

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Streszczenie SUMP





VIA VISTULA

Wykonawca:

VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków

Zespół autorski:

Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpóróg, Wiktor Wlazły, Grzegorz Romaniak, Piotr Góralski, Michał Żuławiński, Szymon Ściga, Anna Małek, Marcelina Kowalczyk, Anna Korus, Katarzyna Mieszczak, Maciej Mroczek, Antonina Lipnicka



**Subregion
Zachodni**
Województwa Śląskiego

Zamawiający:

**Związek Gmin i Powiatów Subregionu
Zachodniego**

Województwa Śląskiego

Ul. Rudzka 13C

44-200 Rybnik

Zespół projektowy:

Adam Wawoczny, Paweł Tułodziecki, Natalia Byglewska, Lidia Wrzosek, Martyna Piechoczek, Aleksandra Grabarczyk

Kraków, październik 2023



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Sfinansowano w ramach reakcji Unii Europejskiej na pandemię COVID-19

Spis treści

1	Czym jest SUMP?	5
2	Obszar geograficzny i tematyczny analiz	7
3	Jak dzisiaj wygląda mobilność w Subregionie Zachodnim?	8
4	Jak chcemy żeby wyglądała mobilność w Subregionie?	10
5	Jak tworzyliśmy SUMP Subregionu Zachodniego?	17

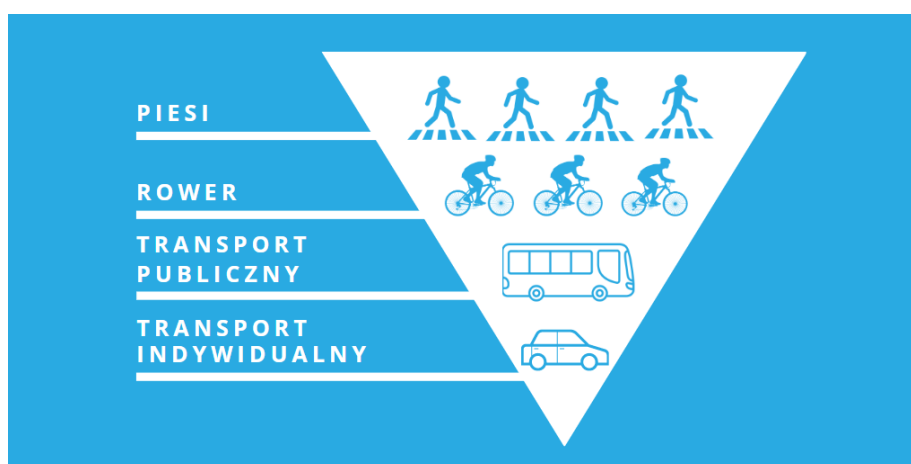
1 Czym jest SUMP?

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) to oparta o długoterminową wizję rozwoju obszaru strategia działania w zakresie przemieszczania się mieszkańców danego obszaru.

Dokument w swojej nazwie odnosi się wprawdzie do zrównoważonego rozwoju, a więc takiego, który z zachowaniem równowagi środowiska naturalnego, gwarantuje możliwość zaspokojenia potrzeb zarówno obecnego, jak i przyszłych pokoleń.

Następnie odnosi się do mobilności, a więc szerszego, kompleksowego spojrzenia na przemieszczanie się mieszkańców danego obszaru obejmującego także takie kwestie jak: planowanie przestrzenne, bezpieczeństwo ruchu drogowego, dostępność, czy elektromobilność.

Realizacja dokumentu wpisuje się w realizację celu dążenia do neutralności klimatycznej do roku 2050, jak i redukcji emisji gazów cieplarnianych. Ponadto pozwala na określenie kierunków i priorytetów w rozwoju systemu transportowego. Pozwala także położyć nacisk na rozwój ekologicznych form przemieszczania się takich jak: ruch pieszy, ruch rowerowy i transport zbiorowy.



