



WOLAŃSKI



EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ DLA GMIN MIEJSKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO MIASTA SIEDLCE 2030+

Sierpień 2026



dr hab. Michał Wolański, prof. SGH

Bartosz Jarecki

Dominik Makurat



Spis treści

Słownik skrótów i akronimów	4
1. Metodyka ewaluacji.....	5
1.1. Źródła danych	5
1.2. Zastosowane metody badawcze	5
1.3. Sposób oceny działań	6
1.4. Zasady formułowania wniosków i rekomendacji	6
2. Zarządzanie wdrażaniem i monitorowanie działań w cyklu SUMP	7
3. Aktualizacja diagnozy – kluczowe zmiany uwarunkowań systemu mobilności MOF Miasta Siedlce w latach 2023-2026	11
3.1. Uwarunkowania prawne i organizacyjne	11
3.2. Sieć dróg publicznych i bezpieczeństwo ruchu drogowego	12
3.3. Sieć transportu zbiorowego	15
3.4. Infrastruktura piesza i rowerowa	19
4. Obserwacje z wizji lokalnych oraz perspektywa interesariuszy i użytkowników systemu mobilności	20
4.1. Węzły przesiadkowe i integracja transportu	20
4.2. Informacja pasażerska i warunki korzystania z transportu publicznego	31
4.3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	34
4.4. Infrastruktura pieszo-rowerowa i możliwość łączenia podróży	35
4.5. Centrum miasta, parkowanie i organizacja przestrzeni	39
5. Ocena stopnia realizacji działań	42
6. Ocena systemu monitoringu i wskaźników	86
7. Ocena systemu zarządzania SUMP	89
7.1. Przyjęty model instytucjonalny zarządzania SUMP	89
7.2. Funkcjonowanie modelu zarządzania w latach 2023-2026	89
7.3. Współpraca pomiędzy JST oraz organizatorami i operatorami PTZ.....	91
7.4. Monitoring i okresowy przegląd realizacji SUMP	92
7.5. Aktualność działań i nowe potrzeby.....	93

7.6.	Ocena ogólna systemu zarządzania	96
8.	Rekomendacje	97
	Spis tabel	105
	Spis rysunków	106
	Załączniki	108



Słownik skrótów i akronimów

B&R	Parking rowerowy parkuj i jedź (ang. <i>Bike and Ride</i>)
FEPW 2021-2027	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027
FRPA	Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych
GTFS	ang. <i>General Transit Feed Specification</i> (uniwersalny format wymiany danych o połączeniach transport zbiorowego)
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
P&R	Parking parkuj i jedź (ang. <i>Park and Ride</i>)
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe
PTZ	Publiczny transport zbiorowy
PZMM / SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej / ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>
TOD	Rozwój zorientowany na transport (ang. <i>Transit-Oriented Development</i>)
ZDW / MZDW	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich

1. Metodyka ewaluacji

Przedmiotem ewaluacji jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+ wraz z Planem działania oraz przyjętym systemem monitorowania. Analiza obejmuje okres od przyjęcia dokumentu w 2023 r. do sierpnia 2026 r. i dotyczy Miasta Siedlce oraz gmin: Siedlce, Zbuczyn, Mokobody, Kotuń i Wiśniew, a także podmiotów uczestniczących w organizacji i funkcjonowaniu systemu mobilności na obszarze objętym Planem.

Celem ewaluacji jest określenie stopnia realizacji działań wskazanych w PZMM, a także ocena, czy przyjęte cele, działania, terminy realizacji, zakresy odpowiedzialności oraz wskaźniki pozostają aktualne w świetle zmian prawnych, finansowych, organizacyjnych, przestrzennych i transportowych, które nastąpiły po uchwaleniu dokumentu. Analiza obejmuje również sposób zarządzania wdrażaniem SUMP, współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego i innymi interesariuszami oraz praktyczne możliwości prowadzenia monitoringu.

Ocenie poddano stopień realizacji poszczególnych działań, ich znaczenie dla osiągnięcia celów PZMM, aktualność przyjętych założeń oraz realność dalszej realizacji. Osobno przeanalizowano system wskaźników, model zarządzania Planem, współpracę instytucjonalną oraz opinie najważniejszych interesariuszy. Wyniki tych analiz stanowiły podstawę do przygotowania rekomendacji dotyczących dalszego wdrażania PZMM i ewentualnych korekt Planu działania.

1.1. Źródła danych

Podstawowym źródłem informacji były dokumenty tworzące PZMM, w szczególności Raport diagnostyczno-strategiczny, wyniki badań społecznych, dokument dotyczący wyboru scenariusza, Plan działania, prognoza oddziaływania na środowisko oraz jej podsumowanie. Uwzględniono również materiały strategiczne, planistyczne i programowe przekazane na potrzeby ewaluacji, informacje dotyczące zrealizowanych i planowanych inwestycji oraz dane organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego. Analizę dokumentów uzupełniono informacjami uzyskanymi od przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, organizatorów i operatorów transportu zbiorowego oraz innych podmiotów zaangażowanych w realizację działań PZMM. Wykorzystano również dane statystyczne i przestrzenne pozwalające na porównanie stanu systemu mobilności w momencie opracowywania Planu ze stanem aktualnym.

1.2. Zastosowane metody badawcze

Podstawową metodą była analiza dokumentów i danych zastanych. Założenia zawarte w PZMM porównano z informacjami dotyczącymi działań faktycznie zrealizowanych, rozpoczętych lub planowanych. Pozwoliło to nie tylko określić status poszczególnych działań, ale również zidentyfikować bariery i uwarunkowania wpływające na ich realizację.

Istotnym elementem badania były wywiady i konsultacje z interesariuszami. Służyły one pozyskaniu informacji, które nie wynikały bezpośrednio z dokumentacji, w szczególności dotyczących przebiegu współpracy, problemów organizacyjnych i finansowych, przyczyn opóźnień oraz planów na kolejne lata. Przeprowadzono również analizę wskaźników przyjętych w PZMM. Obejmowała ona ustalenie ich możliwie aktualnych wartości, ocenę dostępności i jakości danych oraz wskazanie podmiotów, które powinny odpowiadać za ich dalsze gromadzenie. Informacje dotyczące stanu infrastruktury pieszej, rowerowej, przystankowej, parkingowej i przesiadkowej były dodatkowo weryfikowane podczas wizji lokalnych.

1.3. Sposób oceny działań

Podstawową jednostką analizy było pojedyncze działanie wskazane w Planie działania. Dla każdego działania oceniono zakres podjętych czynności, stan zaawansowania, zgodność z pierwotnym harmonogramem, faktyczne zaangażowanie wskazanych podmiotów oraz uzyskane lub spodziewane efekty. Uwzględniono także bariery wpływające na realizację i oceniono, czy działanie zachowało aktualność. Działaniom przypisano status:

- **zrealizowane** - działanie zostało wykonane w zakładanym lub porównywalnym zakresie i osiągnięto jego podstawowy cel;
- **w realizacji** – działanie rozpoczęte, wdrażanie nie zostało jeszcze zakończone;
- **niezrealizowane** - nie podjęto prac lub dostępne informacje nie pozwalały uznać, że rozpoczęto ich właściwą realizację;
- **zaniechane** - odnosi się do działań, od których realizacji odstąpiono;
- **nieaktualne** - działanie utraciło uzasadnienie wskutek zmian prawnych, organizacyjnych, technologicznych lub osiągnięcia celu w inny sposób.

Przypisany status nie przesądzał automatycznie o dalszej zasadności działania. Działanie niezrealizowane może nadal pozostawać potrzebne i wymagać przyspieszenia, natomiast działanie rozpoczęte może wymagać zmiany zakresu, terminu lub podmiotów odpowiedzialnych.

1.4. Zasady formułowania wniosków i rekomendacji

Wnioski i rekomendacje formułowano na podstawie dokumentów, danych oraz informacji przekazanych przez interesariuszy. W przypadku braku wystarczających podstaw do jednoznacznej oceny wskazywano, że realizacja działania nie została udokumentowana albo że dostępne informacje nie pozwalają na ostateczne określenie jego statusu. Rekomendacje obejmują zarówno korekty dotyczące poszczególnych działań, jak i propozycje odnoszące się do całego systemu wdrażania PZMM. Dotyczą one w szczególności harmonogramów, zakresów działań, podziału odpowiedzialności, systemu monitoringu, przepływu danych oraz współpracy pomiędzy gminami i pozostałymi interesariuszami.

2. Zarządzanie wdrażaniem i monitorowanie działań w cyklu SUMP

Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej stanowi zakończenie etapu przygotowania dokumentu, nie zaś całego procesu planowania mobilności. Zgodnie z metodyką SUMP etap następujący po opracowaniu strategii i Planu działania jest związany z wdrażaniem przyjętych rozwiązań, monitorowaniem postępów oraz oceną uzyskiwanych rezultatów. W cyklu planowania zrównoważonej mobilności faza ta składa się z **zarządzania wdrażaniem, monitorowania i dostosowywania działań, prowadzenia komunikacji z interesariuszami oraz przeglądu dokonań i wyciągania wniosków** na potrzeby kolejnego cyklu planistycznego.

Wdrażanie PZMM dla Gmin MOF Miasta Siedlce wymaga współdziałania wszystkich samorządów objętych dokumentem. Wynika to z charakteru przyjętych działań, spośród których część została przypisana poszczególnym gminom, natomiast pozostałe wymagają uzgodnień pomiędzy JST, organizatorami i operatorami publicznego transportu zbiorowego, zarządcami infrastruktury oraz partnerami zewnętrznymi. Szczególne znaczenie współpraca ta ma w przypadku integracji transportu publicznego, koordynacji rozkładów jazdy, udostępniania danych przewozowych, prowadzenia wspólnych analiz oraz zapewnienia spójności działań infrastrukturalnych i planistycznych. W przyjętym modelu zarządzania założono funkcjonowanie Grupy Sterującej wraz z Koordynatorem oraz Zespołu Roboczego. W skład Grupy Sterującej mieli wejść władarze gmin MOF Miasta Siedlce, a jej prace miały dotyczyć zagadnień o charakterze strategicznym. Zespół Roboczy miał natomiast skupiać przedstawicieli wszystkich gmin uczestniczących w realizacji Planu i odpowiadać za bieżącą współpracę, wymianę informacji oraz koordynowanie prac prowadzonych przez poszczególne jednostki. Model ten przewidywał również współpracę z podmiotami odpowiedzialnymi za infrastrukturę i realizację poszczególnych działań, w tym z organizatorami i operatorami transportu publicznego, zarządcami dróg i infrastruktury kolejowej, administracją rządową i samorządową oraz podmiotami prywatnymi. Jednym z podstawowych warunków sprawnego wdrażania Planu jest zapewnienie stałego przepływu informacji o realizowanych przedsięwzięciach. Informacje te powinny dotyczyć nie tylko formalnego rozpoczęcia lub zakończenia działania, lecz również jego rzeczywistego zaawansowania, poniesionych nakładów, uzyskanych efektów oraz problemów wpływających na dalszą realizację. Istotne jest także rozpoznawanie zależności pomiędzy działaniami, ponieważ opóźnienie zadań przygotowawczych może ograniczać możliwość wykonania kolejnych elementów Planu. Dotyczy to w szczególności prowadzenia badań, uporządkowania danych transportowych, przygotowania analiz organizacyjnych i finansowych oraz zapewnienia stałej współpracy pomiędzy samorządami.

