



# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+

Załącznik nr 3 - Plan działania



**Fundusze Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita  
Polska**

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



Sfinansowano w ramach reakcji Unii na pandemię COVID-19

Opracowanie pt.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta  
Siedlce 2030+

Załącznik nr 3

przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35  
00-738 Warszawa  
[www.zdgtor.pl](http://www.zdgtor.pl)

na podstawie umowy nr F.272.163.2022/PR pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 04.11.2022

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona

Jakub Balik

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Bartłomiej Kasiuk

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

Jakub Piecuch

Justyna Wierzbowska

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróż

## Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	4
1. JAK CZYTAĆ PLAN DZIAŁANIA PZMM DLA GMIN MOF MIASTA SIEDLCE?.....	5
2. DZIAŁANIA PLANU MOBILNOŚCI I EFEKTY ICH REALIZACJI.....	6
2.1. WSPÓLNY SYSTEM MOBILNOŚCI.....	9
2.2. DOBRZE ZAPLANOWANY MOF.....	17
2.3. ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	24
2.4. ROZWÓJ MOBILNOŚCI AKTYWNEJ.....	38
2.5. ZRÓWNOWAŻONY I BEZPIECZNY TRANSPORT DROGOWY.....	53
2.6. ŚWIADOMI MIESZKAŃCY MOF.....	61
2.7. DZIAŁANIA DODATKOWE W RAMACH SCENARIUSZA MAKSYMALNEGO.....	65
3. HARMONOGRAM WDRAŻANIA PLANU.....	72

## Słownik pojęć

JST	Jednostka samorządu terytorialnego – gmina, powiat, województwo.
MOF Miasta Siedlce	Miejski Obszar Funkcjonalny Miasta Siedlce; zwany dalej MOF.
MPZP (miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego)	Opracowanie planistyczne gminy. Akt prawa miejscowego uchwalony przez radę gminy, ustalający dla obszaru nim objętego przeznaczenie terenów wyodrębnionych liniami rozgraniczającymi, z określeniem ich funkcji, zasad zagospodarowania, zasad obsługi w zakresie infrastruktury, a także ustalające, w zależności od potrzeb, lokalne warunki, zasady i standardy kształtowania zabudowy oraz inne szczególne warunki wymagające uregulowania planistycznego.
OzN	Osoby z niepełnosprawnością.
PZMM / SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i> ); zwany dalej Planem mobilności lub Planem.
SUIKZP (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego)	Dokument planistyczny określający politykę przestrzenną gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego. W studium określa się w szczególności: walory i zagrożenia środowiskowe, formy ochronne, obszary zabudowane, wyłączone z zabudowy i przewidziane do zabudowy z rozróżnieniem ich cech funkcjonalnych, stan i kierunki rozwoju infrastruktury usługowej i technicznej, obszary, dla których mają być sporządzane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz obszary przewidywane do realizacji zadań i programów ponadlokalnych.
UTO (urządzenia transportu osobistego)	Urządzenia transportu osobistego, pojazd napędzany elektrycznie, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującemu się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące).
Zrównoważona mobilność	Idea wpisująca się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, która ma na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy, w szczególności pod względem środowiskowym.

## 1. Jak czytać Plan działania PZMM dla Gmin MOF Miasta Siedlce?

Główną ideą przyświecającą Planowi Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Miasta Siedlce jest to, że **miarą każdego planu jest jego wykonalność**.

W dokumencie omówiono szczegółowo sposoby wdrażania Planu mobilności, który został wybrany w ramach analizy wielokryterialnej opisanej w rozdziałach 2.4. i 2.5. Załącznika nr 2 - Wybór scenariusza. Dokument ten ma na celu zaprezentowanie metod realizacji planu i może być modyfikowany w miarę jego realizacji i oceny. Osiągnięcie celów strategicznych, poprzez zmianę sposobu funkcjonowania systemu mobilności, jest miarą sukcesu realizacji Planu, dlatego dobór poszczególnych działań został wykonany w sposób logiczny, tak aby zapewnić ich spójność i skuteczność w realizacji mierzalnych celów strategicznych.

Wszystkie one mają charakter **SMART**, czyli są:

- **sprecyzowane (Specific)** – cechują się jednoznacznym charakterem i nie mogą być luźno interpretowane;
- **mierzalne (Measureable)** – przyczyniają się one do realizacji poszczególnych pakietów działań, mierzonej przy użyciu określonych w Planie wskaźników;
- **osiągalne (Achievable)** – możliwe do wykonania w warunkach określonych w Planie;
- **istotne (Relevant)** – mają istotną wartość w kontekście osiągnięcia celów Planu;
- **określone w czasie (Time-bound)** – cele operacyjne mają zostać zrealizowane do 2030 roku, a cele strategiczne – po tej dacie. W pierwszej kolejności zostaną wykonane działania najważniejsze dla realizacji celów Planu mobilności.

Dokument został stworzony na podstawie standardów CIVITAS dotyczących planów wdrażania SUMP<sup>1</sup>. W jego tworzeniu wykorzystano również dobre wzorce – części wdrożeniowe nagradzanych europejskich planów mobilności.

---

<sup>1</sup> [https://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf), dostęp: 11.04.2023 r.

## 2. Działania Planu mobilności i efekty ich realizacji

Na kolejnych stronach zamieszczono tabele zawierające poszczególne działania wchodzące w skład Planu. Celem takiego ujęcia tematu jest powiązanie celów SUMP z innymi dokumentami strategicznymi, Wieloletnimi Prognozami Finansowymi czy planami inwestycyjnymi.

### Z czego składają się tabele opisujące działania PZMM dla MOF Miasta Siedlce?

Każda z nich posiada:

- numer działania;
- nazwę działania;
- zwięzły opis sposobu realizacji działania;
- przypisanie działania do konkretnego wykonawcy oraz partnerów w jego realizacji:
  - **CPK** – Centralny Port Komunikacyjny S.A.;
  - **DG MOVE** – Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej;
  - **Gminy MOF Miasta Siedlce**;
  - **organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce** – organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w MOF Miasta Siedlce;
  - **operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce** – operatorzy publicznego transportu zbiorowego w MOF Miasta Siedlce;
  - **GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
  - **KM** – Koleje Mazowieckie;
  - **MI** – Ministerstwo Infrastruktury;
  - **MW** – Metropolia Warszawska;
  - **MRiT** – Ministerstwo Rozwoju i Technologii;
  - **mieszkańcy**;
  - **MOF Łuków** – Miejski Obszar Funkcjonalny Łukowa;
  - **MZDW** – Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.
  - **NGO** – organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego;
  - **OSD** – operatorzy sieci dystrybucyjnej;
  - **PKP IC** – PKP Intercity S.A.;
  - **PKP PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
  - **PKP S.A.** – PKP S.A.;
  - **Policja**;
  - **Straż Miejska**;
  - **PolRegio** – PolRegio S.A.;
  - **przewoźnicy komercyjni**;

- **przewoźnicy** – operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce i przewoźnicy komercyjni;
  - **UMWM** – Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego;
  - **UMWL** – Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego;
  - **UMWP** – Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego;
  - **UM S** – Urząd Miasta Siedlce;
  - **UG S** – Urząd Gminy Siedlce;
  - **UG Z** – Urząd Gminy Zbuczyn;
  - **UG M** – Urząd Gminy w Mokobodach;
  - **UG K** – Urząd Gminy w Kotuniu;
  - **UG W** – Urząd Gminy Wiśniew;
  - **MUW** – Mazowiecki Urząd Wojewódzki;
  - **SP S** – Starostwo Powiatowe w Siedlcach;
  - **ZSUMP** – Zespół Roboczy ds. Opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+;
  - **spółki Grupy PKP**;
  - **podmioty prywatne**;
  - **zarządca dróg powiatowych**;
  - **zarządcy przystanków i dworców**;
- określony horyzont czasowy realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji;
  - informację o źródłach finansowania działania i klasie kosztów:
    - **środki własne** jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce;
    - **fundusze europejskie** (FEPW – Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej, FEM – Fundusze Europejskie dla Mazowsza, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, Interreg Europy Środkowej, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS);
    - **fundusze krajowe i wojewódzkie** (budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, Program Budowy Dróg Krajowych, Program budowy 100 obwodnic, Program Bezpiecznej Infrastruktury

Drogowej, Program Utrzymania Dróg Krajowych, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej));

- **środki zewnętrzne;**
  - **budżet obywatelski;**
  - **środki prywatne** oraz **pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego;**
- informację o partnerach w realizacji działania;
  - informację o działaniach poprzedzających i uzupełniających.

Zadania zostały podzielone na trzy klasy kosztowe, aby uwzględnić zmieniające się uwarunkowania technologiczne i społeczno-gospodarcze. Działania o niskim koszcie wymagają finansowania do 500 tys. zł, a te o wysokim koszcie wymagają nakładów inwestycyjnych wynoszących co najmniej 20 mln zł.

Tabela 1. Skala ocen efektywności kosztowej

Klasa kosztów	Wysoki koszt	Średni koszt	Niski koszt
Ocena efektywności	1	2	3
Rząd wielkości kwot [zł]	powyżej 20 mln	500 tys. – 20 mln	do 500 tys.



