



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krasnegostawu

Załącznik C. Charakterystyka wskaźników



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



 **lubelskie**
Smakuj życie!

Spis treści

Spis treści	2
1. Wskaźniki rezultatu	3
1.1. Udział transportu zbiorowego w podziale modalnym	3
1.2. Udział ruchu rowerowego i pieszego w podziale modalnym	3
1.3. Liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	4
1.4. Mieszkańcy z bardzo dobry lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego ...	4
1.5. Wskaźnik motoryzacji	5
1.6. Liczba użytkowników parkingów Park&Ride	6
2. Wskaźniki produktu	7
2.1. Długość nowych lub zmodernizowanych tras rowerowych	7
2.2. Długość nowych lub zmodernizowanych chodników	7
2.3. Liczba nowych lub zmodernizowanych przystanków	7
2.4. Średnia częstotliwość kursowania transportu zbiorowego w godzinach szczytu komunikacyjnego	8
2.5. Liczba węzłów przesiadkowych	9
2.6. Liczba parkingów Park&Ride	9
2.7. Liczba parkingów Bike&Ride	9
2.8. Liczba miejsc parkingowych parkingów Park&Ride	10
2.9. Liczba miejsc parkingowych parkingów Bike&Ride	10
2.10. Liczba zakupionych pojazdów zero- i niskoemisyjnych	11
2.11. Liczba stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych	11
2.12. Długość dróg w wyznaczonych strefach uspokojonego ruchu	11
2.13. Liczba nowych miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania	12
2.14. Liczba kampanii informacyjnych, edukujących i promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności	12
3. Wskaźniki trendu	14
3.1. Wskaźnik zmiany stosunku liczby samochodów osobowych o napędzie alternatywnym do samochodów osobowych o napędzie spalinowym (klasycznym)	14
3.2. Liczba przejazdów transportem publicznym na mieszkańca	14

1. Wskaźniki rezultatu

1.1. Udział transportu zbiorowego w podziale modalnym

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa procentowy udział podróży realizowanych za pomocą transportu zbiorowego (autobusy i kolej) w ogólnej liczbie podróży wykonywanych przez mieszkańców i użytkowników na terenie MOF Krasnegostawu. Pozwala ocenić efektywność systemu transportu publicznego oraz jego atrakcyjność względem innych środków transportu. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{L_{TZ}}{L_C} \times 100\%$$

gdzie:

- L_{TZ} – liczba podróży realizowanych transportem zbiorowym w danym okresie,
- L_C – całkowita liczba podróży pieszych i nie pieszych w danym okresie.

Wartość wskaźnika została obliczona na koniec 2024 r., na koniec 2030 r. oraz na koniec 2036 r.

Źródło danych

Badania ankietowe oraz badania popytu (pomiaru na przystankach i w autobusach) przeprowadzone wśród mieszkańców i użytkowników systemu transportowego.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
1.	Udział transportu zbiorowego w podziale modalnym	%	Badania ankietowe, badania popytu	Poprawa dostępności transportowej obszaru i bezpieczeństwa ruchu	12,96	14,12	15,88

1.2. Udział ruchu rowerowego i pieszego w podziale modalnym

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik ten mierzy procentowy udział podróży pieszych i rowerowych w całkowitej liczbie podróży wykonywanych przez mieszkańców i użytkowników na terenie MOF Krasnegostawu. Pozwala określić stopień wykorzystania aktywnych form mobilności oraz ich znaczenie w strukturze transportowej obszaru funkcjonalnego. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{L_{RP}}{L_C} \times 100\%$$

gdzie:

- L_{RP} – liczba podróży pieszych i rowerowych w danym okresie,
- L_C – całkowita liczba podróży pieszych i niepieszych.

Wartość wskaźnika została obliczona na koniec 2024 r., na koniec 2030 r. oraz na koniec 2036 r.