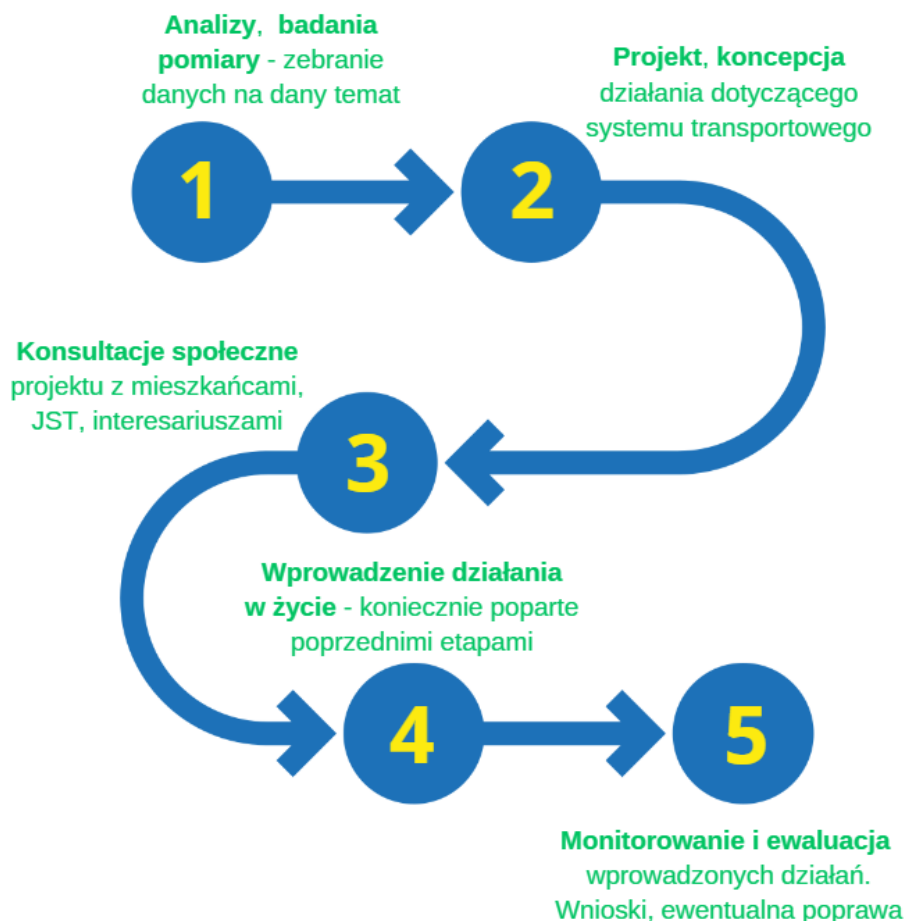
Rysunek 1.1 Odwrócona piramida mobilności

Źródło: opracowanie własne

Jednym z ważnych aspektów SUMP jest odwrócona piramida transportowa, która promuje alternatywne środki transportu w pierwszej kolejności, takie jak piesza lub rowerowa komunikacja, a następnie transport publiczny. Realizacja działań przewidzianych w SUMP ma przyczynić się do stworzenia atrakcyjnego systemu zrównoważonej mobilności, tak że pierwszym wyborem środków podróży będą inne niż transport indywidualny. Tego typu podejście ma związek ze zmniejszaniem szkodliwych emisji odtransportowych.

Filarami powstawania dokumentu są: interdyscyplinarne podejście do planowania przemieszczania się mieszkańców, partycypacja społeczna, współpraca z interesariuszami, a także podejście do obszaru funkcjonalnego jako całości.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego jest dokumentem, który zostanie przyjęty uchwałami gmin i powiatów położonych na jego terenie. Oznacza to zobowiązanie tych samorządów do realizacji przewidzianych działań. Ponadto zakłada się regularny monitoring i ewaluację dokumentu, tak aby z jednej strony identyfikować i przewyżać trudności jakie powstają na etapie wdrażania poszczególnych działań, jak i odpowiadać na bieżące wyzwania mobilności w Subregionie Zachodnim.



Rysunek 1.2 Proces realizacji działań przewidzianych w Planie

Źródło: opracowanie własne

Za realizację Planu odpowiedzialne są bezpośrednio poszczególne gminy i powiaty wchodzące w skład Subregionu Zachodniego, a w szczególności władze miasta rdzeniowego tj. Rybnika.