## 2.1. Wspólny system mobilności

### Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

<p><b>Opis sposobu realizacji</b></p>	<p>Kontynuacja działalności <b>Zespołu Roboczego ds. Opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej</b> dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+ poprzez zmianę nazwy zespołu oraz rozszerzenie działalności zespołu o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• koordynację dokumentów/narzędzi strategicznych wszystkich jednostek administracyjnych wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce (w tym np. SUMP, Strategia Elektromobilności, Planów Transportowych, studiów uwarunkowań poszczególnych Gmin);</li> <li>• zespoły tematyczne składające się z przedstawicieli samorządów odpowiedzialnych za np. ruch rowerowy, zarządzanie drogami i ruchem drogowym, organizację publicznego transportu zbiorowego.</li> </ul> <p>Zespół będzie platformą wymiany informacji na temat prowadzonych działań. Zespół gromadzić będzie także dane oraz przetwarzać dane o systemie mobilności MOF Miasta Siedlce. Taka forma współpracy będzie zobowiązaniem władz JST do realizacji SUMP i współfinansowania przedsięwzięć.</p>
<p><b>Odpowiedzialność za realizację</b></p>	<p>Gminy MOF Miasta Siedlce</p>
<p><b>Horyzont czasowy</b></p>	<p>2025</p>
<p><b>Klasa kosztu</b></p>	<p>3</p>
<p><b>Niezbędne finansowanie</b></p>	<p>Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce</p>
<p><b>Partnerzy</b></p>	<p>UMWM, SP S, zarządca dróg powiatowych, zarządcy przystanków i dworców, przewoźnicy</p>
<p><b>Działania poprzedzające</b></p>	<p>-</p>
<p><b>Działania uzupełniające</b></p>	<p>-</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	
Opis sposobu realizacji	<p>Miejski Obszar Funkcjonalny Miasta Siedlce charakteryzuje częściowa integracja taryfowo-biletowa. W dużym stopniu jest ona zapewniona przez funkcjonujące porozumienia międzygminne pomiędzy Miastem Siedlce a gminami MOF Miasta Siedlce z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego. Nie funkcjonuje przy tym honorowanie biletów lub rozwiązanie biletowo-taryfowe umożliwiające korzystanie z transportu publicznego organizowanego przez Miasto Siedlce oraz regionalnych przewozów kolejowych. W przypadku połączeń uruchamianych przez gminę Mokobody stosowana jest taryfa kilometrowa/odległościowa bez możliwości skorzystania z połączeń organizowanych przez Miasto Siedlce. Podobnie łączone bilety z komunikacją miejską nie są stosowane na żadnej linii komercyjnej. Konieczne jest, więc:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>przeprowadzenie analiz finansowych</b> dotyczących możliwości integracji taryfowej organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze MOF Miasta Siedlce z uwzględnieniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji taryfowej;</li> <li>• <b>sprawdzenie możliwości integracji taryfowo-biletowej</b> pomiędzy wszystkimi organizatorami PTZ MOF Miasta Siedlce, operatorami regionalnych przewozów kolejowych oraz przewoźnikami komercyjnymi;</li> <li>• <b>możliwości integracji różnego rodzaju biletów</b> (jednorazowych i okresowych);</li> <li>• <b>możliwości wykorzystania obecnych nośników biletów</b> – Siedleckiej Karty Miejskiej.</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskiej, środki zewnętrzne
Partnerzy	Organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, Operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, UMWM, SP S, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne, KM, Polregio
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	
Opis sposobu realizacji	<p><b>Przeprowadzenie integracji taryfowo-biletowej publicznego transportu zbiorowego</b> na podstawie przeprowadzonych analiz finansowych i możliwości w ramach działania 1.2. Do czasu przeprowadzenia analizy, integrację taryfowo-biletową można przeprowadzić w podobny sposób funkcjonowania, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspólny Bilet Aglomeracyjny, funkcjonujący w komunikacji miejskiej w Łodzi, Pabianicach, Zgierzu oraz w wojewódzkich połączeniach kolejowych na podstawie porozumień oraz umów (<a href="https://lka.lodzkie.pl/wba-wspolny-bilet-aglomeracyjny/">https://lka.lodzkie.pl/wba-wspolny-bilet-aglomeracyjny/</a>),</li> <li>• Bilet Bus-Tramwaj-Kolej, funkcjonujący w transporcie publicznym organizowanym przez ZTM Poznań oraz w pociągach organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego (<a href="https://www.ztm.poznan.pl/pl/cennik/taryfa-biletowa/bilety-okresowe-ztm/">https://www.ztm.poznan.pl/pl/cennik/taryfa-biletowa/bilety-okresowe-ztm/</a>),</li> <li>• Bilet zintegrowany Legnica obowiązujący w pociągach Kolei Dolnośląskich oraz autobusach MPK Legnica (<a href="https://kolejedolnoslaskie.pl/oferty-taryfowe/bilety-zintegrowane/bilet-zintegrowany-legnica/">https://kolejedolnoslaskie.pl/oferty-taryfowe/bilety-zintegrowane/bilet-zintegrowany-legnica/</a>)</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	Organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, Operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWM, ZSUMP, SP S, przewoźnicy komercyjni, KM, Polregio
Działania poprzedzające	1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej
Działania uzupełniające	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.4. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	
Opis sposobu realizacji	<p>Obecnie baza rozkładów jazdy, które są załącznikiem do wydawanych zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów, ma charakter papierowy i jest rozproszona pomiędzy różnymi samorządami. W konsekwencji ważnym aspektem działań będzie <b>cyfryzacja, utworzenie i ciągła aktualizacja jednej bazy zezwoleń oraz zaświadczeń na wykonywanie przewozów razem z rozkładami jazdy</b> (przykład bazy: <a href="https://bip.umww.pl/292---k_96---k_96---k_wykaz-rozkladow-jazdy-w-regularnym-i-regularnym-specjalnym-przewozie-osob-w-krajowym-transporcie-drogowym-w-województwie-wielkopolskim">https://bip.umww.pl/292---k_96---k_96---k_wykaz-rozkladow-jazdy-w-regularnym-i-regularnym-specjalnym-przewozie-osob-w-krajowym-transporcie-drogowym-w-województwie-wielkopolskim</a>).</p> <p>Celem działania jest zebranie i uporządkowanie istniejących danych. Takie dane mogłyby posłużyć do stworzenia jednej wojewódzkiej lub krajowej cyfrowej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów w przyszłości. Działanie pozwala zbadać, w których miejscach brakuje połączeń publicznego transportu zbiorowego.</p>
Odpowiedzialność za realizację	<p>ZSUMP – koordynacja działania i prowadzenie bazy; Gminy MOF Miasta Siedlce– cyfryzacja zezwoleń, zaświadczeń i aktualizacja danych.</p>
Horyzont czasowy	2026
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWM, SP S, przewoźnicy
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.5. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	
Opis sposobu realizacji	Dane w formie *.pdf nie pozwalają na dalsze ich przetwarzanie w formie otwartych danych czy do wykorzystania w planerze podróży. Z tego względu konieczne będzie przeformatowanie danych do rozkładowych o połączeniach do formatu <b>GTFS-static, NeTEx</b> . Pozwoli to <b>zwiększyć otwartość danych</b> do trzeciego poziomu otwartości danych, który umożliwia ich wyszukiwanie oraz połączenie z innymi danymi, które zapewniają im kontekst np. sieć przystanków, udogodnienia dla pasażera, sieć wypożyczalni hulajnóg, czy dostępność transportu. Udostępnianie otwartych danych może odbywać się poprzez stronę organizatora przewozów lub poprzez ogólnokrajowy portal dane.gov.pl. Udostępnianie otwartych danych transportowych może stanowić także uzupełnienie minimalnego profilu Krajowego Punktu Dostępu (KPD), czy stanowić działania powiązane z gromadzeniem i przedkładaniem wskaźników dotyczących zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP
Horyzont czasowy	2026
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	Gminy MOF Miasta Siedlce, UMWM, SP S, przewoźnicy
Działania poprzedzające	Działanie 1.4. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
Działania uzupełniające	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.6. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	
Opis sposobu realizacji	<p>Kolejnym krokiem jest <b>zakup i zamontowanie w autobusach operatorów publicznego transportu zbiorowego odbiorników GPS</b> (opcjonalnie dynamicznej informacji pasażerskiej, szczególnie w pojazdach obsługujących połączenia nieorganizowane przez Miasto Siedlce). Odbiorniki GPS pozwolą na udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie <b>GTFS-realtime</b>, który jest rozszerzeniem formatu GTFS-static. Format GTFS-realtime pozwala na przekazanie informacji dotyczących aktualnego opóźnienia pojazdów i konkretnych kursów, podawanego w czasie rzeczywistym. Udostępnienie plików na platformie otwartych danych pozwala podmiotom komercyjnym dostarczającym strony internetowe i aplikacje mobilne na planowanie podróży oraz wyświetlanie lokalizacji pojazdu i informacji o opóźnieniach.</p> <p>Działanie na zasadzie dobrowolności i współpracy może być promowane wśród przewoźników komercyjnych funkcjonujących na obszarze MOF Miasta Siedlce.</p>
Odpowiedzialność za realizację	<p>Organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce - zakup i zamontowanie w autobusach operatorów publicznego transportu zbiorowego odbiorników GPS, przekazywanie danych;</p> <p>ZSUMP – udostępnianie danych na platformie otwartych danych</p>
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWM, SP S, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	<p>Działanie 1.4. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów</p> <p>Działanie 1.5. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych</p>
Działania uzupełniające	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.7. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	
Opis sposobu realizacji	Na podstawie zebranych danych rozkładowych oraz informacji o opóźnieniach w ramach działań 1.4.-1.6. można przystąpić do <b>próby synchronizacji i koordynacji rozkładów jazdy</b> . Wskazane działanie powinno zachodzić pomiędzy przewozami organizatorów transportu w MOF Miasta Siedlce, a także regionalnymi przewoźnikami kolejowymi na węzłach i punktach przesiadkowych poprzez <b>zapewnienie odpowiedniego taktu połączeń</b> lub <b>dostosowanie do godzin kursowania pociągów lub autobusów</b> innego organizatora przewozów. Realizacja działania pozwoli na dogodne przesiadki pomiędzy pojazdami różnych organizatorów transportu publicznego.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP we współpracy z organizatorami PTZ MOF Miasta Siedlce, operatorami PTZ MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWM, SP S, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	Działanie 1.4. Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów Działanie 1.5. Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych Działanie 1.6. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime
Działania uzupełniające	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności	
Opis sposobu realizacji	<p>Skuteczne prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności nie jest możliwe bez odpowiednich danych, badań i analiz. Konieczne jest więc <b>prowadzenie regularnych całościowych</b> (np. w formie kompleksowych badań ruchu) <b>i/lub częściowych badań i pomiarów</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>napełnień pojazdów transportu zbiorowego</b>, zarówno u przewoźników państwowych, jak i prywatnych;</li> <li>• <b>zachowań i preferencji komunikacyjnych</b>;</li> <li>• <b>opinii o tematyce zrównoważonej mobilności</b>, standardu publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>• <b>ruchu kolejowego, drogowego, rowerowego (UTO itp.) i pieszego</b>.</li> </ul> <p>Badania powinny obejmować, w zależności od zapotrzebowania, Miasto Siedlce wraz z gminą Siedlce i/lub cały obszar funkcjonalny.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	UMWM, SP S, przewoźnicy komercyjni, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



## 2.2. Dobrze zaplanowany MOF

### Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje

<p><b>Opis sposobu realizacji</b></p>	<p>Realizacja działania polega na identyfikacji w każdej z gmin miejsc mogących zostać wykorzystanych do realizacji <b>centrów lokalnych</b>. Centra lokalne to miejsca skupiające społeczność i posiadające różne funkcje – zarówno społeczne (miejsce spotkań różnych grup wiekowych), środowiskowe (tereny zieleni urządzonej), gospodarcze (lokalizacja punktów handlowych i usługowych), jak i transportowe (ulożone w bezpośrednim sąsiedztwie lub powiązane z punktem węzłowym). Za najbardziej odpowiednie miejsca o takiej charakterystyce należy uznać <b>węzły przesiadkowe, parki, place lub inne lokalizacje o dogodnym położeniu</b> z perspektywy jak największej liczby potencjalnych odbiorców.</p> <p>Idea tworzenia centrów lokalnych niesie za sobą szereg korzyści. Dzięki agregacji różnych funkcji miejsce to przyciąga określoną liczbę osób, co wpływa pozytywnie na lokalizację usług i <b>rozwój małej przedsiębiorczości</b>. Powiązanie centrum z punktem węzłowym (w zależności od skali miejscowości może być to przystanek/stacja kolejowa lub przystanek autobusowy) dodatkowo sprzyja stałemu napływowi użytkowników tej przestrzeni przez co zmniejsza się ryzyko ograniczenia funkcjonowania centrum lokalnego tylko w konkretnych godzinach.</p> <p>Realizacja działania powinna rozpocząć się od wskazania lokalizacji centrów lokalnych w każdej gminie MOF w toku przeprowadzonych analiz. Ich wynik określi <b>konieczność realizacji nowego lub identyfikacji już istniejącego miejsca</b>, które po odpowiednich działaniach może pełnić funkcje opisane powyżej. W przypadku konieczności tworzenia centrum od podstaw, rekomendowane jest <b>zabezpieczenie ich lokalizacji</b> poprzez stosowne zapisy w dokumentach planistycznych (tj. MPZP), w taki sposób, aby ich dostępność odpowiadała na potrzeby obecnych i przyszłych mieszkańców obszaru. Dostępność powinna być rozumiana jako <b>możliwości bezpiecznego i komfortowego dotarcia do centrum lokalnego pieszo lub rowerem</b>. W przypadku reorganizacji zidentyfikowanego centrum lokalnego powinno się uzupełnić jego funkcje i oferowane usługi (w miarę możliwości i potrzeb) o brakujące elementy, np. nasadzenia zieleni, miejsca odpoczynku, infrastrukturę liniową i punktową (parking rowerowy, chodniki).</p> <p>Przykładem istniejących centrów mogą być przystanki lub zespoły przystanków autobusowych, które poprzez uatrakcyjnienie przestrzeni ich otaczającej mogą stać się centrami lokalnymi, będącymi miejscami zarówno o funkcji komunikacyjnej, jak i agregującymi usługi, handel czy zieleni.</p>
<p><b>Odpowiedzialność za realizację</b></p>	<p>UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W</p>
<p><b>Horyzont czasowy</b></p>	<p>2030</p>
<p><b>Klasa kosztu</b></p>	<p>2</p>
<p><b>Niezbędne finansowanie</b></p>	<p>Środki własne gmin MOF Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne</p>
<p><b>Partnerzy</b></p>	<p>NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, zarządcy przystanków i dworców</p>

<b>Działania poprzedzające</b>	Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności
<b>Działania uzupełniające</b>	Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

## Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce

### Opis sposobu realizacji

W toku analiz i badań sytuacji mobilności w MOF zauważono potrzebę reorganizacji najbardziej zurbanizowanej części Miasta Siedlce. **Obszar śródmieścia miasta wymaga podjęcia działań zmierzających do uatrakcyjnienia zrównoważonych form transportu** wraz z podniesieniem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz zmianą podejścia do polityki parkingowej.