Źródło danych

Badania ankietowe przeprowadzone wśród mieszkańców i użytkowników systemu transportowego.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
2.	Udział ruchu rowerowego i pieszego w podziale modalnym	%	Badania ankietowe	Poprawa dostępności transportowej obszaru i bezpieczeństwa ruchu	44,09	44,70	45,29

1.3. Liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik ten mierzy liczbę wypadków drogowych w skali, w których uczestnikami byli piesi i rowerzyści. Liczba wypadków jest pozyskiwana w skali roku i przeliczana na 100 tysięcy ludności. Dzięki temu można uzyskać lepszy obraz rzeczywistego poziomu ryzyka, eliminując wpływ wielkości populacji na wartość bezwzględną wskaźnika. Służy do oceny poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu oraz skuteczności działań zmierzających do poprawy ich ochrony. W przypadku, gdy w wypadku biorą udział piesi i rowerzyści jest on zliczany tylko do jednej grupy. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{1}{\text{populacja}} \times (L_P + L_R) \times 100\,000$$

gdzie:

- L_P – liczba wypadków z udziałem pieszych w danym roku,
- L_R – liczba wypadków z udziałem rowerzystów w danym roku.

Wartość wskaźnika obliczana jest za rok 2024, za rok 2030 oraz za 2036 rok.

Źródło danych

Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz GUS.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
3.	Liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	szt./100 tys. ludności	Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, GUS	Poprawa dostępności transportowej obszaru i bezpieczeństwa ruchu	12,35	10,34	8,04

1.4. Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego

Charakterystyka wskaźnika

Wyznaczenie wskaźnika dostępności do komunikacji sprowadza się do przypisania punktu adresowego (do nich zaś są dopisane dane dot. ludności) do poszczególnych stref dostępności. Stefy te określone są w sposób następujący:

- dla stacji/przystanków kolejowych:
 - 10 minut drogi (833 m w linii prostej) -> bardzo dobry dostęp (strefa I),
 - 15 minut drogi (1250 m w linii prostej) -> dobry dostęp (strefa II),
 - powyżej 15 minut drogi -> słaby dostęp (strefa III);

- dla przystanków autobusowych/tramwajowych/trolejbusowych:
 - 5 minut drogi (417 m w linii prostej) -> bardzo dobry dostęp (strefa I),
 - 10 minut drogi (833 m w linii prostej) -> dobry dostęp (strefa II),
 - powyżej 10 minut drogi -> słaby dostęp (strefa III).

W przypadku zakwalifikowania adresu do dwóch różnych stref w przypadku kolei i innych środków transportu zbiorowego, zawsze wybieramy korzystniejszą opcję. Ostatnim etapem jest zsumowanie liczby ludności, przypisanej do punktów adresowych, na poszczególnych poziomach oraz obliczenie wartości wskaźnika. Dokładna wartość wskaźnika obliczona została zgodnie ze wzorem:

$$W = \frac{1}{\text{populacja}} \times (P_I + P_{II}) \times 100\%$$

gdzie:

- P_i w podanych wzorach to suma ludności w kolejnych poziomach dostępności.

Wartość wskaźnika obliczana jest za rok 2024, za rok 2030 oraz za 2036 rok.

Źródło danych

Baza danych z rejestru PESEL, wykaz z lokalizacją przystanków.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2035 r.
4.	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	Baza danych z rejestru PESEL, wykaz przystanków	Poprawa dostępności transportowej obszaru i bezpieczeństwa ruchu	88,39	92,45	95,90

1.5. Wskaźnik motoryzacji

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik motoryzacji określa liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych na 1 000 ludności. Jest to kluczowy wskaźnik oceniający poziom zmotoryzowania społeczeństwa, wpływ transportu indywidualnego na środowisko oraz potencjalne obciążenie infrastruktury drogowej. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{L_s}{\text{populacja}} \times 1\,000$$

gdzie:

- L_s – liczba samochodów osobowych w danym obszarze.

Wartość wskaźnika została obliczona na koniec 2024 r., na koniec 2030 r. oraz na koniec 2036 r.

Źródło danych

GUS (przyjął wartość z całego powiatu krasnostawskiego).

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
5.	Wskaźnik motoryzacji	szt./ 1 tys. ludności	GUS	Harmonijny rozwój przestrzenno-funkcjonalny wpływający jednocześnie na poprawę jakości środowiska	720,4	716,48	711,74

1.6. Liczba użytkowników parkingów Park&Ride

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa średniodobową liczbę użytkowników korzystających z parkingów Park&Ride (P&R) w MOF Krasnegostawu w ciągu roku. Parkingi P&R umożliwiają pozostawienie pojazdu na obrzeżach miasta i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym, co przyczynia się do zmniejszenia natężenia ruchu w centrum oraz redukcji emisji CO₂. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n L_i$$

gdzie:

- n – liczba dni w roku,
- L_i – liczba użytkowników korzystających z parkingów P&R w ciągu dnia.