Głównymi celami wdrażania Planu zrównoważonej mobilności miejskiej są:

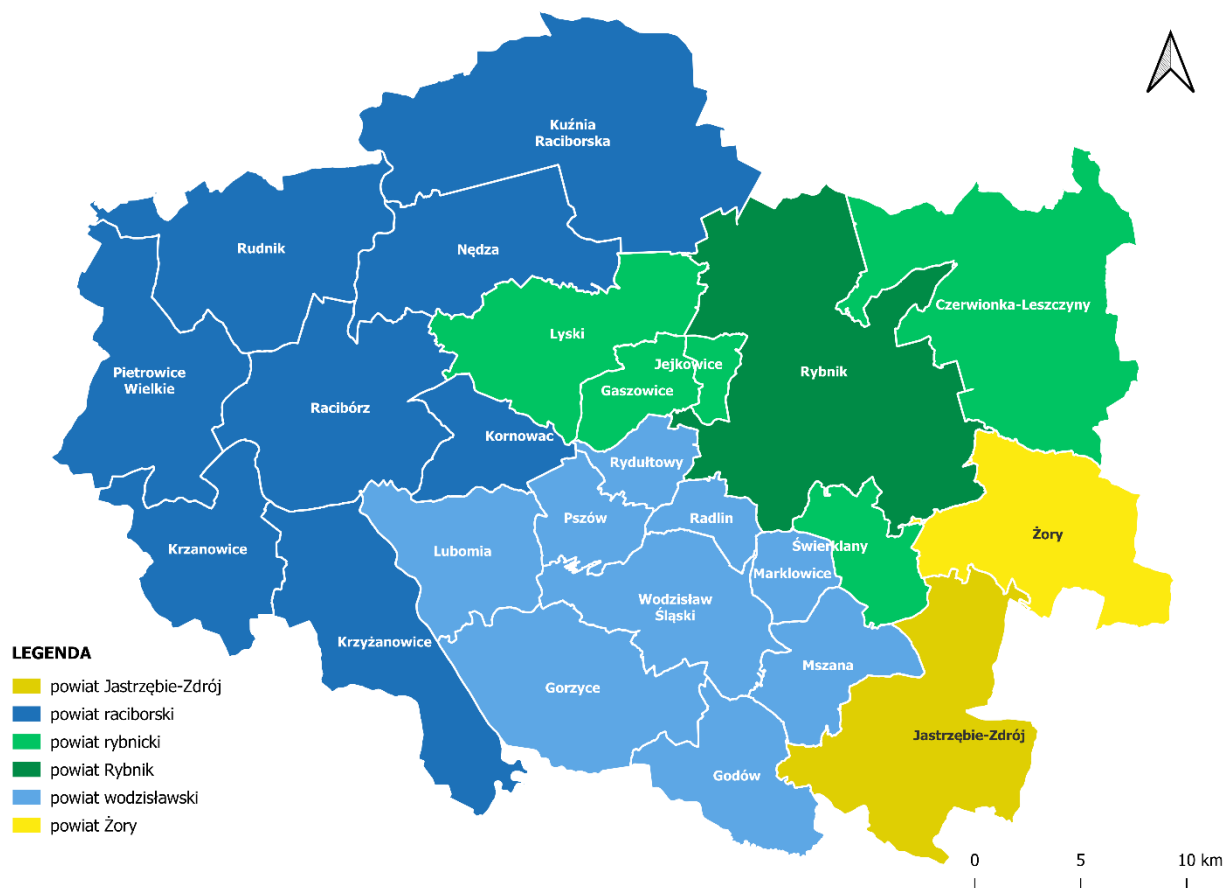
- poprawa dostępności transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych,
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza,

co w efekcie prowadzi do **zwiększenia jakości życia mieszkańców.**

2 Obszar geograficzny i tematyczny analiz

Obszarem, którego dotyczy opracowanie jest Subregion Zachodni rozumiany jest jako region obejmujący południowo-zachodnią część województwa śląskiego, w skład którego wchodzi:

- Rybnik,
- Żory,
- Jastrzębie-Zdrój,
- powiat raciborski oraz gminy wchodzące w jego skład: Kuźnia Raciborska, Nędza, Rudnik, Pietrowice Wielkie, Racibórz, Krzyżanowice, Kornowac, Krzanowice,
- powiat rybnicki oraz gminy wchodzące w jego skład: Lyski, Jejkowice, Gaszowice, Czerwonka-Leszczyny, Świerklany,
- powiat wodzisławski oraz gminy wchodzące w jego skład: Lubomia, Pszów, Rydułtowy, Radlin, Markłowice, Mszana, Godów, Wodzisław Śląski, Gorzyce.