Monitoring powinien umożliwiać ocenę, czy przyjęty sposób realizacji nadal odpowiada uwarunkowaniom, w których funkcjonuje system mobilności. Zmiany prawne, organizacyjne, finansowe lub technologiczne mogą uzasadniać modyfikację zakresu działania, przesunięcie terminu jego realizacji, zmianę podmiotów odpowiedzialnych albo zastosowanie innego rozwiązania prowadzącego do osiągnięcia założonego celu. Korekty takie powinny być dokonywane w sposób uzgodniony pomiędzy jednostkami uczestniczącymi we wdrażaniu Planu

oraz odnotowywane w ramach prowadzonego monitoringu. W SUMP wskazano, że za zbieranie i publikowanie danych odpowiadać będzie Zespół ds. opracowania i wdrażania Planu, współpracujący z właściwymi komórkami i jednostkami organizacyjnymi poszczególnych gmin. Samorządom przypisano natomiast zadanie zapewnienia wsparcia merytorycznego i finansowego dla procesu monitorowania. Efekty realizacji działań miały być oceniane co trzy lata i przedstawiane w formie publicznie dostępnej tabeli ewaluacyjnej. Zgodnie z tym założeniem pierwszy przegląd przypada na 2026 r., a kolejny powinien zostać przeprowadzony w 2029 r. Aktualizację kluczowych wskaźników zrównoważonej mobilności przewidziano natomiast na 2030 r. **Przeprowadzana ewaluacja stanowi pierwszy przekrojowy przegląd realizacji PZMM. Jej wyniki pozwalają ustalić stan zaawansowania poszczególnych działań, rozpoznać bariery występujące podczas wdrażania oraz ocenić, czy przyjęty model zarządzania i monitoringu funkcjonuje zgodnie z założeniami dokumentu.** W dalszych częściach raportu przedstawiono ocenę realizacji działań, systemu wskaźników oraz współpracy instytucjonalnej, a następnie sformułowano propozycje zmian niezbędnych dla dalszego wdrażania Planu.

AKTUALNE WYTYCZNE DOTYCZĄCE WDRAŻANIA I MONITOROWANIA SUMP

W maju 2026 r. opublikowano trzecią edycję europejskich wytycznych *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*¹. W stosunku do etapu, na którym znajduje się obecnie PZMM dla MOF Miasta Siedlce, szczególne znaczenie ma czwarta faza cyklu SUMP, **wdrażanie i monitoring**. Obejmuje ona trzy kolejne kroki: zarządzanie wdrażaniem, monitorowanie postępów wraz z dostosowywaniem działań i komunikacją oraz okresowy przegląd osiągnięć i wyciąganie wniosków.

¹ [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/3fb33992-f63e-4c9e-b5cf-d18a576489f9_en?filename=SUMP%20Guidelines third%20edition 2026 final%20cover.pdf](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/3fb33992-f63e-4c9e-b5cf-d18a576489f9_en?filename=SUMP%20Guidelines%20third%20edition%202026%20final%20cover.pdf)

Rysunek 1. Etap wdrażania, monitorowania i oceny w cyklu planowania zrównoważonej mobilności



Źródło: Rupprecht Consult, Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Third Edition, 2026, s. 186.

Pierwszym elementem tej fazy jest **koordynacja realizacji działań**. Wytyczne podkreślają, że samo przyjęcie dobrego SUMP nie zapewnia osiągnięcia zakładanych rezultatów. Konieczne jest utrzymanie aktywności zespołu odpowiedzialnego za Plan również po jego uchwaleniu, określenie odpowiedzialności za poszczególne działania oraz zapewnienie bieżącego przepływu informacji pomiędzy podmiotami uczestniczącymi we wdrażaniu. Dla każdego działania powinna zostać wskazana osoba lub jednostka odpowiadająca za jego prowadzenie, a postępy powinny być regularnie omawiane. Wytyczne wskazują również na potrzebę rozpoznawania ryzyk, w szczególności sytuacji, w których opóźnienie jednego działania może utrudnić realizację kolejnych. Istotna jest przy tym **ciągłość pracy zespołu SUMP**. Wytyczne wskazują jako dobrą praktykę regularne spotkania głównego zespołu w trakcie całego okresu wdrażania, a także okresowe spotkania osób odpowiedzialnych za realizację poszczególnych działań. Nie chodzi przy tym o tworzenie rozbudowanej sprawozdawczości. Kontakt może mieć prostą formę, jeżeli pozwala na bieżąco ustalić stan realizacji działania, rozpoznać problem i odpowiednio wcześniej podjąć decyzję.

Elementem wdrażania jest również **zapewnienie sprawnego pozyskiwania towarów i usług niezbędnych do realizacji działań**. Wytyczne zwracają uwagę przede wszystkim na właściwe określenie potrzeb, przygotowanie zamówień w odpowiednim czasie oraz możliwość wspólnego prowadzenia zamówień przez kilka jednostek, jeżeli pozwala to usprawnić realizację lub ograniczyć jej koszty. Kolejnym krokiem jest **bieżące monitorowanie postępów i dostosowywanie Planu**. Monitoring nie powinien ograniczać się do okresowej ewaluacji wskaźników strategicznych.

Obejmuje również śledzenie realizacji poszczególnych działań i ustalenie, czy przebiegają one zgodnie z przyjętym harmonogramem, jakie występują opóźnienia i z czego wynikają. Równolegle należy w ustalonych cyklach aktualizować wskaźniki odnoszące się do efektów działań oraz celów strategicznych. Wytyczne wskazują, że częstotliwość pomiaru powinna być dostosowana do charakteru wskaźnika i działania.

Monitoring ma przy tym służyć **nie tylko stwierdzeniu opóźnienia, ale również podjęciu decyzji, co należy z nim zrobić**. Zmiany technologiczne, prawne, finansowe lub polityczne, problemy występujące podczas wdrażania czy wyniki dotychczasowych działań mogą uzasadniać zmianę ich zakresu, sposobu realizacji lub harmonogramu. Wytyczne dopuszczają również rozwiązania pilotażowe i czasowe, jeżeli pozwalają one sprawdzić działanie rozwiązania przed jego trwałym wdrożeniem. Istotniejsze zmiany powinny być uzgadniane z podmiotami odpowiedzialnymi za realizację, a ich przyczyny powinny wynikać z prowadzonego monitoringu.

Integralną częścią procesu pozostaje **komunikacja z mieszkańcami i interesariuszami**. Informacje o postępach wdrażania oraz wyniki monitoringu i ewaluacji powinny być udostępniane w sposób zrozumiały również dla osób niezajmujących się zawodowo planowaniem transportu. Aktualne wytyczne wskazują ponadto na potrzebę utrzymywania dwustronnej komunikacji – mieszkańcy mogą dostarczać informacji o rzeczywistym funkcjonowaniu wdrożonych rozwiązań, których nie zawsze można uzyskać na podstawie samych danych administracyjnych.

Ostatnim elementem cyklu jest **przegląd rezultatów i wykorzystanie zdobytych doświadczeń w dalszym planowaniu**. SUMP ma charakter procesu ciągłego, zakończenie jednego cyklu wdrażania i oceny powinno prowadzić do rozpoznania nowych problemów, oceny skuteczności przyjętych rozwiązań oraz przygotowania kolejnego cyklu planistycznego. Ocenie podlegają przy tym zarówno efekty działań, jak i sam sposób prowadzenia procesu, w tym współpraca z interesariuszami.

Wytyczne z 2026 r. wzmacniają zatem przyjęte już w PZMM założenie, że monitoring nie powinien sprowadzać się wyłącznie do ewaluacji przeprowadzanej raz na trzy lata. Ewaluacja w 2026 r. jest ważnym punktem kontrolnym, natomiast pomiędzy kolejnymi przeglądami powinien funkcjonować prosty, bieżący system śledzenia realizacji działań, identyfikowania problemów i wprowadzania niezbędnych korekt. Właśnie z tej perspektywy w dalszych częściach raportu oceniono funkcjonowanie systemu zarządzania i monitoringu PZMM MOF Miasta Siedlce.

3. Aktualizacja diagnozy – kluczowe zmiany uwarunkowań systemu mobilności MOF Miasta Siedlce w latach 2023-2026

3.1. Uwarunkowania prawne i organizacyjne

Najistotniejszą zmianą wpływającą na organizację publicznego transportu w regionie jest **nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym**. Ustawa została uchwalona przez Parlament 31 lipca 2026 r. i przekazana Prezydentowi do podpisu. Nowelizacja nakłada na organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek zapewnienia połączeń pomiędzy podstawowymi ośrodkami administracyjnymi na trzech poziomach:

- wojewódzkim - pomiędzy stolicą województwa a siedzibami powiatów;
- powiatowym - pomiędzy siedzibą powiatu a siedzibami gmin;
- gminnym - zapewniających dojazd do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej.

Ustawa określa również minimalną częstotliwość kursów: cztery pary połączeń w dni robocze oraz co najmniej dwie pary w dni wolne od pracy. Wprowadzono ponadto definicję transportu na żądanie, który może stanowić alternatywę dla regularnych przewozów autobusowych jako sposób zapewnienia minimalnej usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarach o niższej gęstości zaludnienia. Samorządy będą mogły pozyskiwać środki z Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu (dawniej FRPA) również na przewozy komunikacji miejskiej wykraczające poza granice miasta, przy czym rozwiązanie to dotyczyć będzie wyłącznie miast poniżej 50 tys. mieszkańców, a więc nie będzie miało bezpośredniego zastosowania w przypadku MOF Miasta Siedlce. Środki Funduszu będą przyznawane w pierwszej kolejności powiatom, związkom powiatowo-gminnym i województwom w przypadku linii zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, a następnie zgodnie z hierarchią podziału administracyjnego, przy czym pojedyncze gminy znajdą się na końcu tej kolejności. Nowelizacja zobowiązuje również gminy miejskie do udostępnienia określonej liczby przystanków i dworców wszystkim operatorom przewozów. W przypadku gminy miejskiej liczącej od 50 do 100 tys. mieszkańców wymagane będzie wyznaczenie co najmniej trzech takich przystanków.