Wartość bazowa wskaźnika to 0 ze względu na brak parkingów typu Park&Ride na terenie MOF na koniec 2024 r. Wartość wskaźnika na koniec 2030 r. oraz na koniec 2036 r. została obliczona zgodnie z powyższym wzorem.

Źródło danych

Dane z systemu P&R.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
6.	Liczba użytkowników parkingów Park&Ride	szt./dobę	Dane systemu P&R	Harmonijny rozwój przestrzenno-funkcjonalny wpływający jednocześnie na poprawę jakości środowiska	0	15	30

2. Wskaźniki produktu

2.1. Długość nowych lub zmodernizowanych tras rowerowych

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa sumaryczną długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych tras rowerowych w obrębie MOF Krasnegostawu, podaną w kilometrach. Do tras rowerowych zaliczamy drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo-rowerowe oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi (C-13, C-13/16 z podziałem pionowym i poziomym). Długość ciągów położonych po dwóch stronach drogi jest liczona odrębnie. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne, ZDW, GDDKiA.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
1.	Długość nowych lub zmodernizowanych tras rowerowych	km	Samorządy terytorialne, ZDW, GDDKiA	Wzmocnienie mobilności indywidualnej wspierającej powiązania funkcjonalne - komfortowe warunki dla użytkowników niezmotoryzowanych	0	10,00	↗ +50%

2.2. Długość nowych lub zmodernizowanych chodników

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa sumaryczną długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych chodników na terenie MOF Krasnegostawu, podaną w kilometrach. Do chodników zaliczamy ciągi piesze przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego oraz ciągi pieszo-rowerowe oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi (C-16, C-13/16 z podziałem pionowym i poziomym). Długość chodników położonych po obu stronach jezdni liczona jest oddzielnie, o ile stanowią one niezależne od siebie ciągi piesze. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne, ZDW, GDDKiA.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
2.	Długość nowych lub zmodernizowanych chodników	km	Samorządy terytorialne, ZDW, GDDKiA	Wzmocnienie mobilności indywidualnej wspierającej powiązania funkcjonalne - komfortowe warunki dla użytkowników niezmotoryzowanych	0	10,00	↗ +50%

2.3. Liczba nowych lub zmodernizowanych przystanków

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę nowych lub przebudowanych przystanków komunikacji publicznej, wyposażonych w system dynamicznej informacji pasażerskiej (np. tablice elektroniczne, aplikacje mobilne, oznakowanie przystanków). Jest to istotny element poprawy komfortu podróży i integracji transportu zbiorowego. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne, przewoźnicy.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
3.	Liczba nowych lub zmodernizowanych przystanków	szt.	Samorządy terytorialne, przewoźnicy	Efektywny system transportowy wspierający aktywizację społeczno-gospodarczą	0	10	↗ +50%

2.4. Średnia częstotliwość kursowania transportu zbiorowego w godzinach szczytu komunikacyjnego

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa średnią częstotliwość kursowania¹ transportu zbiorowego godzinach szczytu komunikacyjnego (porannego i popołudniowego) na obszarze MOF Krasnegostawu. Obejmuje zarówno połączenia autobusowe jak i kolejowe. Poranny szczyt komunikacyjny przypada na godziny pomiędzy 6:00-9:00, natomiast popołudniowy szczyt to okres pomiędzy 14:00-17:00. Częstotliwość kursowania w tych przedziałach czasowych jest kluczowa dla zapewnienia efektywnego i dostępnego transportu dla mieszkańców. Wskaźnik obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{1}{L_{POR}} \sum_{i=1}^{L_{POR}} n_{i_POR} + \frac{1}{L_{POP}} \sum_{j=1}^{L_{POP}} n_{j_POP}$$

gdzie:

- n_{i_POR} – częstotliwość kursowania linii i w szczycie porannym,
- n_{j_POP} – częstotliwość kursowania linii j w szczycie popołudniowym,
- L_{POR} – liczba linii kursujących w szczycie porannym,
- L_{POP} – liczba linii kursujących w szczycie popołudniowym.

