeszowa	Zmiana średniego czasu podróży mieszkańców transportem zbiorowym do Rzeszowa na skutek poprawy jakości systemu transportowego.	Min.	UTK, PKP rozkłady jazdy, analiza czasu przejazdu	127	Spadek o 20-25 min	102
		Natężenie ruchu w obszarach zurbanizowanych	Natężenie dobowe ruchu, rozumiane jako liczba przejazdów pojazdów w ciągu doby w punkcie pomiarowym o największym natężeniu na terenach zurbanizowanych.	Pojazdy/doba	GDDKiA pomiar średniego dobowego ruchu	14 583	Spadek	12 000

Bibliografia



Aktualizacja Strategii Rozwoju Miasta Krosna na lata 2023–2030 (uchwała Nr VI/122/24).
Baza Danych Obiektów Topograficznych – BDOT10K.
BDL GUS – Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.
CIVITAS PROSPERITY – PORADNIK – Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), 2019 r.
Dziennik Gazeta Prawna – <https://edgp.gazetaprawna.pl>.
ELTIS – European Urban Mobility Observatory, *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition)*, 2019.
Komisja Europejska – https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.
Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.*,
<https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/05/Stan-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-oraz-dzialania-realizowane-w-tym-zakresie-w-2023-r.pdf>.
Koncepcja sieci korytarzy tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego, Załącznik nr 2 do Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Podkarpackiego, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.
Miejska Komunikacja Samochodowa Krosno – <https://mks-krosno.pl/>.
Oficjalna strona Miasta Krosno – <https://www.krosno.pl/>.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – <https://www.plk-sa.pl/>.
Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Krosno na lata 2021–2030.
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030.
POLREGIO – <https://polregio.pl/>.
PropertyNews.pl – <https://www.propertynews.pl/>.
Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego.
Rynek Kolejowy – <https://www.rynek-kolejowy.pl/>.
Strategia ZIT MOF Krosno w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2021–2027.
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030.
Urząd Transportu Kolejowego – <https://dane.utk.gov.pl/>.
„Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 r.” spółki PKP PLK.

Spis map, rysunków i tabel



Spis map

Mapa 1. Obszar realizacji SUMP MOF Krosno	Str. 10
Mapa 2. Placówki oświatowe mogące wpływać na generowanie ruchu, na terenie MOF Krosno	Str. 13
Mapa 3. Organizacja ruchu drogowego w MOF Krosno	Str. 15
Mapa 4. Sieć linii kolejowych, stacji i przystanków kolejowych oraz dobową wymiana pasażerska na terenie MOF Krosno	Str. 17
Mapa 5. Dostępność transportu publicznego na terenie MOF Krosno	Str. 37
Mapa 6. Przykładowe inwestycje na obszarze MOF Krosno	Str. 48
Mapa 7. Planowane trasy rowerowe na terenie MOF Krosno	Str. 56

Spis tabel

Tab. 1. Zmiana liczby ludności w gminach MOF Krosno	Str. 12
Tab. 2. Kluczowe wnioski z diagnozy w podziale na obszary	Str. 20
Tab. 3. Analiza SWOT	Str. 21
Tab. 4. Działania mające na celu dostosowanie transportu i infrastruktury do potrzeb grup wrażliwych SUMP MOF Krosno	Str. 38
Tab. 5. Planowane inwestycje na terenie gmin MOF Krosno	Str. 40
Tab. 6. Ocena wpływu kluczowych działań na środowisko i klimat	Str. 68
Tab. 7. Działania o największym pozytywnym wpływie na środowisko i klimat	Str. 69
Tab. 8. Działania priorytetowe SUMP	Str. 70
Tab. 9. Harmonogram realizacji SUMP	Str. 76
Tab. 10. Powiązanie działań SUMP z finansowaniem i odpowiedzialnością	Str. 86
Tab. 11. Wskaźniki SUMI	Str. 95
Tab. 12. Zestaw wskaźników strategicznych SUMP	Str. 96

Spis rysunków

Rys 1. Obszary strategiczne SUMP MOF Krosno	Str. 31
Rys 2. Logika celów i działań w ramach SUMP MOF Krosno	Str. 32
Rys 3. Cele strategiczne SUMP MOF Krosno	Str. 32
Rys. 4. Syntetyczny schemat alokacji przestrzeni ulicznej	Str. 53
Rys. 5. Struktura odpowiedzialna za wdrażanie SUMP	Str. 74

Spis wykresów

Wykres 1. Zmiana liczby ludności w MOF Krosno	Str. 12
Wykres 2. Piramida wieku i płci w MOF Krosno	Str. 12