Kolejną istotną zmianą są nowe zasady planowania przestrzennego związane z wprowadzeniem planów ogólnych gmin. Termin na ich uchwalenie upływa 31 sierpnia 2026 r. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nadal zachowują moc, jednak każdy nowy lub zmieniany plan miejscowy będzie musiał być zgodny z ustaleniami planu ogólnego. Decyzje o warunkach zabudowy będą mogły być wydawane wyłącznie dla terenów wskazanych w planie ogólnym jako obszary uzupełnienia zabudowy. Tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową w planach ogólnych mają być wyznaczane z wykorzystaniem mechanizmu bilansowania terenów mieszkaniowych. Na podstawie prognoz demograficznych GUS dla danej gminy określa się zapotrzebowanie na nową powierzchnię użytkową mieszkań, a następnie zestawia je z chłonnością

terenów już przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz wynikającą z wydanych prawomocnych decyzji o warunkach zabudowy. Jeżeli istniejące rezerwy są niższe niż prognozowane zapotrzebowanie, gmina może wyznaczyć nowe tereny mieszkaniowe. Jeżeli natomiast ich chłonność przewyższa zapotrzebowanie wynikające z prognozy demograficznej, wyznaczanie nowych terenów mieszkaniowych będzie ograniczone. Ustawodawca przewidział przy tym margines, zgodnie z którym łączna chłonność terenów mieszkaniowych w gminie nie może przekroczyć 130% prognozowanego zapotrzebowania.

W okresie objętym ewaluacją zmianie uległo również otoczenie strategiczne i planistyczne PZMM. W 2026 r. uchwalono Strategię Rozwoju Miasta Siedlce na lata 2025-2035, która wyznacza kierunki rozwoju miasta w kolejnej dekadzie, w tym odnoszące się do zagospodarowania przestrzennego i sposobu kształtowania nowych obszarów zabudowy. W dokumentacji Strategii wskazano m.in. potrzebę koncentracji nowej zabudowy na terenach wyposażonych w infrastrukturę techniczną i społeczną oraz ograniczania jej rozpraszania, co pozostaje istotne również z punktu widzenia możliwości zapewnienia efektywnej obsługi transportowej. W 2026 r. dokonano również zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Siedlce, przyjętej uchwałą nr XXIX/299/2026 Rady Miasta Siedlce z 28 maja 2026 r.

3.2. Sieć dróg publicznych i bezpieczeństwo ruchu drogowego

INWESTYCJE DROGOWE

Najważniejszą inwestycją drogową na obszarze MOF była **budowa autostrady A2** pełniącej funkcję południowej obwodnicy Siedlec. W 2024 roku oddano do ruchu odcinki Kałuszyn- Groszki, Groszki-Siedlce Zachód oraz Siedlce Zachód- Siedlce Południe. Pod koniec 2025 roku ukończono odcinek Siedlce Południe-Siedlce Wschód, w czerwcu 2026 r. otwarto zaś odcinek Siedlce Wschód-Łukowisko. Ukończenie budowy obwodnicy A2 odciążało w znacznym stopniu drogę krajową nr 92, nowa autostrada przejęła w całości ruch tranzytowy w kierunku wschód-zachód.

Dla zadania pn.: **Budowa obwodnicy Siedlec w ciągu drogi krajowej nr 63** nadal trwają prace przygotowawcze związane z ustaleniem przebiegu i złożeniem wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej. Po uzyskaniu decyzji biuro projektowe będzie prowadziło dalsze prace geologiczne i geodezyjne, w ich wyniku powstaną materiały potrzebne do ogłoszenia postępowania przetargowego. Aktualny harmonogram przewiduje przetarg w roku 2027, a samą budowę nowej drogi – w latach 2029-31.

Projekt **budowy IV etapu wewnętrznej obwodnicy Siedlec** (mającego połączyć ul. Kazimierzowską z ul. Terespolską i dokończyć tzw. ring miejski) znajduje się w fazie planowania i przygotowań dokumentacyjnych, bez rozpoczętych prac budowlanych w terenie. Miasto Siedlce poszukuje możliwości pozyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych (np. Fundusz Rozwoju Dróg lub

środki unijne), jednak w obecnych planach finansowych samorządu uwzględniane są w pierwszej kolejności mniejsze, bieżące przebudowy oraz dojazdy do węzłów.

NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO NA OBSZARZE MOF

Jednym z elementów pozwalających na ocenę zmian, jakie zaszły w systemie transportowym MOF od czasu opracowania PZMM, jest porównanie natężenia ruchu na podstawowej sieci drogowej. W analizowanym okresie istotnie zmieniły się uwarunkowania funkcjonowania układu drogowego, przede wszystkim w związku z oddaniem do ruchu autostrady A2 i przejściem przez nią ruchu tranzytowego przebiegającego wcześniej przez obszar Siedlec. W 2025 r. przeprowadzono Generalny Pomiar Ruchu (GPR 2025) na drogach krajowych i wojewódzkich, który objął również teren MOF Miasta Siedlce. Jego wyniki zestawiono z danymi z GPR 2020/2021, co pozwala wskazać zarówno zmiany związane z przebudową układu transportowego, jak i kierunki, na których natężenie ruchu nadal rośnie (por. Tabela 1).

Tabela 1. Porównanie wyników GPR 2020/2021 i GPR 2025 na drogach MOF Miasta Siedlce²

Nr	Odcinek	SDRR - osobowe		SDRR – ciężarowe ³	
		2020/21	2025	2020/21	2025
63	Sokołów Podlaski - Chodów	6 448	5 445	1 700	1 273
63	Chodów – Siedlce (granica miasta)	11 207	11 408	2 558	2 407
63	Siedlce (granica miasta) – Ujrzanów (DK92)	9 443	9 150	2 442	2 330
63	Białki (DK92) - Łuków	5 476	5 420	1 699	1 686
92	Siedlce obw. 1: ul. Warszawska - ul. Siedlecka (DW803)	8 148	3 936	4 172	876
92	Siedlce obw. 2: ul. Siedlecka (DW803) – Białki (DK63)	9 525	5 128	4 442	1 217
92	Siedlce obw. 3: Białki (DK63) – Ujrzanów (DK63)	8 371	9 611	4 147	4 285
92	Ujrzanów (DK63) - Zbuczyn	9 535	10 354	3 681	3 435
2	Zbuczyn – Międzyrzec Podlaski	5 516	5 533	2 971	2 682
696	Węgrów – Chodów	2 825	2 707	975	908
698	Siedlce (granica miasta) – Łosice (granica miasta)	4 931	6 063	769	876
803	Siedlce - Skórzec	10 462	12 435	1 355	1 471

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA

² Pominięto odcinki drogi krajowej nr 92, które zmieniły swoją lokalizację w wyniku otwarcia autostrady A2.

³ Suma z pozycji: sam. dostawcze, sam. ciężarowe z przyczepą, sam. ciężarowe bez przyczepy.

Główną zaobserwowaną zmianą jest znaczący spadek natężenia ruchu na drodze krajowej nr 92, która przed oddaniem do ruchu autostrady A2 pełniła rolę obwodnicy Siedlec, obsługując ruch tranzytowy. Ponadto zauważalny jest wzrost natężenia ruchu samochodów osobowych na drogach wylotowych z Siedlec w kierunku Chodowa, Zbuczyna, Łosic (przez Stok Lacki, Mordy) oraz Seroczyna (przez Skórzec). Ma to związek z postępującą suburbanizacją i rozwojem zabudowy mieszkaniowej w gminach okalających Miasto Siedlce, co wymusza dojazdy do punktów usługowych, a także placówek oświaty, opieki zdrowotnej i kultury zlokalizowanych w Siedlcach. Jednocześnie porównanie wyników obu pomiarów pokazuje, że zmiany natężenia ruchu nie mają jednolitego charakteru na całej sieci. Spadek ruchu dotyczy przede wszystkim odcinków przejmujących wcześniej ruch tranzytowy, natomiast na części dróg prowadzących do Siedlec odnotowano wzrost ruchu samochodów osobowych. Oznacza to, że oddanie autostrady A2 ograniczyło przede wszystkim presję ruchu tranzytowego, nie eliminując jednocześnie wzrostu ruchu związanego z codziennymi dojazdami do miasta. Z punktu widzenia aktualności diagnozy PZMM potwierdza to utrzymujące się silne powiązania transportowe pomiędzy Siedlcami a otaczającymi je gminami. W dalszym okresie wdrażania Planu szczególnego znaczenia nabierają więc działania zwiększające atrakcyjność transportu publicznego oraz ułatwiające realizację podróży łączonych, zwłaszcza w głównych relacjach dojazdowych do Siedlec.

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

W obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego zauważono znaczny spadek liczby zdarzeń drogowych w porównaniu do okresu poprzedzającego uchwalenie SUMP. W analizowanym okresie wystąpiło kilka czynników, które mogły sprzyjać poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. Otwarcie autostrady A2 i idący za tym spadek ruchu tranzytowego na bardzo niebezpiecznej drodze krajowej nr 92.
2. Zaostrzenie przepisów ruchu drogowego w latach 2022-2023 (w tym wyższe kary za przekroczenie dozwolonej prędkości).
3. Stopniowe wdrażanie na terenie gmin MOF punktowych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego: doświetlanie przejść dla pieszych, progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań.

Tabela 2. Statystyka wypadków na obszarze MOF Miasta Siedlce

Gmina MOF	Wypadki ogółem			Ofiary śmiertelne			Ranni		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Siedlce (miasto)	33	19	37	3	2	1	32	25	39
Siedlce (gmina)	13	10	5	1	4	0	18	7	6
Kotuń	9	3	3	1	1	0	12	6	4
Mokobody	4	1	4	0	0	1	8	1	3

Wiśniew	5	1	6	1	1	1	7	0	6
Zbuczyn	8	2	3	1	1	0	13	1	4
Suma	72	36	58	7	9	3	90	40	62

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Obserwatorium BRD

Dane wskazują na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w porównaniu z 2023 r., jednak zmiana ta nie ma charakteru liniowego. Po wyraźnym spadku liczby wypadków i rannych w 2024 r., w 2025 r. odnotowano ponowny wzrost obu wartości, choć nadal pozostawały one niższe niż w 2023 r. Jednocześnie liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się z 7 w 2023 r. do 3 w 2025 r. Na podstawie dostępnych danych nie jest możliwe jednoznaczne określenie wpływu poszczególnych działań infrastrukturalnych lub organizacyjnych na obserwowane zmiany. W analizowanym okresie równolegle następowały jednak zmiany w układzie drogowym, w tym ograniczenie ruchu tranzytowego po uruchomieniu autostrady A2, oraz realizowane były punktowe działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu. Z tego względu zasadne jest dalsze monitorowanie statystyk w kolejnych latach, w szczególności w miejscach objętych działaniami BRD.