Rysunek 2.1 Powiaty Subregionu Zachodniego

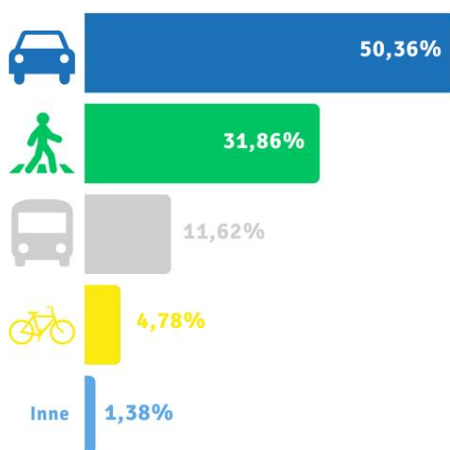
Źródło: opracowanie własne

Obszarami problemowymi, które były rozpatrywane w ramach Planu były: transport publiczny, ruch rowerowy i pieszy, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie emisji odtransportowych poprzez m.in. rozwój elektromobilności. Ważnym tematem poruszonym w dokumencie jest kwestia dialogu i współpracy międzygminnej oraz z mieszkańcami.

3 Jak dzisiaj wygląda mobilność w Subregionie Zachodnim?

Diagnoza stanu mobilności w Subregionie Zachodnim stanowiła punkt wyjścia do opracowania „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Subregionu Zachodniego województwa śląskiego”. Opracowanie było poprzedzone przeprowadzonymi badaniami ruchu, ankietami dotyczącymi szeroko rozumianego transportu i mobilności oraz wywiadami i konsultacjami z mieszkańcami i interesariuszami.

Na podstawie badań, przeprowadzonych analiz, wizji lokalnych oraz danych otrzymanych od różnych podmiotów opracowano Raport Diagnostyczno-Strategiczny.



Wykres 3.1 Podział zadań przewozowych mieszkańców Subregionu Zachodniego

Źródło: opracowanie własne na podstawie KBR 2021

Podstawowym środkiem transportu dla mieszkańców Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego jest samochód osobowy, którego udział wynosi ponad 50%. Pewnym dobrym symptomem jest blisko 32% udział ruchu pieszego. Transport zbiorowy, jest wybierany natomiast jedynie w przypadku 11,6% odbywanych podróży. Udział ruchu rowerowego kształtuje się na poziomie 4,8%.

Jako podstawowe problemy stwierdzone w Subregionie Zachodnim wskazano:

- wysoki udział transportu indywidualnego w realizowanych podróżach,
- funkcjonowanie kilku niezależnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (realizujących przewozy także w tych samych korytarzach), przy jednoczesnym braku integracji taryf i rozkładów jazdy,
- brak Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride lub funkcjonujące „na dziko”,
- brak atrakcyjnych powiązań transportem zbiorowym pomiędzy ośrodkami Subregionu Zachodniego
- brak spójności infrastruktury rowerowej w miastach i na poziomie subregionalnym.

Brak podjęcia interwencji skutkować będzie regresem korzystania z transportu publicznego (m.in. pogorszenia rentowności przewozów) oraz dalszemu wzrostowi znaczenia samochodu osobowego w wykorzystywanych podróżach, co zaś przełoży się np. na zwiększenie zatłoczenia komunikacyjnego, czy emisji odtransportowych.

Istotnym wyzwaniem było także zróżnicowanie obszaru pod względem zagospodarowania, jak i istniejące zaszczości pomiędzy gminami, rzutujące na aktualny stan współpracy pomiędzy nimi.