Do obliczenia częstotliwości kursowania linii wykorzystuje się poniższy wzór:

$$n = \frac{m}{t}$$

gdzie:

- m – liczba kursów wykonanych w trakcie badanego okresu,
- t – długość badanego okresu wyrażona w godzinach.

Wartość bazowa wskaźnika to 2,40, a następnie została obliczona na koniec 2030 r. oraz na koniec 2036 r.

Źródło danych

Samorządy terytorialne, przewoźnicy.

¹ Częstotliwość kursowania linii komunikacyjnej – liczba pojazdów kursujących na linii komunikacyjnych w czasie jednej godziny.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
4.	Średnia częstotliwość kursowania transportu zbiorowego w godzinach szczytu komunikacyjnego	kurs/h	Samorządy terytorialne, przewoźnicy	Efektywny system transportowy wspierający aktywizację społeczno-gospodarczą	2,40	↗ +10%	↗ +20%

2.5. Liczba węzłów przesiadkowych

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę nowych węzłów przesiadkowych oddanych do użytku na terenie MOF Krasnegostawu. Węzły przesiadkowe poprawiają integrację różnych środków transportu i ułatwiają podróże multimodalne. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
5.	Liczba nowych węzłów przesiadkowych	szt.	Samorządy terytorialne	Urbanistyka zorientowana na mobilność	0	1	↗ +100%

2.6. Liczba parkingów Park&Ride

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę parkingów typu Park&Ride (P&R). Parkingi powinny być lokowane w pobliżu przystanków transportu zbiorowego, umożliwiając kierowcom pozostawienie samochodu w celu przesiadki i dalszej kontynuacji podróży. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
6.	Liczba parkingów Park&Ride	szt.	Samorządy terytorialne	Efektywny system transportowy wspierający aktywizację społeczno-gospodarczą	0	2	↗ +100%

2.7. Liczba parkingów Bike&Ride

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę parkingów typu Bike&Ride (B&R). Parkingi powinny być lokowane w pobliżu przystanków transportu zbiorowego, umożliwiając rowerzystom pozostawienie roweru w celu przesiadki

i dalszej kontynuacji podróży. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostki miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
7.	Liczba parkingów Bike&Ride	szt.	Samorządy terytorialne	Wzmocnienie mobilności indywidualnej wspierającej powiązania funkcjonalne - komfortowe warunki dla użytkowników niezmotywowanych	0	3	↗ +100%

2.8. Liczba miejsc parkingowych parkingów Park&Ride

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę miejsc parkingowych na parkingach typu Park&Ride (P&R). Parkingi powinny być lokowane w pobliżu przystanków transportu zbiorowego, umożliwiając kierowcom pozostawienie samochodu w celu przesiadki i dalszej kontynuacji podróży. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma oddanych do użytku miejsc parkingowych na parkingach Park&Ride z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
8.	Liczba miejsc parkingowych parkingów Park&Ride	szt.	Samorządy terytorialne	Efektywny system transportowy wspierający aktywizację społeczno-gospodarczą	0	30	↗ +100%

2.9. Liczba miejsc parkingowych parkingów Bike&Ride

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę miejsc parkingowych parkingów typu Bike&Ride (B&R). Parkingi powinny być lokowane w pobliżu przystanków transportu zbiorowego, umożliwiając rowerzystom pozostawienie roweru w celu przesiadki i dalszej kontynuacji podróży. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma oddanych do użytku miejsc parkingowych na parkingach Bike&Ride z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
9.	Liczba miejsc parkingowych parkingów Bike&Ride	szt.	Samorządy terytorialne	Wzmocnienie mobilności indywidualnej wspierającej powiązania funkcjonalne - komfortowe warunki dla użytkowników niezmotoryzowanych	0	15	↗ +100%

2.10. Liczba zakupionych pojazdów zero- i niskoemisyjnych

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę zakupionych fabrycznie nowych sztuk taboru autobusowego o napędzie elektrycznym, wodorowym lub hybrydowym. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma zakupionych jednostek z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne, przewoźnicy.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
10.	Liczba zakupionych pojazdów zero- i niskoemisyjnych	szt.	Samorządy terytorialne, przewoźnicy	Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko	0	3	↗ +100%