POLITYKA PARKINGOWA

Od momentu przyjęcia PZMM nie nastąpiły istotne zmiany w polityce parkingowej Miasta Siedlce. Zakres SPP pozostaje bez zmian, a do sierpnia 2026 r. nie uruchomiono nowych parkingów buforowych. Jednocześnie przygotowywane są inwestycje, które mają stworzyć warunki do dalszego porządkowania parkowania w centrum. Z informacji uzyskanych w trakcie badania wynika, że rozszerzenie SPP planowane jest po zwiększeniu podaży miejsc postojowych poza ścisłym centrum, m.in. poprzez realizację parkingu w rejonie ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego oraz parkingów przy ul. Hetmana Stanisława Żółkiewskiego oraz na terenie Centrum Przesiadkowego. Równolegle rozwijana jest infrastruktura umożliwiająca pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży transportem publicznym lub rowerem. Istniejący parking P&R przy Centrum Przesiadkowym w Siedlcach jest intensywnie wykorzystywany, co potwierdziły przeprowadzone wizje lokalne. W ramach projektu „Zrównoważona mobilność miejska na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce” rozwijane są ponadto centra przesiadkowe i związana z nimi infrastruktura parkingowa m.in. w Starym Opolu, Nowych Iganiach, Koszewnicy i gminie Zbuczyn.

W porównaniu ze stanem z okresu opracowywania SUMP widoczna jest więc przede wszystkim rozbudowa infrastruktury przesiadkowej w skali MOF, podczas gdy zasadnicze zmiany polityki parkingowej w samych Siedlcach pozostają jeszcze na etapie planowania i przygotowania inwestycji. Ich realizacja może w kolejnym okresie stworzyć warunki do rozszerzenia SPP i ograniczania długotrwałego parkowania w centrum Siedlec.

3.3. Sieć transportu zbiorowego

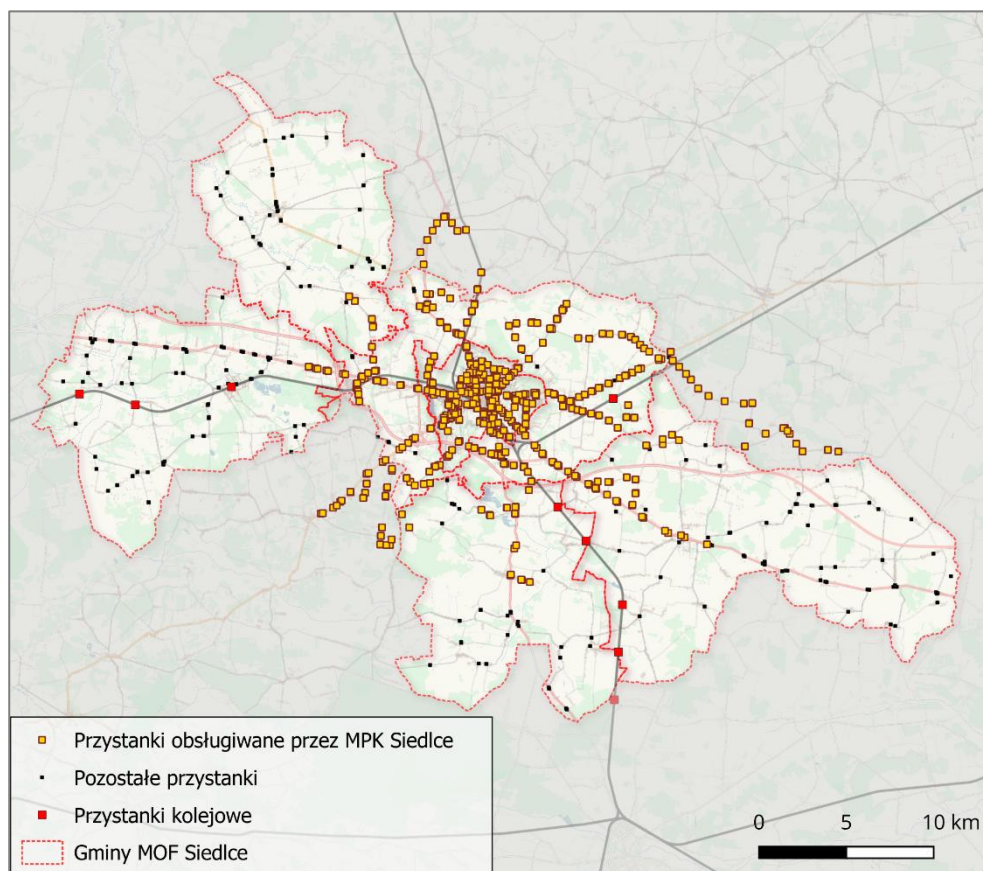
PRZEWOZY AUTOBUSOWE

System przewozów autobusowych na obszarze MOF nadal opiera się na kilku równolegle funkcjonujących modelach organizacji transportu. Podstawową rolę odgrywa komunikacja organizowana przez Miasto Siedlce i obsługiwana przez MPK Siedlce. Od czasu przyjęcia PZMM sieć MPK była rozwijana również poza granicami miasta, m.in. w kierunku gmin Wiśniew i Zbuczyn. Obsługa MPK obejmuje ponadto gminy Skórzec, Mordy i Suchożebry, które nie uczestniczyły w opracowaniu obecnego PZMM (por. Rysunek 2)

Równolegle rozwijane są inne modele organizacji przewozów. Gmina Kotuń uruchomiła własną komunikację gminną obejmującą dwie linie. Gmina Mokobody jest obsługiwana przez MPK Siedlce na linii nr 13 (Siedlce-Niwiski), zaś pozostały obszar obsługują połączenia autobusowe w relacjach Siedlce-Węgrów. Na obszarze MOF nadal funkcjonują również regularne przewozy komercyjne realizowane na podstawie zezwoleń. Oznacza to, że sieć transportu autobusowego rozwija się, jednak pozostaje organizacyjnie rozproszona pomiędzy różnych organizatorów i przewoźników.

W porównaniu ze stanem z okresu opracowywania PZMM widoczne jest zatem zwiększanie zasięgu transportu autobusowego i pojawianie się nowych form organizacji przewozów, bez równoczesnego utworzenia jednolitego systemu obsługującego cały MOF.

Rysunek 2. Rozmieszczenie przystanków transportu zbiorowego na obszarze MOF Miasta Siedlce



Źródło: opracowanie własne.

TABOR AUTOBUSOWY MPK SIEDLCE

Istotne zmiany nastąpiły również w strukturze taboru MPK Siedlce. Według stanu na 1 czerwca 2026 r. wykaz środków transportowych obejmował 49 autobusów, w tym 17 pojazdów elektrycznych. Flotę zeroemisyjną tworzyły trzy autobusy MAN Lion's City E z 2023 r. oraz 14 autobusów Yutong U12-B z 2025 r. Spośród pozostałych pojazdów 18 spełniało normę emisji Euro VI, a 12 normę Euro V⁴. Oznacza to znaczącą zmianę struktury taboru względem stanu opisanego w diagnozie PZMM, kiedy MPK dysponowało 45 pojazdami, a udział autobusów spełniających co najmniej normę Euro V wynosił 63%.

PRZEWOZY KOLEJOWE

W okresie objętym ewaluacją nie nastąpiły zasadnicze zmiany w układzie przewoźników obsługujących MOF Miasta Siedlce. Przewozy kolejowe nadal realizowane są przez Koleje Mazowieckie, Polregio oraz PKP Intercity. Istotną zmianą z punktu widzenia obsługi poszczególnych przystanków była natomiast rezygnacja PKP Intercity z zatrzymań na przystanku Siedlce Zachodnie. Ma to szczególne znaczenie wobec rosnącego wykorzystania tego przystanku oraz rozwoju zabudowy mieszkaniowej w jego otoczeniu.

Kolej utrzymuje bardzo duże znaczenie w obsłudze podróży pomiędzy Siedlcami a Warszawą. Trasa Warszawa-Siedlce (wraz z przystankami pośrednimi) należała w analizowanym okresie do najpopularniejszych relacji kolejowych w kraju i według danych UTK zajmowała drugie miejsce pod względem liczby podróży. W latach 2023-2025 liczba pasażerów korzystających z tego połączenia wzrosła z 3,30 mln do 3,80 mln rocznie, co odpowiada wzrostowi średniej liczby podróży z ok. 9,0 tys. do 10,4 tys. dziennie. Po niewielkim spadku w 2024 r. w kolejnym roku odnotowano więc wyraźny wzrost popytu. Jednocześnie zmianie uległa struktura wykorzystywanych biletów. W 2023 r. bilety jednorazowe odpowiadały za 24% podróży w analizowanej relacji, w 2024 r. za 27%, a w 2025 r. już za 34%. W tym samym czasie udział podróży realizowanych na podstawie biletów okresowych zmniejszył się z 76% do 66%. Prawdopodobne przyczyny takiej zmiany struktury popytu to popularyzacja biletów dobowych i 3-dniowych wykorzystywanych przez pracujących w Warszawie w trybie hybrydowym oraz ogólny wzrost liczby podróży realizowanych na podstawie biletów jednorazowych przez pasażerów, którzy nie korzystali dotychczas z transportu kolejowego.

Dane dotyczące poszczególnych stacji i przystanków potwierdzają utrzymujące się duże znaczenie kolei w systemie mobilności MOF. Na stacji Siedlce dobową wymianę pasażerską wzrosła z ok. 9,5 tys. osób w 2023 r. do ok. 11,1 tys. w 2025 r., przy zasadniczo stabilnej liczbie zatrzymań pociągów. Szczególnie istotna zmiana dotyczy przystanku Siedlce Zachodnie. Pomimo zmniejszenia średniej dobowej liczby zatrzymań z 68 do 53, wymiana pasażerska wzrosła z przedziału 500-699 do 700-999 osób na dobę. W połączeniu z rezygnacją z zatrzymań pociągów PKP Intercity wskazuje to na

⁴ WYKAZ ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Siedlcach Sp. z o.o., dane na dzień 01.06.2026.

rosnącą rozbieżność pomiędzy wykorzystaniem przystanku a oferowanym poziomem jego obsługi (por. Tabela 3).