4 Jak chcemy żeby wyglądała mobilność w Subregionie?

Uwzględniając projektowane zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego, powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

W 2030 roku mobilność w Subregionie Zachodnim jest spójna i zrównoważona. Publiczny transport zbiorowy jest zintegrowany przestrzennie, czasowo i taryfowo. Funkcjonuje kompleksowy system rowerowy, a przestrzenie publiczne są atrakcyjne dla pieszych.

W celu realizacji polityki mobilności wynikającej z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego, kluczowe jest określenie celów horyzontalnych, do których należy dążyć poprzez realizację celów operacyjnych.

Przyjmuje się cele horyzontalne, które opracowano w nawiązaniu do wizji mobilności, a także w oparciu o diagnozę stanu istniejącego w zakresie mobilności w Subregionie i analizę potrzeb mieszkańców i użytkowników systemu transportowego, zdiagnozowaną na etapie prac nad dokumentem:



Realizacja celu I tj. „Atrakcyjny i konkurencyjny transport publiczny” przyczyni się do wykreowania spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego, który powinien być konkurencyjny względem samochodu osobowego. W Subregionie Zachodnim funkcjonowanie transportu publicznego jest niezwykle istotne z uwagi na podróże, które w dużej części są realizowane na duże odległości i mają charakter międzygminny. Również realizacja tego celu przewycięży jedną z poważnych barier rozwoju atrakcyjnej komunikacji zbiorowej tj. brak integracji różnych środków transportu w skali Subregionu Zachodniego.

Realizacja celu II tj. „Mobilność przyjazna środowisku” w pierwszej kolejności wiąże się z rozwojem infrastruktury dla tzw. mobilności aktywnej czyli ruchu rowerów i pieszych. Te formy przemieszczania się mają znikomy wpływ na pogarszanie się jakości środowiska, zaś przyczyniają

się do poprawy stanu zdrowia osób z nich korzystających. Aby te formy ruchu stały się jeszcze bardziej atrakcyjne powinno się realizować działania z zakresu przekształcania przestrzeni publicznych, tak aby sprzyjała ona wykorzystaniu roweru bądź chodzenia pieszo. W ramach celu ujęto także działania z zakresu rozwoju elektromobilności.

Realizacja celu III tj. „Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego” przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków i kolizji, to zaś do ochrony życia i mienia, a także minimalizacji kosztów związanych ze zdarzeniami drogowymi.

Realizacja celu IV tj. „Wspólne zaangażowanie na rzecz SUMP” wiąże się z aktywizacją mieszkańców na różnych polach wdrażania rozwiązań przewidzianych w Planie – zarówno w formie konsultacji społecznych, jak i regularnych badań mobilności. Niezwykle istotnym jest także położenie nacisku na działania promocyjne i edukacyjne związanych ze zrównoważoną mobilnością.

Realizacja celów horyzontalnych jest powiązana z celami operacyjnymi, które przewidują bardziej precyzyjne odniesienie się do konkretnych obszarów interwencji. Są one powiązane z późniejszymi działaniami, tak aby te były dopasowane do poszczególnych elementów systemu transportowego (w tym publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerów, pieszych, bezpieczeństwa ruchu).