Reforma organizacji ruchu w śródmieściu Miasta Siedlce powinna być skoordynowana ze zmianami w sieci komunikacyjnej Obszaru jak np. otwarcie drogi A2 i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z głównych ulic miasta, uporządkowanie ruchu samochodów dostawczych czy budowa nowej infrastruktury rowerowej. **Koordinacja zadań i współpraca różnych podmiotów** pozwoli na uniknięcie szeregu problemów i ograniczeń związanych z częstymi zmianami w poruszaniu się po mieście.

**Każda ze zmian wprowadzanych w przestrzeń miasta powinna zostać poprzedzona serią analiz i konsultacji** z mieszkańcami, przedsiębiorcami oraz innymi grupami interesariuszy, tak aby planowane modyfikacje odpowiadały na potrzeby obecnych i przyszłych odbiorców tej przestrzeni. W tym celu rekomenduje się **wykorzystywanie różnych form partycypacyjnych** angażujących społeczeństwo, jak warsztaty czy spacer urbanistyczne.

Ponadto dobrą praktyką jest stosowanie **prototypowania nowych rozwiązań przestrzennych**, czyli tymczasowej organizacji przestrzeni i ruchu za pomocą tanich i tymczasowych elementów. Poprzez rzeczywiste zmiany, które nie wymagają dużych nakładów finansowych, można sprawdzić jak zmiany potencjalnie wpłyną na odbiór przestrzeni i mobilność nie tylko w miejscu zmian, ale także w jego sąsiedztwie.

Niezbędnym elementem procesu zmian przestrzennych dotyczących poruszania się w śródmieściu Siedlec będzie **nowe podejście do organizacji Strefy Płatnego Parkowania**. Obecnie ma ona marginalny wpływ na rotację parkujących pojazdów, a co za tym idzie politykę parkingową miasta. Strefa powinna obejmować określony obszar miasta, a nie jedynie konkretne lokalizacje (co ma miejsce obecnie – dwa place). Ponadto konieczne jest odpowiednie ustalenie i cykliczna waloryzacja opłat za postój pojazdów, tak aby polityka parkingowa zachęcała do korzystania z parkingów typu P+R i kontynuowania jazdy po mieście komunikacją miejską, rowerem bądź pieszo.

W ramach reorganizacji przestrzeni miasta, **warto w uzyskanym miejscu wprowadzić różne formy zieleni**. Drzewa, krzewy, łąki kwietne czy ogrody deszczowe to dobre przykłady form zieleni miejskiej, która powinna być uwzględniana w miastach – w szczególności w obszarach silnie zurbanizowanych.

### Odpowiedzialność za realizację

UM S

### Horyzont czasowy

2030

### Klasa kosztu

1

### Niezbędne finansowanie

Środki własne gmin MOF Siedlce

<b>Partnerzy</b>	mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, zarządcy dróg miejskich,
<b>Działania poprzedzające</b>	Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności Działanie 4.7. Prowadzenie badań ruchu pieszego i rowerowego Działanie 5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej
<b>Działania uzupełniające</b>	Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach Działanie 3.10. Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec) Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej Działanie 5.1. Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego Działanie 5.7. Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 2.3. Cyfryzacja danych przestrzennych	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie to ma na celu wprowadzenie opracowań planistycznych tj. SUIKZP i MPZP do <b>wspólnej bazy danych przestrzennych</b>. Dzięki cyfryzacji wymienionych opracowań możliwe będzie ich współdzielenie i udostępnianie zarówno jednostkom wewnętrznym poszczególnych samorządów MOF, jak i podmiotom działającym na zlecenie gmin.</p> <p>Baza agregująca cyfrowe dane planistyczne umożliwi szybkie i dostępne wykorzystanie posiadanych opracowań zarówno w celu wykorzystywania ich w procesach analitycznych, jak również w codziennej pracy interesariuszy (np. wydziałów/referatów ds. planowania i zagospodarowania przestrzennego). Ponadto zestawienie danych różnych jednostek samorządowych pozwala na współpracę na rzecz tworzenia spójnej przestrzeni całego MOF, przy uwzględnieniu obszarów stykowych gmin i dążenie do realizacji wspólnych celów.</p> <p>Niezbędnym elementem w procesie cyfryzacji danych przestrzennych jest <b>skrupulatna i cykliczna aktualizacja danych</b> zgromadzonych w bazie.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne gmin MOF Siedlce
Partnerzy	
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu	
Opis sposobu realizacji	<p>W ramach działania rekomendowane jest <b>kierunkowanie zabudowy o zdywersyfikowanych usługach</b> w określonym buforze od punktu węzłowego poprzez stosowne zapisy w dokumentach planistycznych. <b>Za punkt węzłowy należy uznać stację/przystanek kolejowy lub zespół przystanków autobusowych, które generują wzmożony ruch</b> ludności i są miejscem skupiającym wielu podróżnych. Uwzględnienie transportu publicznego w procesie rozwoju zabudowy i jednocześnie jako jedna z motywacji do tworzenia obszarów rozwojowych, wpisuje się w ideę <i>Transit-Oriented Development</i>.</p> <p>W buforze ustalonym na 833 metrów od przyjętego punktu proponuje się <b>tworzenie wielofunkcyjnego obszaru</b> o wyższej niż w innych częściach miasta/gminy intensywności zabudowy. Obszary otaczające punkt węzłowy powinny być projektowane z należytą starannością i dbałością, uwzględniając <b>priorytet dla transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego</b>.</p> <p>W celu skutecznej implementacji rozwiązań dotyczących kierunkowania rozwoju zabudowy o założonej intensywności, rekomendowane jest <b>priorytetowe pokrywanie buforów wytyczonych wokół centrów lokalnych miejscowymi planami miejscowego zagospodarowania przestrzennego</b>. Przeznaczenie poszczególnych terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (MN), mieszkaniową wielorodzinną (MW), usługową (U), mieszkaniową jednorodzinną z usługami (MN (U)) lub mieszkaniową wielorodzinną z usługami (MW (U)), zieleni publiczną (ZP), do buforu wyznaczonego wokół centrum lokalnego.</p> <p>Jednocześnie, w mieście Siedlce rekomenduje się analizę ograniczenia wykorzystania samochodu osobowego w przemieszczaniu się po obszarze węzła na rzecz zrównoważonych środków transportu zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności (uatrakcyjnijając możliwość odbywania podróży pieszo lub rowerem).</p> <p>Niepomijalną kwestią jest <b>odpowiednie skalowanie inwestycji i rozmiaru obszaru intensywnej zabudowy do uwarunkowań lokalnych</b>, tak aby realizacja działania odpowiadała faktycznym potrzebom. Ponadto rekomenduje się uwzględnienie prognoz demograficznych w celu dostosowywania powierzchni przeznaczonej na rozwój zabudowy.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne gmin MOF Siedlce
Partnerzy	Podmioty prywatne, mieszkańcy, NGO, zarządcy przystanków i dworców, zarządcy dróg, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Działania poprzedzające	Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności

**Działania  
uzupełniające**

Działanie 2.1. Centra lokalne - tworzenie miejsc agregujących różne funkcje

Działanie 3.1. Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce

Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

## 2.3. Zintegrowany system transportu publicznego

### Działanie 3.1. Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>Działanie zakłada pozostawienie systemu organizacyjnego PTZ w obecnym kształcie (Miasto Siedlce jako organizator, pozostałe Gminy przekazują zadania organizatora w ramach porozumienia międzygminnego oraz dokładają środki finansowe do linii, które kursują przez ich obszar). Linie podmiejskie zostaną wydłużone do następujących miejscowości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kotuń poprzez DK nr 2, Broszków;</li> <li>• Mokobody poprzez DW nr 696;</li> <li>• Wiśniew poprzez DK nr 63.</li> </ul> <p>Wyżej wymienione trasy, w połączeniu z już funkcjonującą trasą do Zbuczyna poprzez DK nr 2, zostaną wyznaczone jako <b>główne korytarze komunikacji zbiorowej MOF Miasta Siedlce</b>, z odpowiednią częstotliwością kursowania autobusów (co najmniej raz na 30 minut w szczycie komunikacyjnym). Pozostałe linie podmiejskie bądź połączenia w ramach jednej lub dwóch gmin będą uzupełniające względem wyznaczonych korytarzy podstawowych oraz kolei.</p>
<p>Odpowiedzialność za realizację</p>	<p>organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, Gminy MOF Miasta Siedlce</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>Działanie ciągłe</p>
<p>Klasa kosztu</p>	<p>2</p>
<p>Niezbędne finansowanie</p>	<p>Środki własne jednostek samorządu terytorialnego MOF Miasta Siedlce, FRPA (w przypadku rozszerzenia zakresu linii możliwych do objęcia dofinansowaniem o linie komunikacji miejskiej)</p>
<p>Partnerzy</p>	<p>operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce</p>
<p>Działania poprzedzające</p>	
<p>Działania uzupełniające</p>	<p>Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętymi Planem Mobilności</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p>



### Działanie 3.2. Współpraca na rzecz dobrej kolei

#### Opis sposobu realizacji

Specyfika transportu kolejowego, wynikająca z jego uwarunkowań technicznych, funkcjonalnych, organizacyjnych i dotyczących konieczności zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa eksploatacyjnego sprawia, że za różne aspekty jego funkcjonowania odpowiadają odmienne podmioty. To instytucje państwowe, samorządowe szczebla regionalnego, jak i spółki prawa handlowego będące zarówno podmiotami należącymi do Skarbu Państwa, jak i Urzędów Marszałkowskich. Samorządy lokalne mają więc ograniczone możliwości wpływania na to, w jaki sposób realizowane są usługi regionalnego i dalekobieżnego pasażerskiego transportu kolejowego na terenach poszczególnych JST wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce. **W celu utrzymania i poprawy jakości oferty kolei dla mieszkańców Obszaru, niezbędne jest kontynuowanie i rozwijanie współpracy** pomiędzy samorządami lokalnymi a podmiotami odpowiedzialnymi za jej funkcjonowanie.

Działanie zakłada **kontynuację i intensyfikację współpracy** pomiędzy jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z MOF Miasta Siedlce a m.in. organizatorami transportu kolejowego w województwie mazowieckim, lubelskim i podlaskim (przewozy dalekobieżne – Ministerstwo Infrastruktury, przewozy wojewódzkie – odpowiednie Urzędy Marszałkowskie), a także z narodowym zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP PLK), przewoźnikami (Koleje Mazowieckie, PolRegio, PKP Intercity) i innymi spółkami kolejowymi (PKP S.A., CPK).