Tabela 3. Statystyka dotycząca zatrzymań pociągów pasażerskich na terenie MOF Miasta Siedlce

Nazwa stacji	Linia kolejowa	Średnia dobową liczbą zatrzymań			Dobowa wymiana pasażerska		
		2023	2024	2025	2023	2024	2025
Siedlce	2, 31, 55	106	107	108	9500	10300	11100
Siedlce Wschodnie	2	31	31	32	150-199	150-199	150-199
Siedlce Zachodnie	2	68	69	53	500-699	700-999	700-999
Sosnowe	2	43	43	43	300-499	300-499	300-499
Koszewnica	2	43	43	43	300-499	300-499	300-499
Kotuń	2	52	52	46	1500-2000	1500-2000	1700
Sabinka	2	42	43	43	150-199	150-199	200-299
Białki Siedleckie	2	31	31	32	50-99	50-99	50-99
Kosiorzki	2	31	31	32	50-99	50-99	50-99
Borki Kosy	2	31	31	32	300-499	200-299	200-299
Dziewule	2	31	31	32	300-499	300-499	300-499
Radomyśl	2	31	31	32	100-149	50-99	50-99
Stok Lacki	31	13	14	14	0-9	0-9	0-9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Na pozostałych stacjach i przystankach zmiany mają bardziej zróżnicowany charakter. W części lokalizacji wielkość wymiany pasażerskiej pozostaje stabilna, natomiast wzrost odnotowano m.in. w Kotuniu i Sabince. Nie można więc mówić o jednolitym wzroście popularności wszystkich przystanków kolejowych MOF, jednak dane potwierdzają utrzymujący się wysoki popyt na kolej oraz wzrost znaczenia wybranych punktów sieci. Obserwowane zmiany wskazują na potrzebę dalszego monitorowania wykorzystania poszczególnych stacji i przystanków oraz dostosowywania do niego oferty przewozowej i liczby zatrzymań.

Według stanu na sierpień 2026 r. trwają prace przygotowawcze przy projekcie pn.: *Rewitalizacja linii kolejowej 55 na odcinku Siedlce – Sokołów Podlaski*. Inwestycja jest realizowana w ramach rządowego programu Kolej+, którego celem jest odbudowa i rozwój lokalnych połączeń kolejowych w regionach, które przez lata były pomijane na kolejowej mapie Polski. Zakończenie całej inwestycji przewidziane jest na IV kwartał 2027 roku. W III kwartale 2028 roku jest planowane uzyskanie decyzji dopuszczających ponowne uruchomienie ruchu pociągów. W ramach projektu przewidziano budowę i odbudowę ośmiu stacji i przystanków: Strzała, Borki Siedleckie, Suchożebry, Podniešno, Stany Duże, Bielany, Przywózki, Sokołów Podlaski. Ponowne uruchomienie przewozów na linii nr 55 będzie stanowiło istotną zmianę w kolejowej dostępności północnej części obszaru powiązanego funkcjonalnie z Siedlcami i powinno zostać uwzględnione w dalszym planowaniu integracji kolei z pozostałymi środkami transportu.

INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

Od momentu przyjęcia PZMM prowadzona jest szeroka modernizacja infrastruktury przystankowej w Siedlcach i pozostałych gminach MOF. W Siedlcach obejmuje ona m.in. przebudowę zatok autobusowych, wymianę i montaż wiat oraz rozbudowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. W ramach projektu FEPW przewidziano montaż 51 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej. Modernizacje prowadzone są również w gminach Siedlce, Kotuń, Mokobody i Zbuczyn, gdzie projekt obejmuje wymianę lub montaż wiat przystankowych oraz rozwój infrastruktury przy centrach przesiadkowych. Zmiany oznaczają wyraźną poprawę standardu infrastruktury przystankowej, choć nadal nie przyjęto wspólnego standardu przystankowego dla całego MOF.

3.4. Infrastruktura piesza i rowerowa

Od czasu przyjęcia PZMM rozpoczęto realizację szeregu inwestycji rozwijających infrastrukturę pieszą i rowerową na obszarze MOF. Jednym z największych przedsięwzięć jest projekt „Zrównoważona mobilność miejska na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce”, w ramach którego wskaźnik wspieranej infrastruktury rowerowej wynosi 8,96 km. Zakres projektu obejmuje m.in. budowę infrastruktury rowerowej w Siedlcach, dróg pieszo-rowerowych na terenie gminy Siedlce, w tym w Golicach, drogi dla pieszych i rowerów w ciągu DK63 w gminie Wiśniew, drogi dla rowerów w miejscowości Ksielany-Kuce w gminie Mokobody, a także inwestycje w infrastrukturę pieszą w gminie Zbuczyn. Równolegle Miasto Siedlce realizuje projekt „Budowa dróg rowerowych na terenie miasta Siedlce”, którego zakres obejmuje 5,4 km infrastruktury rowerowej i pieszo-rowerowej w ciągu m.in. ulic 3 Maja, Armii Krajowej, Wojskowej, Sokołowskiej, Władysława Jagiełły, Bolesława Prusa, Rynkowej i Kazimierzowskiej. Projekt realizowany jest w latach 2025-2027. Przygotowana została również kolejna inwestycja pn. „Budowa infrastruktury rowerowej i pieszej na terenie miasta Siedlce”, obejmująca ok. 2,9 km tras w ciągu ośmiu grup ulic. Jej realizację zaplanowano od 1 września 2026 r., dlatego według stanu na moment prowadzenia ewaluacji należy ją traktować jako planowaną kontynuację rozbudowy sieci, a nie jako już zrealizowaną zmianę.



4. Obserwacje z wizji lokalnych oraz perspektywa interesariuszy i użytkowników systemu mobilności

4.1. Węzły przesiadkowe i integracja transportu

CENTRUM PRZESIADKOWE W SIEDLCACH

Jednym z miejsc objętych wizją lokalną było **Centrum Przesiadkowe w Siedlcach**, zlokalizowane przy ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego, w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Siedlce. Obiekt obejmuje zadaszone perony autobusowe oraz parking P&R. Już w diagnozie przygotowanej przy opracowaniu PZMM wskazywano, że infrastruktura Centrum nie jest wykorzystywana w pełnym zakresie, pomimo dużej liczby krawędzi peronowych i możliwości postoju autobusów. Przeprowadzona w lipcu 2026 r. wizja lokalna potwierdza, że problem ten pozostaje aktualny. Centrum nie skupia obecnie całej obsługi autobusowej związanej z główną stacją kolejową. Nie wszystkie linie MPK Siedlce dojeżdżają do obiektu, a spośród przewoźników prywatnych korzysta z niego niewielu. Z informacji uzyskanych w trakcie badania wynika, że część przewoźników prywatnych korzysta z przystanków po północnej stronie stacji, przed budynkiem dworca. Lokalizacja ta jest dla pasażerów dogodniejsza, zapewnia krótsze dojście do pociągów, centrum miasta oraz przystanków komunikacji miejskiej. W przypadku komunikacji miejskiej wskazywano natomiast, że skierowanie większej liczby linii do Centrum wiązałoby się z koniecznością dodatkowego przejazdu i ryzykiem strat czasu wynikających z zatłoczenia układu drogowego na dojeździe. W rezultacie infrastruktura, która miała skupiać w jednym miejscu różne środki transportu i zapewniać dużą przepustowość, pozostaje tylko częściowo wykorzystywana.

Podobne uwagi zgłaszali mieszkańcy spotkani podczas wizji lokalnej. Wskazywano przede wszystkim na brak dogodnej przesiadki pomiędzy autobusami przewoźników podmiejskich a komunikacją miejską. W przypadku przyjazdu autobusem na jedną stronę stacji i konieczności skorzystania z komunikacji po jej drugiej stronie, pasażer musi przejść tunelem pod torami i oczekiwać na kolejne połączenie. Jest to szczególnie uciążliwe dla osób starszych i osób o ograniczonej mobilności. **W ocenie rozmówców Centrum nie spełnia zatem w pełni funkcji, której można oczekiwać od głównego węzła przesiadkowego miasta.** Słabe wykorzystanie części autobusowej widoczne jest również w samej przestrzeni Centrum. Część tablic przeznaczonych na rozkłady jazdy pozostaje niewykorzystana, a informacja dotycząca przewoźników prywatnych opiera się przede wszystkim na rozkładach papierowych. Jednocześnie istniejąca infrastruktura dynamicznej informacji pasażerskiej nie zapewnia informacji o całej ofercie dostępnej w tym miejscu. Przewozy realizowane przez przewoźników komercyjnych nie są objęte systemem informacji funkcjonującym w MPK, a dane o ich połączeniach nie są udostępniane w standardzie GTFS. Powoduje to wyraźną różnicę pomiędzy jakością samej infrastruktury a poziomem informacji dostępnej dla pasażera.

Znacznie lepiej oceniono parking w pobliżu Centrum Przesiadkowego. Podczas wizji lokalnej parking P&R był intensywnie wykorzystywany. Jest to zgodne z funkcją wskazywaną dla niego już w diagnozie PZMM, gdzie podkreślano jego znaczenie dla osób kontynuujących podróż koleją, przede wszystkim w kierunku Warszawy. W bezpośrednim sąsiedztwie dostępna jest również infrastruktura B&R, stacja samoobsługowej naprawy rowerów oraz toaleta. Sam standard wykonania infrastruktury, jej oznakowanie i rozwiązania dotyczące dostępności należy ocenić pozytywnie. Powstaje więc wyraźny kontrast pomiędzy dobrze przygotowaną infrastrukturą a sposobem jej wykorzystania. Największym problemem Centrum Przesiadkowego nie jest zatem brak wyposażenia, lecz brak koncentracji w tym miejscu przewozów autobusowych. Potencjał parkingu P&R jest wykorzystywany, natomiast część autobusowa sprawia wrażenie znacznie mniej intensywnie użytkowanej.

Co istotne, problem ten został rozpoznany już na etapie przygotowania PZMM. W Planie działania wprost przewidziano **przekierowanie linii komercyjnych** z przystanków końcowych na terenie miasta, w szczególności z placem Stanisława Zdanowskiego przy dworcu kolejowym, do Centrum Przesiadkowego. Jako narzędzie wskazano zmianę uchwały dotyczącej przystanków komunikacyjnych, tak aby zwiększyć wykorzystanie Centrum. Rozwiązanie to nie zostało dotychczas wdrożone. Obecnie największe możliwości w zakresie przekierowania przewoźników do Centrum upatruje się w projektowanej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która daje miastu takiemu jak Siedlce wyznaczenie przewoźnikom konkretnych lokalizacji dla postojów. Jednak musi być to ściśle powiązane z przeniesieniem także ruchu autobusów uruchamianych przez MPK Siedlce. Dalsze działania powinny więc koncentrować się nie na rozbudowie samego obiektu, lecz na określeniu jego docelowej roli w systemie transportowym miasta. Jeżeli Centrum ma rzeczywiście pełnić funkcję głównego węzła autobusowo-kolejowego, konieczne jest wypracowanie zasad zwiększających liczbę obsługujących je linii, przy jednoczesnym uwzględnieniu konsekwencji dla czasu przejazdu autobusów i wygody pasażerów. Równolegle poprawy wymaga integracja informacji pasażerskiej, tak aby pasażer otrzymywał w jednym miejscu możliwie pełną informację o dostępnej ofercie przewozowej.