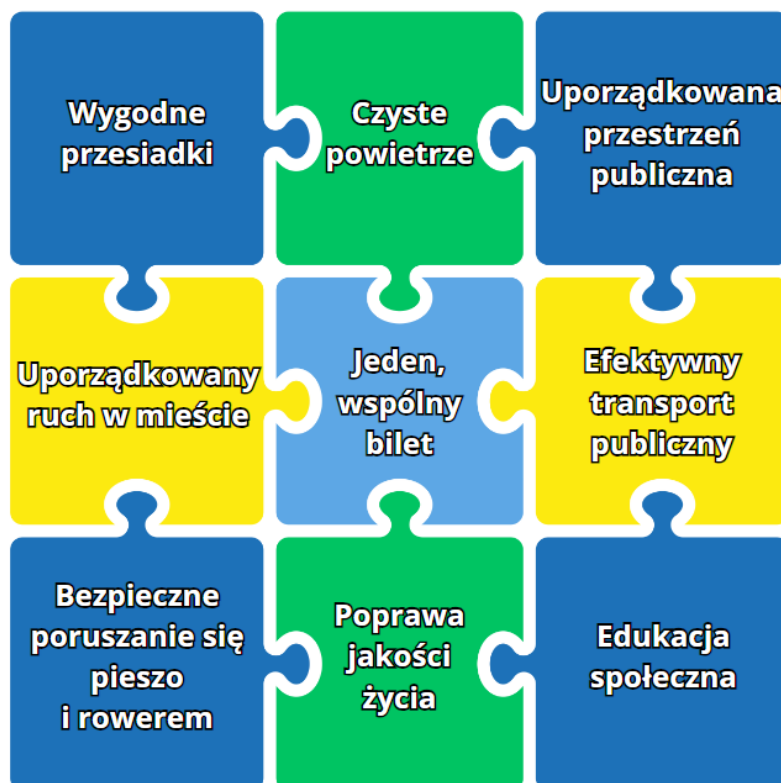
Tabela 4.1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Działania

Do każdego z celów operacyjnych przyporządkowano odpowiadające mu działania, które to następnie zostały przypisane poszczególnym strefom interwencji.



Rysunek 4.1 Korzyści wynikające z SUMP

Źródło: opracowanie własne

Do kluczowych działań z zakresu **transportu publicznego** należy jego integracja w zakresie taryfowym. Działania z zakresu szeroko pojętej integracji stanowią ważną część dokumentu i obejmują także budowę nowych węzłów przesiadkowych, które będą wyposażone w infrastrukturę P+R oraz B+R. Dodatkowo przewidziano stworzenie jednej wyszukiwarki połączeń, która obejmie różne środki transportu, tak aby mieszkańcy mieli możliwość porównania i wyboru najlepszego. Dzięki realizacji działań poruszanie się po Subregionie transportem publicznym będzie wygodniejsze i o wiele atrakcyjniejsze niż dzisiaj.

Plan przewiduje także **kompleksowy rozwój spójnej w skali Subregionu Zachodniego infrastruktury dla rowerów**, a także poprawę warunków ruchu pieszego poprzez budowę nowych odcinków chodników. To działanie ma szczególne znaczenie także z punktu widzenia **poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego**, co jest jednym z celów SUMP.

Działania obejmują także **rozwój elektromobilności** – zarówno w transporcie publicznym, jak i w formie rozwiązań dla transportu indywidualnego poprzez nowe stacje ładowania.

Dokument, tak jak powstawał w dużej mierze z udziałem partycypacji społecznej, kładzie również **nacisk na udział mieszkańców** we wdrażaniu i konsultowaniu poszczególnych działań. Przewidzianych jest szereg zadań które wzmacniają udział strony społecznej we współtworzeniu rozwiązań. Przewidziane są także działania, które **angażują do współpracy urzędników, inwestorów i organizacje pozarządowe**, w tym zrzeszające osoby z niepełnosprawnościami. Aby wdrożenie przewidzianych działań było możliwe samorządy będą musiały zmienić i dostosować dotychczasowe strategie i plany, tak aby możliwe było uwzględnienie kwestii zrównoważonej mobilności w takich obszarach jak:

- rozwój zintegrowanego transportu publicznego i sieci dróg rowerowych i pieszych jako priorytet w częściach strategii dotyczących systemu transportowego;
- planowanie przestrzenne uwzględniające zapotrzebowanie na transport, a w szczególności ograniczanie rozlewania się zabudowy i lokalizacji dużych generatorów ruchu w obszarach, które są trudne do obsługi sprawnym transportem zbiorowym;
- rozwój gospodarki niskoemisyjnej także w oparciu o zeroemisyjne środki transportu oraz większe wykorzystanie środków transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego;
- budżety i Wieloletnie Prognozy Finansowe jednostek samorządu terytorialnego – poprzez zabezpieczenie odpowiednich środków na funkcjonowanie systemu mobilności w kształcie zaproponowanym w dokumencie Planu;
- położenie większego nacisku na działania edukacyjne i partycypacyjne w ramach realizowanych przez samorządy działań;
- wzmocnienie roli współpracy międzygminnej w odpowiedzialności za system mobilności w Subregionie Zachodnim.