Celem takiej współpracy powinny być m.in.:

- **poprawa dostępności transportu kolejowego** dla mieszkańców MOF Miasta Siedlce;
- **zwiększenie liczby regionalnych i dalekobieżnych połączeń kolejowych** dostępnych dla mieszkańców MOF Miasta Siedlce – zwłaszcza w relacji Siedlce – Lublin i Siedlce – Białystok;
- **utrzymanie i poprawa standardu eksploatowanego na terenie Obszaru Funkcjonalnego taboru kolejowego**, poprzez np. kierowanie do obsługi połączeń w MOF nowo kupowanych pojazdów;
- **zwiększenie poziomu integracji przewozów kolejowych z innymi środkami transportu** funkcjonującymi na terenie MOF Miasta Siedlce;
- **koordynacja prowadzonych remontów i modernizacji kolejowej infrastruktury** liniowej (linie kolejowe) oraz punktowej (stacje, dworce i przystanki kolejowe) oraz związanych z tym utrudnień – dotyczy to zwłaszcza planowanych inwestycji dotyczących Warszawskiego Węzła Kolejowego i odbudowy linii nr 55 do Sokołowa Podlaskiego;
- **zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego** w MOF Miasta Siedlce (m.in. kwestie przejazdów drogowo-kolejowych);
- **bieżące monitorowanie projektów** nowych i aktualizowanych kolejowych dokumentów strategicznych.

Wspomniana współpraca może przyjmować postać cyklicznych spotkań, narad i konsultacji, jak również monitów, listów otwartych, czy innych form działalności mającej na celu wymianę informacji pomiędzy samorządami a podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie kolei w Obszarze Funkcjonalnym.

Efektom realizacji tego działania powinna być dalsza **stała i systematyczna poprawa oferty kolei dla mieszkańców MOF Miasta Siedlce**, tak aby była ona alternatywą dla użytkownika własnego samochodu w codziennych dojazdach do pracy czy na

Działanie 3.2. Współpraca na rzecz dobrej kolei	
	uczelnię. To z kolei powinno doprowadzić do zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego w Obszarze (większa liczba osób odprawianych na dworcach i przystankach osobowych w MOF wg danych UTK), <b>zwiększenia udziału ruchu kolejowego w modal split</b> oraz zmniejszenia odtransportowych emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do atmosfery.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego MOF Miasta Siedlce
Partnerzy	UMWM, MI, KM, PolRegio, PKP IC, PKP S.A., CPK, przewoźnicy
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego Działanie 1.10. Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i ich członkami Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętymi Planem mobilności

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>Działanie zakłada realizację inwestycji z zakresu budowy węzłów przesiadkowych w bezpośrednim sąsiedztwie części stacji i przystanków kolejowych w MOF Miasta Siedlce. Umożliwić one będą odpowiednią obsługę pasażerów oraz integrację kolei z transportem publicznym i środkami transportu indywidualnego (samochody, rower).</p> <p>Inwestycje te uwzględnią budowę zadaszonych przystanków autobusowych oraz parkingów P&amp;R i B&amp;R, umożliwiających wygodne pozostawienie samochodu, roweru lub hulajnogi elektrycznej i kontynuowanie podróży koleją, a także odpowiednią przebudowę układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie poszczególnych węzłów. Całość infrastruktury towarzyszącej będzie przystosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (w tym pasażerów z niepełnosprawnościami). Preferowane powinno być również wykorzystanie energii z OZE na potrzeby eksploatacji obiektów (instalacje fotowoltaiczne), a także inne rozwiązania technologiczne ograniczające negatywny wpływ infrastruktury transportowej na środowisko naturalne (np. zielone dachy przystanków).</p> <p>Proponowane lokalizacje węzłów przesiadkowych przy przystankach i stacjach kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlce Zachodnie;</li> <li>• Siedlce Wschodnie;</li> <li>• Sabinka;</li> <li>• Kotuń (z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury parkingowej funkcjonującej w ramach targowiska przy ul. Kolejowej oraz parkingów przy ul. Siedleckiej);</li> <li>• Koszewnica;</li> <li>• Sosnowe;</li> <li>• Dziewule.</li> </ul> <p>Wybór miejsc bazuje w dużym stopniu na wskazanych w Diagnozie lokalizacjach w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych, na których występują problemy z tzw. „dzikim” parkowaniem.</p> <p>Dodatkowa postulowana lokalizacja to wieś Strzała – planowane odtworzenie przystanku kolejowego na linii kolejowej nr 55 do Sokołowa Podlaskiego, przeznaczonej do odbudowy w ramach programu Kolej Plus.</p> <p>Efektem budowy centrów przesiadkowych i zapewnienia odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej będzie zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego (w tym przede wszystkim kolejowego), zmniejszenie liczby podróży samochodowych wykonywanych w obrębie MOF, a co za tym idzie – ograniczenie odtransportowych emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń do atmosfery oraz wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach kołowych. Istotnym efektem realizacji tego działania będzie także uporządkowanie tzw. „dzikich” miejsc parkingowych.</p>
<p>Odpowiedzialność za realizację</p>	<p>UM S, UG S, UG K, UG Z</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>2030</p>

<b>Klasa kosztu</b>	<b>1</b>
<b>Niezbędne finansowanie</b>	Środki własne gmin MOF Siedlce, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
<b>Partnerzy</b>	PKP PLK, PKP S.A., operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, KM, UMWM, podmioty prywatne
<b>Działania poprzedzające</b>	Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności
<b>Działania uzupełniające</b>	<p>Działanie 1.3. Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 1.7. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne - tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada <b>przekierowanie linii komercyjnych</b> z przystanków końcowych na terenie miasta (szczególnie na pl. Zdanowskiego pod dworcem kolejowym) <b>do Centrum Przesiadkowego</b>, poprzez zmianę Uchwały Rady Miasta Siedlce w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych w taki sposób, aby poza wyznaczonymi przystankami (w tym na terenie Centrum Przesiadkowego) zastrzec możliwość obsługi przystanku tylko dla linii PTZ organizowanych przez Miasto Siedlce.</p> <p>W ten sposób wykorzystanie Centrum Przesiadkowego zostanie zwiększone, nie tylko jeśli chodzi o infrastrukturę przystankową, ale także plac postojowy dla autobusów.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Przewoźnicy komercyjni
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 3.2 Współpraca na rzecz dobrej kolei

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Działanie 3.5. Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej.

<p><b>Opis sposobu realizacji</b></p>	<p>Działanie zakłada kontynuację przyjętej polityki taborowej operatora PTZ Miasta Siedlce – MPK w Siedlcach sp. z o.o. – w zakresie <b>zakup</b> <b>pojazdów zeroemisyjnych</b> (obecnie przewoźnik oczekuje na dostawę autobusów elektrycznych klasy MAXI wraz ze stacją wolnego ładowania w ramach projektu „Zeroemisyjny tabor autobusowy w Siedlcach – etap III” w ramach programu „Zielony transport publiczny (faza III)”). Nowo zakupione pojazdy będą miały napęd elektryczny bądź inny zeroemisyjny, jeżeli będzie dostępna lepsza (tańsza w zakupie i eksploatacji) technologia. Przy zakupie zostaną wykorzystane dostępne możliwości dofinansowania zewnętrznego (na poziomie krajowym bądź europejskim). Wraz z pozyskaniem pojazdów zeroemisyjnych będzie <b>wycofywany najstarszy tabor</b> (dodatkowymi kryteriami wyboru pojazdów do wycofania będą norma emisji spalin oraz stan techniczny).</p> <p>Zakup autobusów zeroemisyjnych obejmuje także <b>zakup potrzebnych stacji ładowania</b> oraz <b>modernizację stacji technicznej obsługi pojazdów</b> MPK w Siedlcach.</p> <p>Działanie obejmuje również projekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Zeroemisyjny tabor autobusowy w Siedlcach – etap IV” w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” Priorytet 03 – Mobilność miejska – zakup 6 autobusów zeroemisyjnych klasy maxi przystosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, przeznaczonych do obsługi linii typowo miejskich i podmiejskich, wyposażonych w magazyny energii pozwalające na przejechanie min. 240 km, wraz z autobusami dostawa i budowa 3 szt. ładowarek dwustanowiskowych typu plug-in o mocy min. 120 kW (2x60) oraz min. 2 ładowarek na terenie miasta, szkolenia kierowców i obsługi oraz niezbędnym wyposażeniem zaplecza obsługowego;</li> <li>• „Zeroemisyjny Tabor Autobusowy w Siedlcach” – zakup 11 sztuk autobusów zeroemisyjnych.</li> </ul> <p>W przypadku rozszerzenia sieci linii PTZ obsługiwanych przez MPK w Siedlcach i konieczności szybkiego powiększenia parku taborowego, zostaną zakupione <b>nowe pojazdy</b> z silnikiem spalinowym bądź używane, spełniające co najmniej następujące wymagania: norma emisji spalin Euro V, niska podłoga przy drugich drzwiach, miejsce dla wózków, miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej.</p>
<p><b>Odpowiedzialność za realizację</b></p>	<p>UM S, operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce</p>
<p><b>Horyzont czasowy</b></p>	<p>Działanie ciągłe</p>
<p><b>Klasa kosztu</b></p>	<p>1</p>
<p><b>Niezbędne finansowanie</b></p>	<p>środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie</p>
<p><b>Partnerzy</b></p>	<p>-</p>

Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 3.1. Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>Działanie zakłada <b>opracowanie dokumentu – tzw. standardu przystankowego</b> – dla wszystkich członków MOF Miasta Siedlce; częściowo jest to realizacja postulatów obowiązującego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego i gmin, z którymi Miasto Siedlce zawarło porozumienie w zakresie prowadzenia transportu publicznego.</p> <p>Dokument będzie określał <b>wygląd oraz wyposażenie przystanków</b> komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>lokalizację oraz formę tabliczek przystankowych</b> z rozkładem jazdy, schematu sieci komunikacyjnej, tabliczki z nazwą przystanku, tabliczek z oznaczeniem linii komunikacyjnych obsługujących dany przystanek;</li> <li>• <b>kolorystykę</b> wyposażenia przystanku;</li> <li>• <b>peron przystanku</b> z nawierzchnią twardą ulepszoną oraz płytkami naprowadzającymi;</li> <li>• <b>oświetlenie</b> przystanku oraz bezpieczne, oznakowane i oświetlone drogi dojścia do przystanku;</li> <li>• określenie <b>wyposażenia dodatkowego</b> (wiata przystankowa, ławki, kosze na śmieci itp.) oraz kiedy należy je stosować (np. w zależności od przewidywanej liczby kursów bądź pasażerów korzystających z danego przystanku);</li> <li>• <b>uwzględnienie zieleni</b> w wyposażeniu przystanków (klomby, kwietniki itp.) oraz opis tzw. „zielonych przystanków” z większą ilością pow. zielonych.</li> </ul> <p>W dokumencie będzie uwzględnione podejście tzw. <b>projektowania uniwersalnego</b>, a także potrzeby osób z ograniczoną mobilnością (osób z niepełnosprawnościami, seniorów).</p> <p>Dokument określi także standard węzłów przesiadkowych oraz powiązanie (na poziomie przystanków) transportu zbiorowego z transportem indywidualnym (standard Park&amp;Ride, Bike&amp;Ride).</p>
<p>Odpowiedzialność za realizację</p>	<p>Gminy MOF Miasta Siedlce, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>2026</p>
<p>Klasa kosztu</p>	<p>3</p>
<p>Niezbędne finansowanie</p>	<p>Środki własne</p>
<p>Partnerzy</p>	<p>zarządcy przystanków i dworców</p>
<p>Działania poprzedzające</p>	<p>-</p>