2.11. Liczba stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych. Zliczane są wszystkie stacje, których operatorem są jednostki samorządu i inne podmioty. Warunkiem jest udostępnianie ładowarki dla wszystkich osób wykazujących zapotrzebowanie na taką usługę. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma uruchomionych stacji ładowania z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne, operatorzy.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
11.	Liczba nowych stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych	szt.	Samorządy terytorialne, operatorzy	Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko	2	6	↗ +100%

2.12. Długość dróg w wyznaczonych strefach uspokojonego ruchu

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa długość dróg w wyznaczonych strefach uspokojonego ruchu oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi (B-43, B-44). Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma uruchomionych stacji ładowania z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
12.	Długość dróg w wyznaczonych strefach uspokojonego ruchu	km	Samorządy terytorialne	Urbanistyka zorientowana na mobilność	8,98	10,50	↗ +20%

2.13. Liczba nowych miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę nowych miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania, które zostaną utworzone w centrach gmin. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma nowopowstałych miejsc do parkowania w strefach płatnego parkowania z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
13.	Liczba nowych miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania	szt.	Samorządy terytorialne	Urbanistyka zorientowana na mobilność	0	30	↗ +100%

2.14. Liczba kampanii informacyjnych, edukujących i promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa liczbę przeprowadzonych kampanii informacyjnych, edukujących i promocyjnych o tematyce związanej ze zrównoważoną mobilnością. Wartość bazowa wskaźnika to 0. Wskaźnik liczony jest od 01.01.2025 r. Wartość pośrednia to suma przeprowadzonych kampanii z lat 2025-2030, natomiast wartość docelowa to suma z okresu 2025-2036.

Źródło danych

Samorządy terytorialne.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
14.	Liczba kampanii informacyjnych, edukujących i	szt.	Samorządy terytorialne	Efektywny system transportowy wspierający	0	6	↗ +20%

Charakterystyka wskaźników

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
	promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności			aktywizację społeczno-gospodarczą			

3. Wskaźniki trendu

3.1. Wskaźnik zmiany stosunku liczby samochodów osobowych o napędzie alternatywnym do samochodów osobowych o napędzie spalinowym (klasycznym)

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik określa stosunek liczby zarejestrowanych samochodów osobowych o napędzie alternatywnym do liczby zarejestrowanych samochodów osobowych z napędem spalinowym (klasycznym). Pozwala ocenić tempo zmian w transporcie indywidualnym na korzyść bardziej ekologicznych źródeł energii, co może prowadzić do zmniejszenia emisji spalin. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{L_{ALT}}{L_{SP}} \times 100\% - \text{gdzie:}$$

- L_{ALT} – liczba zarejestrowanych samochodów osobowych o napędzie alternatywnym,
- L_{SP} – liczba zarejestrowanych samochodów osobowych o napędzie spalinowym klasycznym (benzyna, olej napędowy, gaz LPG).

Źródło danych

GUS (przyjąć wartość z całego powiatu krasnostawskiego).

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
1.	Wskaźnik zmiany stosunku liczby samochodów osobowych o napędzie alternatywnym do samochodów osobowych o napędzie spalinowym (klasycznym)	%	GUS	Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko	1,47	2,66	3,73

3.2. Liczba przejazdów transportem publicznym na mieszkańca

Charakterystyka wskaźnika

Wskaźnik mierzy liczbę przejazdów środkami transportu publicznego (autobus, kolej) przypadających na jednego mieszkańca MOF Krasnegostawu w ciągu roku. Pozwala ocenić poziom wykorzystania transportu zbiorowego i skuteczność polityki mobilności. Obliczany jest według wzoru:

$$W = \frac{\text{liczba odnotowanych przejazdów}}{\text{populacja}}$$

Wartość wskaźnika została obliczana jest na koniec 2024 r., na koniec 2030 r. oraz na koniec 2036 r.

Źródło danych

Badania ankietowe, GUS.

Charakterystyka wskaźników

Lp.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					2024 r.	2030 r.	2036 r.
2.	Liczba przejazdów transportem publicznym na mieszkańca	szt.	Badania ankietowe	Efektywny system transportowy wspierający aktywizację społeczno-gospodarczą	86,34	94,19	105,97