Rysunek 3. Widok na Centrum Przesiadkowe w Siedlcach oraz na tablicę z rozkładami jazdy



Źródło: materiały własne.

Rysunek 4. Wjazd na parking P+R od strony Centrum Przesiadkowego oraz Strefa Kiss&Ride od strony Centrum Przesiadkowego i Parkingu P&R



Źródło: materiały własne.

REJON PLACU STANISŁAWA ZDANOWSKIEGO I DWORCA KOLEJOWEGO SIEDLCE

Drugim z analizowanych miejsc był rejon placu Stanisława Zdanowskiego, po północnej stronie stacji kolejowej Siedlce. Już w diagnozie PZMM Dworzec kolejowy Siedlce wraz z przystankiem „Siedlce Dworzec PKP” przy placu Stanisława Zdanowskiego wskazano jako jeden z najważniejszych punktów przesiadkowych na obszarze objętym Planem. Przeprowadzona wizja lokalna wskazuje, że miejsce to nadal pełni bardzo istotną funkcję transportową. Z przystanków korzystają zarówno autobusy MPK Siedlce, jak i przewoźnicy prywatni. Lokalizacja bezpośrednio przed budynkiem dworca zapewnia krótki dostęp do peronów kolejowych, centrum miasta oraz komunikacji miejskiej. Również mieszkańcy spotkani w trakcie badania wskazywali tę stronę dworca jako miejsce faktycznie wykorzystywane do przesiadek. W praktyce powstaje więc wyraźny podział funkcji pomiędzy obiema stronami stacji. Centrum Przesiadkowe posiada rozbudowaną i nowoczesną infrastrukturę, ale obsługuje ograniczoną liczbę połączeń autobusowych. Rejon placu Stanisława Zdanowskiego jest natomiast intensywniej wykorzystywany przez przewoźników i pasażerów, mimo że standard infrastruktury służącej integracji i informacji pasażerskiej jest tam niższy.

Różnica ta szczególnie widoczna jest w zakresie informacji pasażerskiej. Podczas wizji lokalnej nie stwierdzono funkcjonowania systemu dynamicznej informacji obejmującego ofertę zatrzymujących się w tym miejscu przewoźników. Podstawowym źródłem informacji pozostają rozkłady papierowe, przy czym część informacji zamieszczonych na tablicach została uzupełniona odręcznie. W miejscu, które faktycznie pełni jedną z najważniejszych funkcji przesiadkowych w mieście, pasażer nie otrzymuje więc informacji o ofercie w standardzie odpowiadającym znaczeniu tego punktu. Problem informacji pojawił się również w rozmowach z pasażerami. Jeden z mieszkańców wskazał przypadek podróży do miejscowości położonej poza Siedlcami, w której autobus kończył obsługę po przekroczeniu granicy miasta, podczas gdy do centrum miejscowości

pozostawało jeszcze kilka kilometrów. Pasażer nie miał wcześniej wystarczająco czytelnej informacji pozwalającej właściwie ocenić zakres obsługi połączenia. Pojedyncza wypowiedź nie pozwala na ocenę całej oferty przewozowej, wskazuje jednak na szerszy problem: **samo formalne przekroczenie granicy Siedlec przez linię autobusową nie oznacza jeszcze zapewnienia użytecznego połączenia z daną miejscowością**. Przy ocenie integracji transportu istotne powinny być rzeczywiste cele podróży mieszkańców, lokalizacja przystanków oraz możliwość dotarcia z nich do centrum miejscowości i najważniejszych usług. Pozytywnie należy ocenić bezpośrednie powiązanie placu z infrastrukturą kolejową. W trakcie wizji lokalnej windy prowadzące na perony były sprawne, a w otoczeniu dworca dostępne były stojaki rowerowe. Pod względem samej dostępności do kolei rejon ten dobrze spełnia funkcję punktu przesiadkowego. Problem dotyczy przede wszystkim integracji poszczególnych ofert autobusowych i jakości informacji o nich.

Wyniki wizji lokalnej pokazują tym samym pewien paradoks. Plan działania zakładał przekierowanie linii komercyjnych z przystanków końcowych na terenie miasta, w szczególności właśnie z placu Stanisława Zdanowskiego, do Centrum Przesiadkowego. Tymczasem obserwowany sposób korzystania z obu lokalizacji wskazuje, że plac Stanisława Zdanowskiego pozostaje dla pasażerów i przewoźników najważniejszym miejscem obsługi. Już w badaniach prowadzonych przy opracowaniu SUMP zwracano uwagę, że Centrum Przesiadkowe nie integruje w wystarczającym stopniu transportu autobusowego z kolejowym. W świetle obecnej sytuacji zasadne jest ponowne przeanalizowanie założonego w PZMM modelu funkcjonowania obu stron stacji. Nie powinno się automatycznie zakładać, że pełna integracja musi oznaczać przeniesienie wszystkich przewoźników na teren Centrum Przesiadkowego. Jeżeli z punktu widzenia pasażera plac Stanisława Zdanowskiego zapewnia krótszą i wygodniejszą przesiadkę, należy rozważyć również wariant, w którym obie lokalizacje pełnią uzupełniające się funkcje, ale są objęte spójnym systemem informacji pasażerskiej i czytelnymi zasadami organizacji przewozów. Kluczowym problemem jest zatem nie samo istnienie dwóch punktów obsługi po przeciwnych stronach torów, lecz brak ich funkcjonalnego powiązania. Pasażer powinien otrzymywać czytelną informację, z której części węzła odjeżdża jego autobus, jakie inne połączenia są dostępne i w jaki sposób może dokonać przesiadki. Dopiero na tej podstawie można oceniać, czy potrzebne jest administracyjne kierowanie kolejnych przewoźników do Centrum Przesiadkowego, czy też lepszym rozwiązaniem będzie uporządkowanie i pełniejsze włączenie placu Stanisława Zdanowskiego do całego systemu węzła.

Rysunek 5. Przystanek autobusowy od frontowej strony stacji kolejowej. Część papierowych rozkładów jazdy posiada odręczne dopiski.



Źródło: materiały własne.

PRZYSTANEK KOLEJOWY SIEDLCE WSCHODNIE I JEGO OTOCZENIE

Przystanek kolejowy Siedlce Wschodnie został wskazany w Planie działania PZMM jako jedna z proponowanych lokalizacji węzła przesiadkowego. Działanie 3.3 zakładało rozwój w takich miejscach infrastruktury integrującej kolej z transportem autobusowym, samochodowym i rowerowym, w tym parkingów P&R i B&R. Wybór lokalizacji miał wynikać m.in. z występujących w sąsiedztwie przystanków kolejowych problemów z nieuporządkowanym parkowaniem. Wizja lokalna przeprowadzona w ramach niniejszej ewaluacji wskazuje, że założenie to w przypadku Siedlec Wschodnich nie zostało dotychczas zrealizowane w zakładanym zakresie. W bezpośrednim sąsiedztwie przystanku nie ma ogólnodostępnego, urządzonego parkingu przeznaczonego dla pasażerów kolei. Po jednej stronie torów funkcjonuje prywatny parking należący do zakładu Stadler, wykorzystywany przede wszystkim przez jego pracowników. Po przeciwnej stronie torów kierowcy pozostawiają samochody na nieurządzonym terenie. Miejsce nie jest oznakowane ani przygotowane jako parking, mimo że w praktyce jest wykorzystywane przez osoby dojeżdżające do przystanku, w tym również przez pracowników pobliskiego zakładu. W rozmowach przeprowadzonych podczas wizji lokalnej użytkownicy tego miejsca zwracali uwagę na brak innej możliwości pozostawienia samochodu. Pojawiała się nawet obawa, że uporządkowanie terenu mogłoby oznaczać likwidację dotychczasowej możliwości parkowania bez zapewnienia rozwiązania zastępczego. Pokazuje to, że przed podejmowaniem zmian w zagospodarowaniu tego terenu należałoby najpierw rozpoznać rzeczywisty sposób jego wykorzystania i skalę zapotrzebowania na miejsca postojowe. W sąsiedztwie zakładu Stadler znajduje się także przystanek komunikacji miejskiej. Z informacji uzyskanych podczas badania wynika, że rozkład obsługujących go autobusów jest powiązany z godzinami zmian w zakładzie. W tej części znajduje się również infrastruktura B&R oraz automat paczkowy. Lokalizację tej infrastruktury należy ocenić pozytywnie

z punktu widzenia łączenia codziennych czynności z podróżą. Należy jednak pamiętać, że zarówno parking, jak i część pozostałej infrastruktury znajdują się na terenie prywatnym.

Istotnym problemem pozostaje sposób dojścia do przystanku kolejowego od strony nieurządzonego parkingu. Podczas wizji lokalnej stwierdzono prowizoryczne dojście prowadzące przez element wykonany z podkładu kolejowego oraz wejście na peron po prowizorycznie wykonanym stopniu. Standard tego dojścia wyraźnie odbiega od pozostałej infrastruktury przystanku i wymaga uporządkowania przez dysponenta tego terenu (PKP PLK), szczególnie jeżeli teren ten ma nadal służyć pasażerom kolei. Wyniki wizji lokalnej potwierdzają aktualność działania 3.3 w odniesieniu do przystanku Siedlce Wschodnie. Zasadne jest dalsze dążenie do utworzenia w rejonie przystanku ogólnodostępnego parkingu przesiadkowego dla osób kontynuujących podróż koleją. Równolegle zasadne jest podjęcie rozmów z PKP PLK dotyczących uporządkowania dojścia do przystanku od strony obecnie wykorzystywanego nieformalnego parkingu. Zakres inwestycji powinien zostać dostosowany do rzeczywistego popytu i możliwości terenowych, ale powinien obejmować co najmniej uporządkowanie parkowania oraz zapewnienie bezpiecznego dojścia pomiędzy miejscem pozostawienia samochodu a peronami.

Rysunek 6. Prowizoryczne dojście od parkingu do przystanku Siedlce Wschód



Źródło: materiały własne.