**Działania  
uzupełniające**

Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym	
Opis sposobu realizacji	Działanie zakłada <b>audyt zgodności obecnego wyposażenia przystanków komunikacyjnych</b> na terenie MOF miasta Siedlce z wprowadzonym standardem przystankowym. Wynikiem audytu będzie spis inwestycji i modernizacji, jakie należy przeprowadzić, żeby dostosować przystanki komunikacyjne do standardu. Następnie przystanki będą stopniowo dostosowywane zgodnie z wynikami audytu.  W ramach audytu będzie prowadzona <b>inwentaryzacja przystanków komunikacyjnych</b> , której wynikiem będzie opracowanie cyfrowej bazy danych przystanków komunikacyjnych MOF miasta Siedlce wraz z ich współrzędnymi geograficznymi.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Zarządcy przystanków i dworców
Działania poprzedzające	Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce
Działania uzupełniające	Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 3.8. Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada <b>wdrożenie systemu informacji pasażerskiej</b> zewnętrznej i wewnętrznej (w tym głosowej) oraz jej bieżące utrzymanie w każdym autobusie obsługującym linie o charakterze użyteczności publicznej. Docelowo, autobus z niesprawnym systemem informacji pasażerskiej nie powinien obsługiwać linii komunikacyjnych.</p> <p>Ponadto, <b>system Dynamicznej Informacji Pasażerskiej</b> będzie rozszerzany na dalsze miejscowości w gminach wiejskich MOF Miasta Siedlce. Przy zakupie tablic DIP konieczna będzie kompatybilność z już istniejącym systemem.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie
Partnerzy	Operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, przewoźnicy komercyjni
Działania poprzedzające	Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym
Działania uzupełniające	Działanie 1.6. Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 3.9. Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce	
Opis sposobu realizacji	<p>W celu poprawy rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez Miasto Siedlce, należy wdrożyć następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>kategoryzacja linii autobusowych</b> na linie podstawowe i pozostałe (dodatkowe, uzupełniające, szczytowe);</li> <li>• dla linii podstawowych – <b>określenie regularnych odstępów pomiędzy poszczególnymi kursami</b> (na wzór obecnie funkcjonujących kursów linii nr 3 i 4 co 20 minut przez większość dnia);</li> <li>• optymalizacja sieci komunikacyjnej poprzez <b>redukcję liczby linii</b> oraz lepsze wykorzystanie puli wozokilometrów;</li> <li>• w wypadku rozszerzenia sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Siedlce na obszarze pozostałych gmin MOF zgodnie z Działaniem 3.1. „Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez <b>wydłużenie tras linii podmiejskich</b> organizowanych przez miasto Siedlce” – koordynacja rozkładów linii podmiejskich na głównych ciągach komunikacyjnych z liniami dowozowymi (na obszarze 1 lub 2 gmin).</li> </ul> <p>Powyższe działania powinny być poprzedzone dokładną analizą obecnej sieci komunikacyjnej. Wynikiem wdrożenia powyższych działań powinna być <b>reorganizacja sieci komunikacyjnej</b> organizowanej przez Miasto Siedlce, z zachowaniem obecnej numeracji oraz tras linii na tyle, na ile będzie to możliwe.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S, Gminy MOF Miasta Siedlce, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2026
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.7. Koordynacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 3.1. Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 3.10. Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie obejmuje wdrożenie szeregu usprawnień dla komunikacji autobusowej na terenie Miasta Siedlce.</p> <p>Zostaną wdrożone tzw. <b>buspasy</b> szczególnie na odcinkach najbardziej obciążonych ruchem samochodów oraz tam, gdzie liczba kursów transportu zbiorowego jest najwyższa.</p> <p>Ponadto, zostaną wprowadzone <b>priorytety w sygnalizacji świetlnej</b>, poprzez rozwiązania punktowe bądź otwarcie niektórych relacji na skrzyżowaniach tylko dla transportu zbiorowego.</p> <p>Dokładne lokalizacje usprawnień zostaną wyznaczone na podstawie szczegółowych analiz (najlepiej na podstawie modelu ruchu).</p> <p>Docelowo, zostanie wprowadzony <b>system ITS</b> (Inteligentny System Transportowy), który będzie w czasie rzeczywistym kierował ruchem na terenie miasta.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie
Partnerzy	Operatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

## 2.4. Rozwój mobilności aktywnej

### Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>Budowa, rozbudowa i modernizacja liniowej infrastruktury pieszej przy uwzględnieniu istniejących oraz przyszłych <b>standardów</b> realizacji tego typu inwestycji (przede wszystkim opracowania krajowego WR-D-41) oraz w miarę potrzeb wyników przeprowadzanych audytów i konsultacji społecznych. W ramach działania <b>budowane i modernizowane będą chodniki, drogi dla pieszych i rowerów, przejścia dla pieszych, kładki, przepusty</b> itp. Kluczowym będzie <b>dążenie do osiągnięcia jak najwyższej jakości, spójności i gęstości sieci</b>, a także jej <b>bezpieczeństwa</b> (co będzie uzyskane m.in. poprzez budowę i modernizację przejść dla pieszych i przejść kolejowych, doświetlanie sieci, jej właściwe oznakowywanie, zapewnianie widoczności itp.). Działanie powinno obejmować także takie aspekty jak: właściwe separowanie ruchu pieszego od rowerowego, uspokajanie ruchu drogowego i priorytetyzowanie ruchu pieszego. Uwzględniane będą również zasady <b>projektowania uniwersalnego</b>, oraz dostosowywania całej przestrzeni publicznej i sieci transportowej do potrzeb pieszych, w tym oddawanie im przestrzeni np. poprzez stosowanie woonerfów, dróg 2-1 itp. Wybrane zmiany będą wdrażane w formie <b>prototypowania przestrzeni</b> oraz bazując na dostępnych informacjach, takich jak np. istnienie tzw. „przedeptów”. Pieszna infrastruktura liniowa będzie ponadto <b>właściwie utrzymywana przez cały rok</b>, aby zapewnić użytkownikom możliwość bezpiecznego i wygodnego korzystania z niej niezależnie od warunków atmosferycznych. Sieć pieszna zostanie powiązana z obszarami ościennymi również mając na uwadze właściwe harmonogramowanie i koordynowanie prac realizowanych na sąsiadujących terenach. Choć kluczowe będzie rozwijanie transportowej sieci pieszej, to działanie obejmować będzie także <b>rozwój szlaków turystyki</b> pieszej i jej powiązanie z infrastrukturą ogólną.</p>
<p>Odpowiedzialność za realizację</p>	<p>Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, MZDW</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>Działanie ciągłe</p>
<p>Klasa kosztu</p>	<p>1</p>
<p>Niezbędne finansowanie</p>	<p>Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego</p>
<p>Partnerzy</p>	<p>NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, UMWM, MUW, SP S, MOF Łuków, MW, ZSUMP</p>
<p>Działania poprzedzające</p>	<p>-</p>
<p>Działania uzupełniające</p>	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności Działanie 1.10 Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami</p>

	<p>Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p> <p>Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p> <p>Działanie 5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej	
Opis sposobu realizacji	Sieć piesza będzie uzupełniana przez ważne elementy infrastruktury punktowej, takie jak m.in. <b>kosze na śmieci, ławki, toalety publiczne, podpórki, windy, elementy tzw. „niewidzialnej infrastruktury”, punktowa piesza infrastruktura turystyczna itp.</b> , zaś elementy istniejące będą w miarę potrzeb modernizowane. Wszelkie działania będą uwzględniać aktualne i/lub przyszłe standardy z tego zakresu, szczególnie opracowanie WR-D-41. W miarę potrzeb przeprowadzane będą <b>audyty i konsultacje społeczne</b> mające na celu precyzyjną identyfikację potrzeb. Punktowe elementy infrastruktury mogą swoją stylistyką nawiązywać do lokalnych uwarunkowań, zaś ich dobór, ulokowanie, gęstość i utrzymywanie powinny spełniać <b>jak najwyższe standardy jakości, dostępności, funkcjonalności i bezpieczeństwa</b> oraz założenia projektowania uniwersalnego. Ponadto działanie uwzględnia ich całoroczne <b>utrzymywanie</b> w jak najlepszym stanie.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, MZDW, organizatorzy PTZ ZNOF, spółki grupy PKP, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, UMWM, MUW, SP S, MOF Łuków, MW, ZSUMP
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p> <p>Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach</p> <p>Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym</p> <p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p>



	<p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p>
--	--

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	
Opis sposobu realizacji	<p>Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem, m.in. na podstawie <b>audytów i konsultacji społecznych</b> oraz przy uwzględnieniu dostępnych <b>standardów</b> planowania i projektowania tego typu infrastruktury, w tym opracowań z tego zakresu z innych obszarów (np. Standardów Dostępności Miasta Stołecznego Warszawy czy Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot).</p> <p>W ramach realizacji działania należy uwzględnić szczególnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>bezpieczeństwo</b> OzN, osób prowadzących wózki dziecięce itp.;</li> <li>• <b>kluczowe lokalizacje</b> takie jak otoczenie: szkół, przedszkoli, szpitali, osiedli mieszkalnych, najistotniejszych zakładów pracy, dużych obiektów handlowych, usługowych i gastronomicznych, kościołów czy innych kluczowych generatorów ruchu;</li> <li>• <b>integrację z transportem zbiorowym</b>, w tym szczególnie umożliwienie OzN, osobom z wózkami dziecięcymi itp. wygodne i bezpieczne korzystanie z autobusów i pociągów oraz możliwość dogodnego dotarcia do nich, a także do kas i innych istotnych obiektów na terenie węzłów przesiadkowych, przystanków, stacji) itp.;</li> <li>• <b>bieżące utrzymanie</b> sieci na najwyższym poziomie, zapewniające OzN itp. całoroczną dostępność i bezpieczeństwo przemieszczania się.</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, MZDW, organizatorzy PTZ ZNOF, spółki grupy PKP, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, UMWM, MUW, SP S, MOF Łuków, MW, ZSUMP
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p> <p>Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach</p>

	<p>Działanie 3.5. Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej</p> <p>Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym</p> <p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	
Opis sposobu realizacji	<p>Budowa, rozbudowa i modernizacja dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów i kontrapasów rowerowych, kontraruchu rowerowego, dróg 2-1, woonerfów i innych rozwiązań tego typu w celu uzyskania <b>wysokiej jakości, bezpiecznej, spójnej, gęstej, wygodnej i dostępnej sieci rowerowej</b> w skali całego obszaru funkcjonalnego oraz w powiązaniu z obszarami ościennymi. W ramach działania uwzględniane będą m.in. takie aspekty jak: likwidowanie <b>miejsc niebezpiecznych</b> i istniejących <b>luk</b> (również w postaci połączeń międzygminnych, uzupełniania brakujących przejazdów kolejowych itp.), dążenie do zapewnienia jak największej liczby rowerowych <b>połączeń bezpośrednich, separowanie ruchu</b> rowerowego od pieszego, likwidowanie <b>obiektów w skrajni</b> tras rowerowych, poprawa <b>geometrii</b> tras, <b>oświetlenie, oznakowanie i hierarchizacja</b> tras.</p> <p>Działanie będzie realizowane przy uwzględnieniu <b>standardów</b> planowania i projektowania tego typu infrastruktury, w tym szczególnie standardów WR-D-42 i wszelkich innych opracowań prezentujących <b>dobre praktyki</b> w tym zakresie. Sieć będzie całorocznie na <b>bieżąco utrzymywana</b> tak, aby zapewnić użytkownikom możliwość nieprzerwanego, bezpiecznego korzystania z niej, niezależnie od warunków pogodowych. Kluczowymi miejscami objętymi działaniem będą okolice szkół, przedszkoli, najważniejszych generatorów ruchu itp. Wybrane rozwiązania będą wdrażane testowo, w formie <b>prototypowania</b> przestrzeni (np. woonerfy), zachowane będą także założenia <b>projektowania uniwersalnego</b>. W odniesieniu do wybranych inwestycji prowadzone będą także <b>audyty i konsultacje</b> społeczne mające na celu precyzyjne uwzględnienie rzeczywistych potrzeb użytkowników.</p> <p>Uwzględniana będzie możliwość i konieczność powiązania OF z obszarami ościennymi oraz właściwe harmonogramowanie i koordynowanie prac realizowanych na sąsiadujących terenach. Choć kluczowe będzie rozwijanie transportowej sieci rowerowej, to działanie obejmować będzie także rozwój szlaków <b>turystyki</b> rowerowej.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, MZDW
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, UMWM, MUW, SP S, MOF Łuków, MW, ZSUMP
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 1.10 Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami</p>