CEL HORYZONTALNY	CEL OPERACYJNY	Numer działania	Działanie
ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
		1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
		1.3	Integracja taryfowa z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią
		1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
		1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
		1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
		1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
		1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
	Zwiększenie dostępności transportu publicznego	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
		1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
		1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
		1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
		1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej
		1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
		1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
		1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
		1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
		1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego

	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego	1.21	Priorytety w ruchu dla komunikacji autobusowej, w tym pasy autobusowe
		1.22	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego
		1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
		2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
		2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
		2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich
		2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
		2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
		2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
	Rozwój elektromobilności	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
		2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności	2.12	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast
		2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP
		2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych
		2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji
		2.17	Rewitalizacja centrów gminnych w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne
	Ekologiczna logistyka miejska	2.19	Dopłaty do zakupu rowerów towarowych dla przedsiębiorców
		2.20	Interwencja w logistykę miejską
	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu	3.1
3.2			Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
Likwidacja miejsc niebezpiecznych		3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
		3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
		3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
		3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi

WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
		4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
		4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
	Zrównoważona mobilność w mikro skali	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
		4.5	Współpraca z inwestorami
		4.6	Opracowywanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu
		4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności
	Decyzje o mobilności oparte na danych	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
		4.9	Platforma do zgłaszania wniosków dotyczących zrównoważonej mobilności
		4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
		4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
		4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
		4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
		4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

5 Jak tworzyliśmy SUMP Subregionu Zachodniego?

Jednym z głównych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest partycypacja społeczna – udział mieszkańców analizowanego obszaru oraz interesariuszy odpowiedzialnych za kwestie związane z transportem i mobilnością. Podczas prac nad dokumentem organizowane były spotkania w formie stacjonarnej, a także warsztaty na które zapraszane były osoby związane pośrednio lub bezpośrednio z projektem, aby mogły się zapoznać z zapisami dokumentu, a także odnieść do jego zapisów, czy przedstawić swoje propozycje i wizje. Spotkania zostały zorganizowane na etapie diagnostycznym, po opracowaniu Wstępnego Projektu SUMP (celem skonsultowania zaproponowanych działań), jak i w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

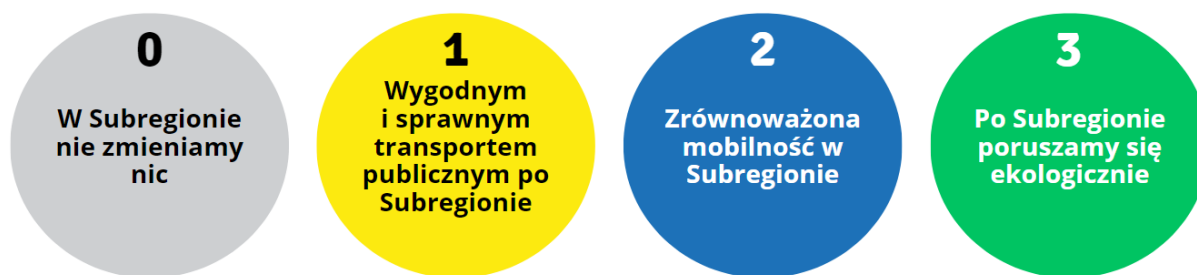
Każdorazowo zaproszenia na spotkania kierowano także do m.in.: stowarzyszeń zrzeszających osoby z niepełnosprawnościami, uniwersytetów trzeciego wieku, młodzieżowych rad miasta, czy najważniejszych przedsiębiorców działających na terenie Subregionu Zachodniego.

Udział mieszkańców odbywał się również poprzez formularze internetowe, w których mieszkańcy oceniali stan funkcjonowania systemu transportowego, a także mieli możliwość odniesienia się do zapisów Wstępnego Projektu SUMP.