PRZYSTANEK KOLEJOWY SIEDLCE ZACHODNIE I JEGO OTOCZENIE

Przystanek Siedlce Zachodnie jest przykładem miejsca, w którym funkcja przesiadkowa została rozwinięta w sposób znacznie bardziej kompletny. Już w PZMM przystanek Siedlce Zachodnie został wskazany jako jedna z proponowanych lokalizacji węzłów przesiadkowych, a w diagnozie oceniono ją jako korzystną ze względu na sąsiedztwo dużych osiedli mieszkaniowych. Wizja lokalna potwierdziła dobre warunki do łączenia podróży samochodem, rowerem, komunikacją miejską i

koleją. Przy przystanku funkcjonuje parking P&R oraz infrastruktura B&R, zapewnione są wygodne dojścia do peronów, a w bezpośrednim sąsiedztwie dostępne są przystanki komunikacji miejskiej. Mieszkańcy pozytywnie oceniali zarówno sam parking, jak i wyposażenie węzła. W otoczeniu przystanku rozwija się również zabudowa mieszkaniowa oraz pojawiają się punkty usługowe i handlowe, co dodatkowo wzmacnia znaczenie tego miejsca jako lokalnego punktu obsługi codziennych podróży. Siedlce Zachodnie należy w tym zakresie ocenić bardzo wysoko. Jest to przykład realizacji odpowiadającej założeniom działania 3.3 PZMM - infrastruktura nie tylko została wykonana, ale tworzy czytelne warunki do pozostawienia samochodu lub roweru i kontynuowania podróży transportem zbiorowym. Jest to szczególnie istotne w zachodniej części miasta, skąd znaczna część podróży kolejowych odbywa się w kierunku Warszawy. Dane zebrane w ramach ewaluacji pokazują przy tym utrzymujące się duże wykorzystanie przystanku. W 2024 i 2025 r. dobową wymiana pasażerska mieściła się w przedziale 700-999.

Najważniejszym problemem nie jest więc infrastruktura samego węzła, lecz oferta kolejowa. PKP Intercity zaprzestało zatrzymywania pociągów na przystanku Siedlce Zachodnie. W efekcie mieszkańcy zachodniej części miasta chcący skorzystać z tych połączeń muszą najpierw dostać się do stacji Siedlce w centrum miasta, mimo że posiadają dobrze wyposażony przystanek kolejowy znacznie bliżej miejsca zamieszkania. Problem ten był również wskazywany przez mieszkańców w trakcie badania. Dane dotyczące liczby zatrzymań pokazują jednocześnie spadek ich średniej dobowej liczby z 69 w 2024 r. do 53 w 2025 r. Powoduje to pewną niespójność pomiędzy dobrze rozwiniętą infrastrukturą przesiadkową a ofertą przewozową. W przypadku Siedlec Zachodnich dalszy rozwój węzła nie wymaga w pierwszej kolejności kolejnych inwestycji infrastrukturalnych. Większe znaczenie ma pełniejsze wykorzystanie już istniejącego potencjału. Zasadne jest zatem kontynuowanie działań na rzecz przywrócenia postojów pociągów PKP Intercity na przystanku Siedlce Zachodnie. Miasto powinno prowadzić w tym zakresie konsekwentne działania wobec przewoźnika i innych podmiotów mających wpływ na kształt oferty kolejowej, wykorzystując również wsparcie przedstawicieli władz regionalnych i parlamentarzystów. Szczególnie zasadne będzie ponowienie tych działań po zakończeniu prac na Warszawskim Węźle Kolejowym i ustabilizowaniu rozkładu jazdy. Przywrócenie zatrzymań pociągów dalekobieżnych pozwoliłoby lepiej wykorzystać inwestycję, która z punktu widzenia infrastruktury i lokalizacji już dziś funkcjonuje bardzo dobrze, a jednocześnie ograniczyłoby konieczność dojazdu części mieszkańców zachodnich Siedlec do głównej stacji w centrum miasta.

Rysunek 7. Siedlce Zachodnie – okolice przystanku oraz parkingi po obu stronach przystanku



Źródło: materiały własne.

INFRASTRUKTURA PRZESIADKOWA POZA MIASTEM SIEDLCE

NOWE IGANIE

W Nowych Iganiach, na terenie gminy Siedlce, w sierpniu 2026 r. zakończono budowę infrastruktury przesiadkowej. Obiekt obejmuje zadaszoną wiatę autobusową, miejsca B&R, ławki, kosze, zieleń oraz miejsca postojowe dla samochodów osobowych. W ramach uzgodnień z GDDKiA powstały również miejsca dla samochodów ciężarowych. W czasie wizji lokalnej obiekt nie pełnił jeszcze funkcji transportowej. Nie zatrzymywały się przy nim autobusy, a formalne wyznaczenie przystanku ma nastąpić w najbliższym czasie. Na parkingu znajdowało się kilka samochodów, jednak w sąsiedztwie funkcjonuje sklep spożywczy, dlatego nie można uznać tego za dowód wykorzystania obiektu w funkcji przesiadkowej.

Lokalizacja bardzo blisko granicy Siedlec rodzi pytanie o rzeczywistą atrakcyjność funkcji P&R. Kierowcy mogą być skłonni kontynuować podróż samochodem, zamiast przesiadać się na autobus. O powodzeniu inwestycji zdecyduje więc przede wszystkim jakość oferty przewozowej, częstotliwość kursów, kierunki połączeń i czas oczekiwania, ale i ograniczenie możliwości parkowania samochodów w centrum Siedlec.

Na obecnym etapie obiekt należy ocenić jako przygotowany infrastrukturalnie, ale jeszcze nieuruchomiony funkcjonalnie. Jego rzeczywistą rolę będzie można ocenić dopiero po uruchomieniu przystanku i regularnej obsługi autobusowej.

Rysunek 8. Wiata przystankowa na nowym węźle w Nowych Iganiach

Źródło: materiały własne.

DZIEWULE (GMINA ZBUCZYN)

W Dziewulach funkcjonuje infrastruktura umożliwiająca dojazd do przystanku kolejowego samochodem i rowerem. Z informacji uzyskanych w trakcie badania wynika, że prowadzone są prace zmierzające do zwiększenia liczby miejsc postojowych w ramach projektu finansowanego ze środków FEPW 2021-2027. Obecnie przy przystanku znajduje się około 10 urządzonych miejsc parkingowych. Wizja lokalna wskazuje jednak, że zapotrzebowanie jest większe, część samochodów pozostawiana była na poboczu i na nieutwardzonym terenie. Widoczne było również wykorzystanie stojaków rowerowych. Ma to szczególne znaczenie ze względu na oddalenie zabudowy miejscowości od przystanku kolejowego i potwierdza potrzebę zapewnienia możliwości wygodnego dojazdu do kolei innym środkiem transportu. Słabszą stroną jest utrzymanie części istniejącej infrastruktury. Podczas wizji lokalnej miejsce postojowe przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami było w znacznym stopniu zarośnięte trawą, co ogranicza możliwość jego normalnego wykorzystania. Pokazuje to, że obok dalszej rozbudowy infrastruktury konieczne jest zapewnienie jej regularnego utrzymania.

Dziewule można ocenić jako lokalizację, w której funkcja przesiadkowa rzeczywiście występuje i jest wykorzystywana. Obserwowane parkowanie poza wyznaczonymi miejscami oraz wykorzystanie infrastruktury rowerowej uzasadniają dalsze porządkowanie i rozwój zaplecza przystanku kolejowego.

Rysunek 9. Parking oraz stojaki rowerowe przy stacji Dziewule



Źródło: materiały własne.

Rysunek 10. Dziewule - miejsce dla osób z niepełnosprawnościami zaniedbane - wysoka roślinność, zapiaszczone - brak możliwości wykorzystania



Źródło: materiały własne.

KOTUŃ

Otoczenie stacji kolejowej w Kotuniu pełni wyraźną funkcję lokalnego węzła. Po jednej stronie linii kolejowej znajduje się centrum miejscowości, skupiające sklepy, usługi i administrację gminną, a także urządzony park z miejscami odpoczynku. Po drugiej stronie funkcjonuje parking P&R, umożliwiający pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży koleją, w tym w kierunku Warszawy. Takie powiązanie stacji z centrum miejscowości i parkingiem przesiadkowym należy ocenić pozytywnie. Problemem pozostaje jednak dostępność infrastruktury kolejowej. Osoba z

niepełnosprawnością ruchową nie może samodzielnie przedostać się pomiędzy parkingiem a drugą stroną stacji przez przejście podziemne. Zainstalowane podnośniki schodowe były podczas wizji zabezpieczone plandekami, a skorzystanie z nich wymaga każdorazowego wezwania obsługi. Problemem jest także nieczynna toaleta, która w dodatku jest płatna.

Rozwiązanie zapewnia więc możliwość pokonania bariery, ale nie zapewnia pełnej samodzielności podróży. Konieczność wcześniejszego lub każdorazowego korzystania z pomocy obsługi ogranicza swobodę, w tym możliwość spontanicznego korzystania z kolei przez osoby o ograniczonej mobilności. Zasadne jest podjęcie rozmów z PKP PLK w sprawie poprawy dostępności stacji w Kotuniu, tak aby przejście pomiędzy parkingiem P&R, peronami i centrum miejscowości mogło być możliwie samodzielnie wykorzystywane przez wszystkich pasażerów.

Rysunek 11. Widok na P&R w Kotuniu



Źródło: materiały własne.

Rysunek 12. Toaleta przy P&R w Kotuniu - płatna i nieczynna (17.08.2026) oraz podnośnik schodowy w przejściu między peronami - każdorazowo wymaga pomocy asysty ze strony PKP PLK



Źródło: materiały własne.

4.2. Informacja pasażerska i warunki korzystania z transportu publicznego

W Siedlcach widoczny jest proces modernizacji infrastruktury przystankowej. Przebudowywane i wydłużane są zatoki autobusowe, pojawiają się nowe wiaty utrzymane w jednolitym standardzie, a część przystanków wyposażana jest w wyświetlacze systemu informacji pasażerskiej. Modernizacje obejmują również elementy poprawiające dostępność, m.in. pola uwagi przy krawędzi przystanku. Podczas wizji lokalnej nie stwierdzono jednak stosowania linii naprowadzających. System dynamicznej informacji obejmuje obecnie przede wszystkim komunikację MPK Siedlce. Na wyświetlaczach nie są prezentowane informacje o pozostałych przewozach funkcjonujących na obszarze MOF, w tym o komunikacji organizowanej samodzielnie przez gminę Kotuń. Z punktu widzenia pasażera oznacza to, że nowoczesna infrastruktura informacyjna nie pokazuje całej dostępnej oferty transportowej.

Wizja lokalna pokazała także duże zróżnicowanie standardu poszczególnych przystanków. Obok nowych lub modernizowanych lokalizacji nadal występują starsze zatoki pozbawione wiat, wyposażone jedynie w słupek i papierowy rozkład jazdy. Problem dostępności pojawia się również w trakcie prowadzonych prac. W jednym z obserwowanych miejsc wiatą wraz z rozkładami i mapą została ustawiona na terenie trawiastym, bez zapewnienia odpowiedniego dojścia dla osób o

ograniczonej mobilności. Kierunek prowadzonych modernizacji należy ocenić pozytywnie, jednak dalsze działania powinny zmierzać do ujednolicenia standardu całej infrastruktury oraz rozszerzenia informacji pasażerskiej na możliwie pełną ofertę przewozową funkcjonującą w MOF. Dostępność powinna być przy tym zapewniana również podczas czasowej organizacji przystanków związanej z remontami.