	<p>Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p> <p>Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p> <p>Działanie 5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej	
Opis sposobu realizacji	<p>Budowa dobrej jakości, spełniających <b>standardy</b> (m.in. WR-D-42) nowych elementów rowerowej infrastruktury punktowej (oraz zachęcanie do jej budowy przez podmioty prywatne) w celu uzyskania odpowiedniego jej zagęszczenia na poszczególnych fragmentach OF oraz modernizacja istniejących elementów tej infrastruktury. Szczególny nacisk położony zostanie na <b>lokowanie: parkingów</b> (w tym B&amp;R) i <b>stojaków rowerowych</b> (U-kształtnych zamiast szeregowych), <b>rowerowni, schowków, stacji samodzielnych napraw, podpórek, totemów rowerowych</b> na głównych trasach, <b>wygrodzień</b>, elementów tzw. „<b>niewidzialnej infrastruktury</b>”, <b>elektronicznych systemów</b> wspomagających ruch rowerowy, <b>wind, podjazdów, ramp, ładowarek do rowerów elektrycznych, ławek, śmietników, toalet, zapleczy sanitarnych, MOR-ów, pumtracków</b> itp.</p> <p>Kluczowe w działaniu będzie zapewnienie <b>wysokiej dostępności</b> transportu rowerowego, <b>bezpieczeństwa</b>, właściwego <b>utrzymania, wygody i jakości</b>. Poszczególne elementy mogą stylistyką nawiązywać do specyfiki Obszaru. Kluczowymi miejscami objętymi działaniem będą okolice szkół, przedszkoli, najważniejszych generatorów ruchu itp. Zachowane będą założenia <b>projektowania uniwersalnego</b>, a w odniesieniu do wybranych inwestycji prowadzone będą także <b>audyty i konsultacje</b> społeczne mające na celu precyzyjne uwzględnienie rzeczywistych potrzeb użytkowników. Wybrane rozwiązania będą wdrażane w formie prototypowania.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, MZDW, organizatorzy PTZ ZNOF, spółki grupy PKP, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, UMWM, MUW, SP S, MOF Łuków, MW, ZSUMP
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p> <p>Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach</p>

	<p>Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie będzie polegało na stosowaniu szeregu rozwiązań mających na celu jak najlepsze powiązanie ruchu pieszego, rowerowego, UTO itp. z publicznym transportem zbiorowym. <b>Budowane i modernizowane będą trasy piesze oraz rowerowe łączące sieć pieszą i rowerową z transportem publicznym</b>, szczególnie z głównymi węzłami przesiadkowymi. W miejscach tych powstaną <b>parkingi rowerowe, rowerownie, stacje rowerów publicznych, zaplecza sanitarne, rampy</b> itp. Montowane będzie <b>oświetlenie i monitoring</b>. Zapewniana będzie jak najwyższa <b>dostępność transportu publicznego</b> pieszo i rowerem poprzez budowę oraz modernizację tras łączących węzły z jak największym obszarem. Umożliwiony będzie wygodny i tani lub bezpłatny przewóz rowerów itp. pojazdami transportu zbiorowego, które zostaną do tego technicznie dostosowane. W realizacji działania pomoże wspieranie się opracowaniami z zakresu <b>projektowania uniwersalnego, standardów planowania i projektowania</b> tras rowerowych (m.in. WR-D-42) oraz prezentujących <b>dobre praktyki</b>. W odniesieniu do wybranych zagadnień prowadzone będą także <b>audyty, konsultacje społeczne i badania</b> przepływów pieszych, rowerowych itp. Działanie to będzie realizowane również przy uwzględnieniu możliwości i konieczności powiązania OF z obszarami ościennymi.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, GDDKiA, MZDW, organizatorzy PTZ ZNOF, spółki grupy PKP, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, UMWM, MUW, SP S, MOF Łuków, MW, ZSUMP
Działania poprzedzające	-

**Działania  
uzupełniające**

- Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP
- Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności
- Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje
- Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce
- Działanie 2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu
- Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych
- Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach
- Działanie 3.5. Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej
- Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce
- Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym
- Działanie 3.8. Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF
- Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej
- Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej
- Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.
- Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej
- Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej
- Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną
- Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej
- Działanie 6.1. Poprawa wizerunku transportu publicznego
- Działanie 6.2. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego
- Działanie 6.3. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną	
Opis sposobu realizacji	<p>Aby zapewnić jak najbardziej zrównoważony rozwój systemu mobilności, <b>konieczne jest dopuszczenie do decydowania o jego kształcie przez jego użytkowników</b>. W ten sposób możliwe staje się precyzyjne dopasowanie wszelkich inwestycji, projektów, programów, rozwiązań itp. do rzeczywistych potrzeb mieszkańców i przyjezdnych. Dzięki temu można również uzyskać dostęp do danych, które w inny sposób byłyby niemożliwe lub bardzo trudne do zebrania, jak np. bieżące informacje o stanie sieci pieszej i rowerowej, miejsca niebezpieczne, kluczowe braki lub niedogodności w sieci, interesujące pomysły na jej rozbudowę, informacje zwrotne na temat wysokiego zadowolenia z wybranych elementów infrastruktury, zapotrzebowanie na uzupełnienie specyficznej infrastruktury dla OzN, budowę/modernizację szlaków turystycznych itp.</p> <p>Dlatego też powstaną <b>różne kanały wymiany tego typu informacji pomiędzy władzami a użytkownikami</b>, m.in. strony do kontaktu internetowego, infolinia, aplikacja, programy konsultacyjne itp.</p> <p>Ponadto realizowane będą działania mające na celu powiązanie wszelkich ww. użyteczności z aplikacjami i innymi mediami służącymi obsłudze i wsparciu systemów pojazdów współdzielonych, publicznego transportu zbiorowego, płatnych parkingów itd.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, ZSUMP
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, środki zewnętrzne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, przewoźnicy, UMWM, MUW, SP S, spółki grupy PKP, MW, Policja, Straż Miejska, KM, OSD
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 1.10 Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami</p> <p>Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności</p> <p>Działanie 2.3. Cyfryzacja danych przestrzennych</p> <p>Działanie 3.8. Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF</p>

	<p>Działanie 4.3. Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.</p> <p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.8. Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej	
Opis sposobu realizacji	<b>Uwzględnienie zieleni miejskiej</b> (szczególnie wysokiej – drzewa, krzewy) w jak największej liczbie projektów z zakresu budowy i modernizacji sieci pieszej i rowerowej, przy zapewnieniu właściwych standardów infrastrukturalnych, w tym geometrii, skrajni i innych aspektów stanowiących o bezpieczeństwie i funkcjonalności. <b>Utrzymanie zieleni</b> , w tym m.in. przycinanie, ochrona przez szkodnikami, solą drogową itp. zapewnianie przestrzeni do rozwoju itd. Zachowywanie jak największej ilości zieleni podczas budowy i modernizacji infrastruktury – projektowanie tras w taki sposób, aby m.in. omijać drzewa zamiast je wycinać. <b>Budowa elementów infrastruktury błękitno-zielonej</b> jako uzupełnienia przestrzeni publicznej łączącej infrastrukturę transportową z zielenią miejską oraz elementami wodnymi.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, zarządcy dróg powiatowych, MZDW, GDDKiA, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, ZSUMP, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 2.2. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 3.6. Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce</p> <p>Działanie 3.7. Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym</p> <p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Działanie 5.6. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym</p>

---

	Działanie 5.8. Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym Działanie 6.1. Poprawa wizerunku transportu publicznego
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