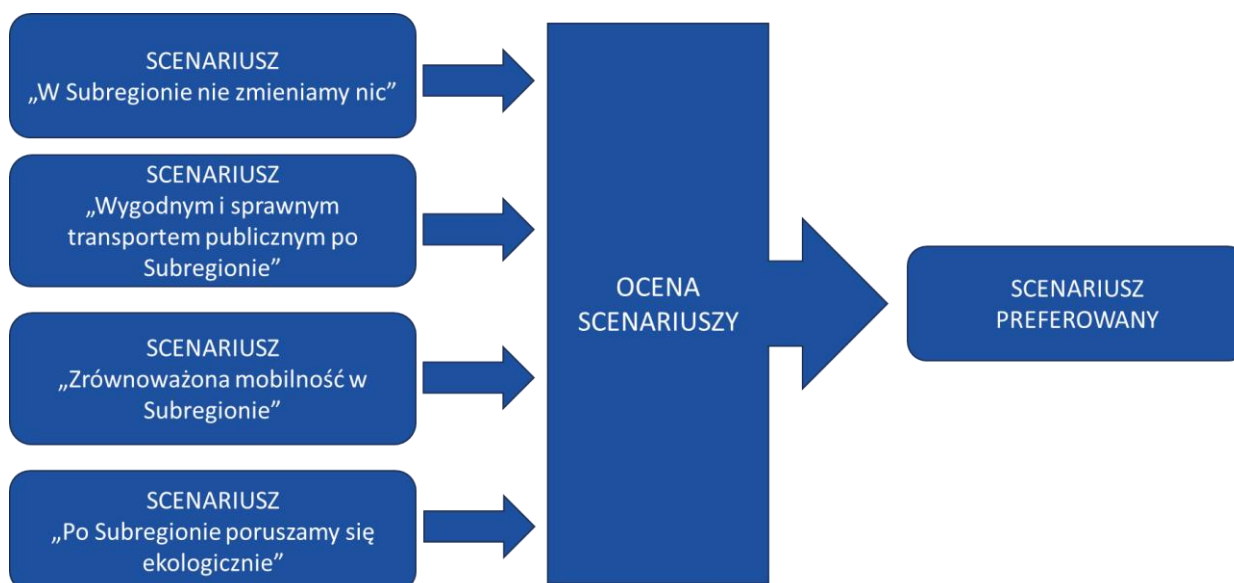
Drugą grupą, która miała istotny wpływ na kształt dokumentu, byli przedstawiciele samorządów gminnych i powiatowych, którzy na różnych etapach powstawania dokumentu byli zapraszani do zgłaszania swoich uwag i postulatów. Spotkania przyjmowały różny charakter i odbywały się zarówno w formie stacjonarnej, jak i zdalnej. Na spotkania zapraszano także przedstawicieli organizatorów transportu zbiorowego i komunalnych przewoźników. Interesariusze byli także zapraszani i brali czynny udział w spotkaniach z mieszkańcami. Grupę tę tworzyły zarówno osoby odpowiedzialne za kształtowanie systemu transportowego, jak i za pozyskiwanie funduszy zewnętrznych, czy inwestycji.

Dla potrzeb analiz zdefiniowane zostały scenariusze rozwoju. Podejście scenariuszowe pozwala na ocenę różnych potencjalnych rozwiązań na problemy zidentyfikowane w trakcie diagnozy stanu istniejącego, a także wybór takiego, który w najlepszym stopniu na nie odpowiada.

Scenariusze rozwoju Subregionu Zachodniego opracowane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powstały w wyniku analiz i badań ruchu oraz spotkań z mieszkańcami i interesariuszami analizowanego obszaru. Każdy scenariusz został przeanalizowany jako osobny wariant rozwoju systemu transportowego Subregionu Zachodniego. Zaproponowano cztery scenariusze rozwoju:



Następnie z pomocą oceny wielokryterialnej oceniono poszczególne scenariusze, tak aby wybrać ten, który najlepiej odpowiada na wyzwania Subregionu Zachodniego.



Rysunek 5.1 Uproszczona metodyka wyboru scenariusza preferowanego

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie przeprowadzonej oceny, do wdrożenia przyjęto scenariusz **„Zrównoważona mobilność w Subregionie”**, który zakłada rozwój zarówno transportu publicznego, jak i działania w zakresie rozwoju ruchu rowerowego i pieszego oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.