## 2.5. Zrównoważony i bezpieczny transport drogowy

Działanie 5.1. Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie polega na <b>wdrożeniu aktywnej polityki parkingowej</b> w Siedlcach i pozostałych gminach MOF poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>rozszerzenie obszaru Strefy Płatnego Parkowania</b> na terenie Siedlec (uwzględniając w szczególności ul. Kilińskiego i Plac Tysiąclecia);</li> <li>• dążenie do <b>zmniejszenia liczby miejsc postojowych</b> w ścisłym centrum Siedlec kosztem parkingów buforowych (działanie 5.2.) oraz udostępnienia przestrzeni dla pieszych i rowerzystów;</li> <li>• <b>zapobieganie parkowaniu na chodnikach i trawnikach</b> poprzez stosowanie barier infrastrukturalnych i wygradzeń (np. słupki blokujące U-12c);</li> <li>• reorganizację spontanicznie tworzących się miejsc postojowych („klepiska”) poprzez <b>stosowanie barier infrastrukturalnych</b> (jw.) lub ich legalizację i odpowiednie oznakowanie;</li> <li>• <b>poprawę oznakowania</b> poziomego istniejących zatok i miejsc postojowych (wyznaczenie granic postoju w celu zapewnienia drożności chodników).</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce, Zarząd Dróg Powiatowych
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Policja, Straż Miejska
Działania poprzedzające	Działanie 5.2. Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach
Działania uzupełniające	<p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.2. Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada <b>budowę parkingów buforowych</b> typu Park&amp;Go na obrzeżach stref Strefy Płatnego Parkowania w Siedlcach.</p> <p>Funkcjonowanie tej infrastruktury powinno być ściśle skoordynowane ze środkami <b>ograniczenia ruchu samochodowego</b> oraz <b>zmniejszeniem liczby miejsc postojowych w strefach śródmiejskich</b>. Dobrze ulokowany parking buforowy powinien pozwalać na pozostawienie samochodu i wygodne dojście w ciągu 5-10 minut do istotnych punktów handlowych i usługowych. Przykładowe, potencjalne lokalizacje parkingów buforowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• na tyłach ul. Kilińskiego/Pułaskiego, działki 50-19/2, 50-19/3;</li> <li>• ul. Świrskiego, działka 41-47/3 (uporządkowanie istniejącego parkingu);</li> <li>• róg 11 Listopada/Aslanowicza, działki 41-4, 41-5/2 (uporządkowanie istniejącego parkingu);</li> <li>• działka 122-1/52 po północno-wschodniej stronie wiaduktu „garwolińskiego”.</li> </ul> <p>Parkingi buforowe powinny zapewniać możliwość darmowego postoju lub postoju płatnego przy stawkach jednostkowych niższych niż obowiązujące w SPP.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM Siedlce
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	ZSUMP, Zarząd Dróg Powiatowych, mieszkańcy
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 5.1. Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej</p> <p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada <b>lokalizację szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</b> w oparciu o statystyki Policji (powtarzające się zdarzenia drogowe) oraz konsultacje społeczne (miejsca uznawane za szczególnie niebezpieczne).</p> <p>Dla wskazanych lokalizacji działanie przewiduje przeprowadzenie <b>audytu BRD</b> w celu zidentyfikowania możliwych rozwiązań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Równolegle konieczne jest przeprowadzenie <b>audytu bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych</b> po kątem oświetlenia oraz prawidłowości i widoczności oznakowania.</p> <p>Podczas audytu należy zwrócić szczególną uwagę na lokalizacje charakteryzujące się dużą liczbą zdarzeń drogowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DW698: Siedlce ul. Starowiejska, Janowska, Stok Lacki – Folwark ul. Siedlecka; Stok Lacki ul. Siedlecka;</li> <li>• Siedlce/Grabianów, ul. Łukowska;</li> <li>• Chodów, skrzyżowanie DK63/DW696 oraz przejście DK63 i DW696 przez miejscowość;</li> <li>• Zawady gm. Zbuczyn, przejście DK2 przez miejscowość;</li> <li>• Bojmie, skrzyżowanie Warszawska/Południowa;</li> <li>• Żelków-Kolonia, przejście DW803 przez miejscowość.</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Siedlce, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich, GDDKiA
Horyzont czasowy	2025
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Policja
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada, dla lokalizacji zidentyfikowanych na podstawie Działania 5.3, <b>zastosowanie środków poprawy bezpieczeństwa</b> ruchu drogowego adekwatnych dla danej lokalizacji, takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zabudowywanie elementów infrastruktury wymuszające <b>ograniczenie prędkości</b> w miejscach niebezpiecznych na tzw. „prostych odcinkach dróg” – szykany, sygnalizacja wzbudzana wymuszająca zmniejszenie prędkości, automatyczna oraz doraźna kontrola prędkości;</li> <li>• <b>korektę geometrii</b> i organizacji ruchu dla niebezpiecznych skrzyżowań;</li> <li>• dla niebezpiecznych przejść dla pieszych – osygnalizowanie, sygnalizatory świetlne połączone z radarami, azyle i antyzatoki, wyniesiona nawierzchnia wymuszająca spowolnienie ruchu pojazdów.</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Siedlce, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich, GDDKiA
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, środki unijne, środki krajowe
Partnerzy	Policja
Działania poprzedzające	Działanie 5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej
Działania uzupełniające	Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada zlokalizowanie obszarów dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego na terenie Siedlec a także na obszarach pozamiejskich, takich jak np.: okolice placówek edukacyjnych, obrzeża parków, pasaże handlowo-usługowe, okolice targowisk, uliczki wewnątrz osiedli mieszkaniowych, a następnie zastosowanie tam środków kameralizacji (uspokojenia) ruchu drogowego.</p> <p>W zakres wspomnianych środków wchodzi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wprowadzanie stref zamieszkania;</li> <li>• wprowadzanie ograniczeń prędkości do 30 km/h (strefa Tempo 30);</li> <li>• budowa woonerfów;</li> <li>• budowa wyniesionych tarcz skrzyżowań;</li> <li>• przebudowa skrzyżowań na ronda;</li> <li>• stosowanie szykan drogowych, progów zwalniających;</li> <li>• montaż sygnalizacji wzbudzonej.</li> </ul> <p>Ponadto zwiększenie liczby przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych pozwalających na lepsze skomunikowanie celów podróży.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Siedlce, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich, GDDKiA
Horyzont czasowy	2028
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, środki unijne, środki krajowe
Partnerzy	Policja
Działania poprzedzające	<p>Działanie 5.3. Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej</p> <p>Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p>
Działania uzupełniające	<p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.6. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada <b>budowę nowych odcinków dróg</b> mających na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kontynuacja starań na rzecz budowy zachodniej obwodnicy Siedlec;</li> <li>budowa wewnętrznej obwodnicy Miasta Siedlce na odcinku od ul. Kazimierzowskiej do ul. Janowskiej.</li> </ul> <p>Działanie zakłada także <b>zarządzanie ograniczeniami tonażowymi dla pojazdów ciężkich</b> (powyżej 3,5 t) w skali całego Obszaru we współpracy z zarządcami dróg wyższego szczebla – wojewódzkimi i krajowymi. W zakres działania wchodzi także kierowanie pojazdów ciężarowych na wyznaczone wcześniej drogi rozprowadzające, pomijające w maksymalnym stopniu tereny zabudowy mieszkaniowej (także kosztem wydłużenia trasy dostaw).</p> <p>W przypadku uruchomienia obwodnic i nowych odcinków dróg oraz po otwarciu autostrady A2 – działanie zakłada <b>rewizję ograniczeń tonażowych</b> na drogach istniejących. Kluczowa dla efektywnej realizacji działania jest skuteczna kontrola respektowania ograniczeń tonażowych przez kierowców. W razie potrzeby powinny być prowadzone konsultacje z nadawcami i odbiorcami ładunków w zakresie wytyczenia optymalnych dróg ich dowozu,</p> <p>Nowe odcinki dróg powinny zostać wyposażone w <b>środki ochrony przed hałasem</b> (ekrany i płoty akustyczne, strefy buforowe z zielenią, wały ziemne itp.).</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	1
Niezbędne finansowanie	Środki własne, środki unijne, środki krajowe
Partnerzy	Policja, Starostwo Powiatowe w Siedlcach, nadawcy i odbiorcy ładunków – zakłady przemysłowe
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>Działanie 5.5. Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.7. Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>na terenie Siedlec: <b>wytyczenie miejsc postojowych</b> („kopert”) <b>przeznaczonych wyłącznie dla dostaw towarów</b> (postój do 15 minut) w obszarach koncentracji punktów handlowych i usługowych;</li> <li>na terenie Siedlec: dalsze <b>wprowadzanie ograniczeń czasowych w ruchu samochodów ciężarowych</b> i dostawczych w centrum miasta;</li> <li>we wszystkich gminach MOF: <b>konsultowanie lokalizacji automatów paczkowych</b> (paczkomatów) z ich operatorami tak aby ich działalność nie ingerowała w ruch pieszy i rowerowy.</li> </ul>
Odpowiedzialność za realizację	UM Siedlce, gminy MOF
Horyzont czasowy	2027
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne
Partnerzy	Policja, Straż Miejska, właściciele punktów handlowych i usługowych
Działania poprzedzające	Działanie 5.1. Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej
Działania uzupełniające	<p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.8. Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada, w ramach istniejącej sieci dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych, <b>montaż zabezpieczeń akustycznych</b> na obszarach zabudowy mieszkaniowej. Mowa o zabezpieczeniach typu: ekrany akustyczne, płoty akustyczne, pasy zieleni, cicha nawierzchnia drogowa.</p> <p>W dłuższym okresie: kształtowanie stref zabudowy mieszkaniowej w sposób taki, aby pomiędzy drogami o wysokim natężeniu ruchu a zabudowaniami mieszkalnymi znalazły się <b>strefy buforowe wypełnione zielenią</b> lub budynki niewrażliwe na hałas.</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, środki krajowe i unijne
Partnerzy	-
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 4.1. Rozwój liniowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.2. Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 5.4. Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych</p> <p>Działanie 5.6. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

## 2.6. Świadomi mieszkańcy MOF

Działanie 6.1. Poprawa wizerunku transportu publicznego	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zawiera wszelkie rozwiązania mające na celu <b>zmianę postrzegania przemieszczania się transportem publicznym</b>. Obecnie bardzo często jest ona postrzegana jako forma mobilności dla osób o niskim statusie społecznym. W celu zmiany tego stanu, prowadzone będą działania edukacyjne, promocyjne oraz informacyjne, których celem będzie przekonanie społeczeństwa do tej formy transportu.</p> <p>Wspomniane działania będą mieć na celu przekazywanie informacji dotyczących <b>pozytywnego wpływu poruszania się autobusem na środowisko</b>. Podkreślone zostaną również <b>zalety korzystania z transportu zbiorowego</b> w połączeniu z formami aktywnej mobilności (jazda rowerem, chodzenie pieszo) na zdrowie fizyczne oraz poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie autobus zostanie wskazany jako środek transportu, który jest dostosowany do potrzeb mieszkańców, a dzięki wprowadzeniu jednolitej taryfy łatwy w obsłudze oraz dostępny w większości miejscowości w obszarze realizacji SUMP.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W
Horyzont czasowy	Działanie cykliczne
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, przewoźnicy komercyjni
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>6.2. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego</p> <p>6.3. Organizacja wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 6.2. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie będzie uwzględniało <b>promowanie przemieszczania się środkami transportu alternatywnymi wobec samochodu osobowego</b>. Należą do nich: transport zbiorowy, jazda rowerem, podróże piesze, korzystanie ze środków transportu współdzielonego lub UTO. Zachęcanie do korzystania ze wspomnianych form przemieszczania będzie się odbywało za pośrednictwem <b>kampanii informacyjnych i edukacyjnych</b> prowadzonych w przestrzeni publicznej, tj. m.in.: w pojazdach transportu zbiorowego, na przystankach/ stacjach, czy w mediach lokalnych i będzie kierowane do ogółu społeczeństwa.</p> <p>Treść kampanii będzie prezentowała <b>negatywny wpływ transportu samochodowego</b> na jakość powietrza, klimat akustyczny, jakość gleb w pobliżu ciągów komunikacyjnych, poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zajętość przestrzeni jaka jest niezbędna aby zapewnić miejsca parkingowe. Jednocześnie wskazywane będą alternatywy dla zagospodarowania przestrzeni parkingowych.</p> <p>Równocześnie przekazywane będą informacje na temat <b>zalet korzystania z alternatyw wobec samochodu osobowego środków transportu</b> i korzystnego ich wpływu na zdrowie fizyczne, środowisko naturalne oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kolejną funkcją kampanii jest dawanie dobrego przykładu przez podmioty publiczne, w postaci przemieszczania się pracowników zrównoważonymi środkami transportu oraz lobbowanie takich zachowań u podmiotów prywatnych. Stosowanie różnego rodzaju <b>zachęt dla pracowników</b>, tak by jeździli do pracy transportem zbiorowym, rowerem itp. (m.in. dopłaty do biletów, loterie, akcje promocyjne, mobilnościowe, pikniki firmowe).</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
Partnerzy	NGO, przewoźnicy, podmioty prywatne
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	6.1. Poprawa wizerunku transportu publicznego 6.3. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### Działanie 6.3. Organizacja wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych

#### Opis sposobu realizacji

**Wydarzenia promujące mobilność zrównoważoną**, w tym aktywną, będą organizowane w formie:

- Dni Transportu Publicznego i innych wydarzeń związanych z Europejskim Tygodniem Zrównoważonego Transportu;
- rajdów rowerowych;
- pikników mobilnościowych, wycieczek studyjnych, spacerów połączonych z pogadankami mobilnościowymi, gier i zabaw w tematyce zrównoważonej mobilności;
- konkursów i akcji, takich jak np. „rowerowy maj”;
- **zajęć dla dorosłych**, kierowców i osób planujących zostać kierowcami m.in. dotyczących:
  - zasad bezpieczeństwa ruchu pieszego, rowerowego i drogowego, w tym zajęć z bezpiecznego kierowania samochodem/motocyklem/skuterem szczególnie w trudnych warunkach atmosferycznych, a także udostępnianie symulatora zdarzeń drogowych;
  - zasad podróżowania transportem zbiorowym oraz zasad kultury pojazdów i w przestrzeni publicznej okołotransportowej;
  - szczegółowych zagadnień dotyczących negatywnych efektów zewnętrznych transportu, w tym głównie drogowego;
- **organizacji warsztatów** skierowanych do przedszkolaków, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz studentów. Podczas warsztatów zostaną poruszone m.in. kwestie związane z:
  - bezpieczeństwem pieszych oraz rowerzystów;
  - zasadami bezpieczeństwa i kultury osobistej w pojazdach transportu zbiorowego;
  - zasadami bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym;
- utworzenia **miasteczek ruchu drogowego** na terenach szkół - wykorzystanie metody poznawczej w kształceniu uczniów na temat zrównoważonej mobilności spowoduje, że przekazana wiedza zostanie zapamiętana na dłużej i zostanie wykorzystana przez uczniów w przyszłości; utworzenie miasteczek ruchu rowerowego na terenie szkół umożliwi także uczniom zdanie egzaminu na kartę rowerową;
- prowadzenia **warsztatów dla projektantów** chodników, tras rowerowych i dróg na obszarze MOF Miasta Siedlce i współpraca pomiędzy zarządcami poszczególnych elementów infrastruktury. Edukacja na temat wdrażania standardów WR-D-41 i WR-D-42 oraz innych wytycznych i dobrych praktyk w tym zakresie.

#### Odpowiedzialność za realizację

UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W

#### Horyzont czasowy

Działanie cykliczne

<b>Klasa kosztu</b>	<b>3</b>
<b>Niezbędne finansowanie</b>	Środki własne, fundusze europejskie, fundusze krajowe i wojewódzkie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne
<b>Partnerzy</b>	NGO, przewoźnicy, podmioty prywatne
<b>Działania poprzedzające</b>	-
<b>Działania uzupełniające</b>	6.1. Poprawa wizerunku transportu publicznego 6.2. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



## 2.7. Działania dodatkowe w ramach scenariusza maksymalnego

### Działanie 1.9. Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego

<p>Opis sposobu realizacji</p>	<p>Współpraca na rzecz organizacji publicznego transportu zbiorowego w MOF Miasta Siedlce przyjmuje dziś formę porozumień międzygminnych. Oprócz tego funkcjonuje transport gminny organizowany przez gminę Mokobody, który przyczynia się do <b>zmniejszenia wykluczenia komunikacyjnego</b> oraz przewozy organizowane przez przewoźników komercyjnych na podstawie zezwoleń i zaświadczeń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Oznacza to, że nie istnieje obecnie możliwość ujednoczenia sieci połączeń, rozkładów jazdy, taryfy, zarządzania informacją pasażerską, oznakowania pojazdów, stworzenia wspólnego standardu przewozów, pozyskania środków z FRPA czy rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych.</p> <p>Pewną odpowiedzią na powyższy problem może być <b>związek powiatowo-gminny</b>. Dlatego w obecnej sytuacji prawnej oznacza to konieczność porozumienia się i podjęcia współpracy pomiędzy samorządami MOF (w szczególności Miasta Siedlce i Gminy Mokobody, które organizują obecnie publiczny transport zbiorowy) w zakresie funkcjonujących systemów komunikacji miejskiej i gminnych przewozów pasażerskich. <b>Wszelkie zmiany organizacji PTZ powinny zostać poprzedzone analizą</b> możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, która przeanalizuje zalety, korzyści, wady i koszty zmiany organizacji.</p> <p>Realizacja przewozów w nowej formule organizacyjnej może się też odbywać w podziale na <b>pakiety linii</b>. Nie oznacza to jednak, że realizować to będzie podmiot wewnętrzny (np. na terenie gminy Mokobody mogą być realizowane połączenia MPK Siedlce oraz PKS Sokółów Podlaski w formie osobnych pakietów linii przy funkcjonowaniu jednej taryfy uchwalonej przez Zgromadzenie Związku Powiatowo-Gminnego).</p>
<p>Odpowiedzialność za realizację</p>	<p>Gminy MOF Miasta Siedlce (w szczególności Organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce)</p>
<p>Horyzont czasowy</p>	<p>2030+</p>
<p>Klasa kosztu</p>	<p>3</p>
<p>Niezbędne finansowanie</p>	<p>Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce</p>
<p>Partnerzy</p>	<p>Operatorzy MOF Miasta Siedlce, przewoźnicy, podmioty prywatne</p>
<p>Działania poprzedzające</p>	<p>-</p>
<p>Działania uzupełniające</p>	<p>Działanie 1.2. Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej</p>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.10. Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i ich członkami	
Opis sposobu realizacji	Metropolia Warszawska oraz Miejski Obszar Funkcjonalny Łukowa i ich członkowie także przygotowali Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla swoich obszarów. Dlatego dla <b>zwiększenia spójności planowania i realizacji idei zrównoważonej mobilności</b> będziemy współpracować oraz wymieniać się doświadczeniami w tym zakresie, celem zwiększenia spójności systemu zrównoważonej mobilności w Polsce. Przykładowo, <b>współpraca</b> może obejmować ustalanie oferty przewozowej, czy przebiegu dróg rowerowych na terenach stykowych pomiędzy obszarami funkcjonalnymi (gmina Wiśniew – gmina Łuków) czy Metropolii (gmina Kotuń – gmina Mrozy, gmina Kałuszyn).
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP, Gminy MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	<b>3</b>
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce
Partnerzy	Operatorzy MOF Miasta Siedlce, przewoźnicy, MW, MOF Łuków, SP S
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętymi Planem Mobilności	
Opis sposobu realizacji	Część gmin z MOF Miasta Siedlce nie podjęły się opracowania Planu Mobilności razem z gminami, które zostały uwzględnione w niniejszym dokumencie. W celu uniknięcia dysproporcji w zakresie rozwoju transportu i mobilności na obszarze MOF Miasta Siedlce <b>podjęte zostaną rozmowy oraz współpraca</b> ze wspomnianymi podmiotami. W miarę potrzeb i możliwości, działanie powinno także objąć współpracę z powiatem siedleckim.
Odpowiedzialność za realizację	ZSUMP, Gminy MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	<b>3</b>
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce
Partnerzy	SP S
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 4.9. Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	
Opis sposobu realizacji	Działanie obejmuje prowadzenie analiz i badań z zakresu stosowania różnego rodzaju rowerów i innych tego typu pojazdów współdzielonych oraz ich wdrażanie, początkowo w formie pilotaży, a docelowo jako stałego elementu sieci rowerowej. <b>Pilotaże muszą być prowadzone w sposób logicznie uzasadniony, rozsądny i uwzględniający rzeczywiste potrzeby mieszkańców</b> OF oraz przyjezdnych. Konieczne jest również <b>uwzględnianie ruchu prognozowanego</b> , który zostanie wzbudzony m.in. poprzez rozbudowę sieci rowerowej oraz jej <b>ściśle łączenie z siecią publicznego transportu zbiorowego</b> . W przypadku planowania i wdrażania rozwiązań z tego zakresu, uwzględniane będą <b>różne rodzaje pojazdów</b> (rowery miejskie, górskie, elektryczne, towarowe, z fotelikami dziecięcymi i/lub przyczepkami, hulajnogi itp.) i <b>różne formy organizacyjno-prawne</b> (publiczne, prywatne, stacyjne, bezstacyjne itp.). Wdrażane systemy będą się charakteryzować najwyższą dostępnością dla użytkowników, również pod kątem jej obsługi (intuicyjna aplikacja itp.). Możliwe będzie powiązanie powstałego systemu z analogicznymi systemami funkcjonującymi na obszarach ościennych.
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2030+
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, środki zewnętrzne, budżet obywatelski, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, PKP PLK, zarządcy przystanków i dworców, przewoźnicy, organizatorzy PTZ MOF Miasta Siedlce, ZSUMP, MOF Łuków
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<p>Działanie 1.1. Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP</p> <p>Działanie 1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>Działanie 1.10 Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami</p> <p>Działanie 1.11. Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności</p> <p>Działanie 2.1. Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</p> <p>Działanie 3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</p> <p>Działanie 3.4. Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach</p> <p>Działanie 4.4. Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Działanie 4.5. Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej</p>

	<p>Działanie 4.6. Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym</p> <p>Działanie 4.7. Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną</p> <p>Działanie 5.2. Budowa parkingów buforowych (Park&amp;Go) w Siedlcach</p> <p>Działanie 5.7. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych</p> <p>Działanie 6.1. Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji</p> <p>Działanie 6.2. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego</p>
--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 5.9. Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych	
Opis sposobu realizacji	<p>Działanie zakłada wykonanie <b>analizy obecnego i prognozowanego zapotrzebowania (liczby i przepustowości) na stacje ładowania</b> dla elektrycznych samochodów osobowych wraz z propozycją ich lokalizacji.</p> <p>Nieodłącznym elementem działania będzie <b>przeprowadzenie konsultacji z podmiotami prywatnymi</b> planującymi budowę punktów ładowania w celu wyznaczenia ich optymalnej lokalizacji oraz zapewnienia dostępności miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych.</p> <p>W przypadku niedostatecznego pokrycia obszaru MOF punktami ładowania, działanie obejmie inicjację aktywności mającej na celu <b>zwiększenie liczby punktów ładowania</b> (w tym realizowanych w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego i tworzenia tzw. hubów mobilności).</p> <p>W pozostałej części MOF, preferowane lokalizacje stacji ładowania samochodów elektrycznych to przede wszystkim te w bezpośrednim sąsiedztwie centrów miast oraz wszystkich większych punktów przesiadkowych, czy budynków użyteczności publicznej (m.in. siedziby urzędów administracji samorządowej i państwowej), galerii i centrów handlowych, obiektów sportowych (w tym klubów fitness, basenów, siłowni itp.).</p>
Odpowiedzialność za realizację	Gminy MOF Miasta Siedlce
Horyzont czasowy	2030
Klasa kosztu	2
Niezbędne finansowanie	Środki własne, fundusze europejskie, środki prywatne, środki pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Partnerzy	Podmioty prywatne, operatorzy stacji ładowania, operatorzy sieci dystrybucyjnych
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Działanie 6.4. Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	
Opis sposobu realizacji	<p>Mieszkańcy zostaną włączeni w proces planowania przestrzeni miejskiej. Zostanie to umożliwione dzięki <b>organizowaniu konsultacji społecznych</b> przy uchwalaniu MPZP oraz lokowaniu nowych usług i inwestycji. Wdrożenie w tym zakresie <b>prototypowania przestrzeni publicznych</b> z udziałem mieszkańców rozumianego jako wdrażanie tymczasowych zmian i bieżące weryfikowanie rozwiązań na podstawie odpowiedzi zwrotnych od użytkowników ruchu.</p> <p>Mieszkańcy będą mogli także zgłaszać swoje uwagi i propozycje dotyczące zmian w układzie transportowym Obszaru Funkcjonalnego podczas wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność, a także kampanii edukacyjnych.</p> <p>W celu wdrażania zmian komunikacyjnych w sposób zgodny z potrzebami mieszkańców istotnym jest <b>przeprowadzanie badań społecznych</b> (np. w formie ankiet, wywiadów indywidualnych, moderowanej dyskusji w grupie) podczas organizowanych wydarzeń związanych z promowaniem i edukowaniem w zakresie zrównoważonej mobilności.</p>
Odpowiedzialność za realizację	UM S, UG S, UG Z, UG M, UG K, UG W
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Klasa kosztu	3
Niezbędne finansowanie	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF Miasta Siedlce
Partnerzy	NGO, mieszkańcy, podmioty prywatne, placówki oświatowe w MOF-ie
Działania poprzedzające	-
Działania uzupełniające	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.8. Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności</li> <li>2.1. Centra lokalne - tworzenie miejsc agregujących różne funkcje</li> <li>2.3. Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce</li> <li>2.4. Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu</li> <li>3.2. Współpraca na rzecz dobrej kolei</li> <li>3.3. Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych</li> <li>4. Rozwój mobilności aktywnej (wszystkie działania z zakresu celu)</li> <li>5. Mniej energochłonny system transportowy (wszystkie działania z zakresu celu)</li> <li>6.1. Poprawa wizerunku transportu publicznego</li> <li>6.2. Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego</li> <li>6.4. Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

### 3. Harmonogram wdrażania Planu

Numer działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
<b>1. Wspólny system mobilności</b>									
1.1.									
1.2.									
1.3.									
1.4.									
1.5.									
1.6.									
1.7.									
1.8.	Działanie ciągłe								
<b>2. Dobrze zaplanowany MOF</b>									
2.1.									
2.2.									
2.3.	Działanie ciągłe								
2.4.	Działanie ciągłe								
<b>3. Zintegrowany system transportu publicznego</b>									
3.1.	Działanie ciągłe								
3.2.	Działanie ciągłe								
3.3.									
3.4.									
3.5.	Działanie ciągłe								
3.6.									
3.7.									



Numer działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
3.8.									
3.9.									
3.10.									
<b>4. Rozwój mobilności rowerowej</b>									
4.1.	Działanie ciągłe								
4.2.	Działanie ciągłe								
4.3.	Działanie ciągłe								
4.4.	Działanie ciągłe								
4.5.	Działanie ciągłe								
4.6.	Działanie ciągłe								
4.7.									
4.8..	Działanie ciągłe								
<b>5. Zrównoważony i bezpieczny transport drogowy</b>									
5.1.	Działanie ciągłe								
5.2.									
5.3.									
5.4.									
5.5.									
5.6.									
5.7.									
5.8.	Działanie ciągłe								
<b>6. Świadomi mieszkańcy MOF</b>									
6.1.	Działanie cykliczne								

Numer działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
6.2.	Działanie ciągłe								
6.3.	Działanie cykliczne								
7. Działania dodatkowe w ramach scenariusza maksymalnego									
1.9.									
1.10.	Działanie ciągłe								
1.11.	Działanie ciągłe								
4.9.									
5.9.									
6.4.									

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.