Rysunek 13. Modernizowana zatoka autobusowa w Siedlcach - wiata przystankowa na czas prac modernizacyjnych ustawiona w miejscu niezapewniającym dostępności dla osób o ograniczonej mobilności



Źródło: materiały własne.

Rysunek 14. Zmodernizowana zatoka przystankowa w Siedlcach - brak pełnej dostępności dla osób niewidomych



Źródło: materiały własne.

Rysunek 15. Zatoka przystankowa wymagająca modernizacji i dostosowania do potrzeb OzN - Siedlce



Źródło: materiały własne.

TABOR

W Siedlcach tabor komunikacji miejskiej jest sukcesywnie wymieniany. Eksploatowane autobusy elektryczne zapewniają wysoki standard podróży i są w pełni niskopodłogowe, co poprawia warunki korzystania z transportu przez osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, pasażerów z dziećmi oraz osoby z większym bagażem. Inaczej wygląda sytuacja w części przewozów realizowanych poza miastem. Gmina Kotuń organizuje własny transport finansowany ze środków FRPA, wykonywany busami, z których część posiada udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Pozostałe połączenia autobusowe funkcjonujące na obszarze MOF, realizowane przez przewoźników wyłanianych w postępowaniach gminnych lub w ramach kursów powiatowych, charakteryzują się bardziej zróżnicowanym standardem taboru i ograniczoną dostępnością dla osób o ograniczonej mobilności. Widoczna jest więc różnica pomiędzy standardem taboru komunikacji miejskiej w Siedlcach a częścią przewozów obsługujących pozostały obszar MOF. Dalsze działania powinny zmierzać do stopniowego podnoszenia wymagań dotyczących dostępności pojazdów także w przewozach organizowanych przez pozostałe JST, w szczególności przy kolejnych zamówieniach na świadczenie usług przewozowych.

Rysunek 16. Nowoczesny tabor autobusowy MPK Siedlce



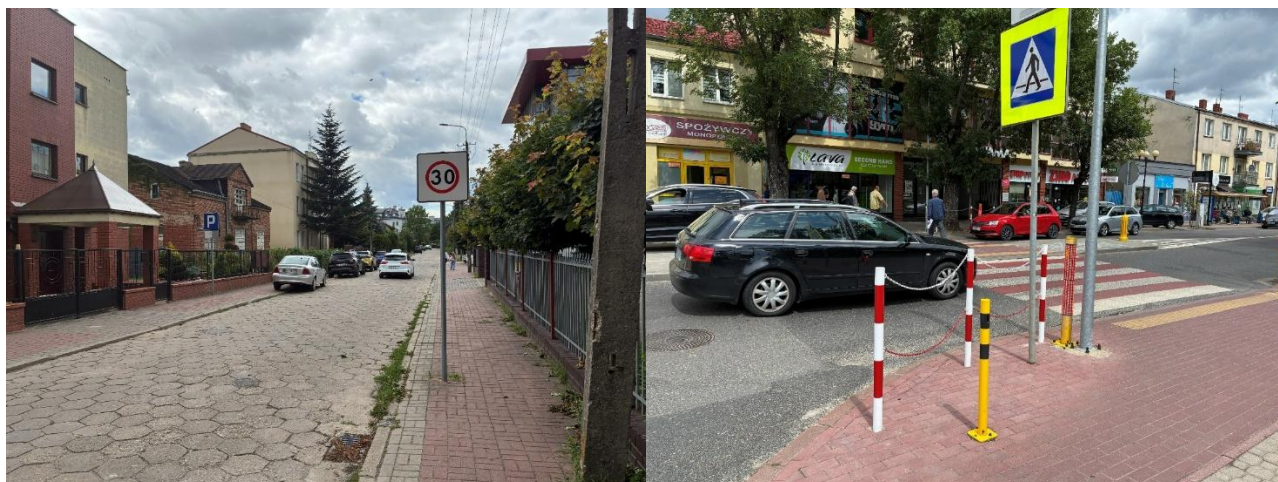
Źródło: materiały własne.

4.3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

W Siedlcach działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego są widoczne przede wszystkim w otoczeniu szkół. Z informacji uzyskanych w trakcie badania wynika, że wprowadzane są tam strefy Tempo 30, a w części lokalizacji stosowane są również progi zwalniające. Kierunek ten jest zgodny z założeniami PZMM, który przewidywał rozwój stref uspokojonego ruchu i rozwiązania ograniczające prędkość pojazdów. Przykładem bardziej punktowego rozwiązania jest przejście dla pieszych przy ul. Józefa Piłsudskiego, w sąsiedztwie Urzędu Miasta. W ramach jego przebudowy wykonano doświetlenie, azyl dla pieszych, nowe oznakowanie oraz system Safe Pass. System wykorzystuje czujniki wykrywające zbliżającego się pieszego i ostrzega kierowców pulsującym światłem przy zbliżaniu się pieszego do przejścia oraz czerwonym, gdy pieszy znajduje się bezpośrednio przed przejściem lub na nim. Działania uspokajające ruch podejmowane są również poza Siedlcami. W sierpniu 2026 r. zakończono przebudowę skrzyżowania ulic Słonecznej, Lipowej i Cmentarnej w Zbuczynie, realizowaną wspólnie przez Gminę Zbuczyn i Powiat Siedlecki. Celem inwestycji była poprawa bezpieczeństwa i warunków poruszania się w tej części miejscowości. Z informacji uzyskanych podczas badania wynika, że zastosowano tam wyniesienie skrzyżowania, wymuszające ograniczenie prędkości pojazdów.

Obserwowane działania należy ocenić pozytywnie. Pokazują one stosowanie różnych środków poprawy BRD, od stref ograniczonej prędkości i progów zwalniających, przez aktywne zabezpieczenie przejść dla pieszych, po przebudowę miejsc szczególnie problemowych.

Rysunek 17. Jedna ze stref Tempo-30 w okolicy siedleckich szkół oraz przebudowane przejście dla pieszych przy ul. Józefa Piłsudskiego w Siedlcach



Źródło: materiały własne.

Rysunek 18. Wyniesione skrzyżowanie w Zbuczynie



Źródło: materiały własne.

4.4. Infrastruktura pieszo-rowerowa i możliwość łączenia podróży

SIEDLCE

W Siedlcach widoczna jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury pieszo-rowerowej. Prowadzone są remonty chodników, a jednocześnie w budowie znajduje się kilkanaście kilometrów nowych dróg rowerowych. Standard nowych realizacji należy ocenić wysoko. Drogi rowerowe wykonywane są w nawierzchni asfaltowej, posiadają czytelne oznakowanie pionowe i

poziome, a ciągi pieszo-rowerowe mają odpowiednią szerokość. Na przecięciach z ulicami stosowane są obniżenia nawierzchni i właściwe oznakowanie, natomiast przy nowych chodnikach uwzględniane są pola uwagi. W części lokalizacji przejścia dla pieszych są również wyniesione, co poprawia bezpieczeństwo i ogranicza prędkość pojazdów. Pozytywnie należy ocenić także powiązanie nowej infrastruktury rowerowej z transportem zbiorowym. Przy węzłach i przystankach pojawiają się zadane miejsca do pozostawienia roweru, a część z nich wyposażona jest również w podstawowe narzędzia umożliwiające wykonanie drobnych napraw. Ułatwia to łączenie podróży rowerem z dalszą jazdą transportem publicznym.

Znacznie słabiej prezentują się niektóre starsze odcinki infrastruktury, wykonane w poprzednich latach. Dotyczy to szczególnie ciągów pieszo-rowerowych, na których ruch pieszy i rowerowy odbywa się we wspólnej przestrzeni, oraz nawierzchni wykonanych z kostki, których stan miejscami wskazuje już na potrzebę remontu. Podobne problemy widoczne są na części chodników. Elementy fakturowe i pola uwagi, które pierwotnie miały poprawiać dostępność, w niektórych miejscach są wybrzuszone lub uszkodzone i same zaczynają stanowić przeszkodę dla pieszych. Różnica pomiędzy standardem nowej i starszej infrastruktury wskazuje na potrzebę przeprowadzenia szczegółowego audytu jej stanu. Powinien on pozwolić wskazać odcinki wymagające kompleksowej modernizacji, ale również miejsca, w których wystarczające będą niewielkie, doraźne naprawy. Rozwój nowych tras powinien więc iść równoległe z utrzymaniem i stopniowym podnoszeniem standardu infrastruktury już istniejącej.

Rysunek 19. Nowa infrastruktura pieszo-rowerowa i rowerowa w Siedlcach



Źródło: materiały własne.

Rysunek 20. Infrastruktura pieszo-rowerowa realizowana w poprzednich perspektywach finansowych wymagająca modernizacji - Siedlce



Źródło: materiały własne.

Rysunek 21. Parking B+R przy Centrum Przesiadkowym - zadaszone wiaty rowerowe



Źródło: materiały własne.

GMINY WIEJSKIE

Na terenie gmin wiejskich również widoczne są inwestycje związane z rozwojem infrastruktury pieszej i pieszo-rowerowej. Powstają nowe chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe, poprawiające warunki codziennych podróży i bezpieczeństwo mieszkańców.

Na szczególnie pozytywną ocenę zasługuje budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż DK63 na terenie gminy Wiśniew, tworzącego połączenie w kierunku Siedlec. Jest to przykład infrastruktury wykraczającej poza obsługę pojedynczej miejscowości i wzmacniającej powiązania pomiędzy gminą a miastem. Pierwszy zrealizowany odcinek posiada wysoki standard i znaczną szerokość, która miejscami może wydawać się większa niż wynikałoby to z obserwowanego wykorzystania. Istotniejszym problemem jest jednak utrzymanie infrastruktury – podczas wizji część przestrzeni przeznaczona dla pieszych była zarastająca trawą i gałęziami. Pokazuje to, że sama budowa dobrej jakości infrastruktury nie jest wystarczająca, jeżeli później jej dostępna szerokość jest ograniczana przez brak bieżącego utrzymania. W gminie Zbuczyn obserwowano natomiast miejsca, w których zastosowano elementy poprawiające dostępność, m.in. pola uwagi, ale jednocześnie nie zapewniono odpowiedniego obniżenia krawężnika przy przejściu dla pieszych. Powstały uskok może stanowić barierę dla osób poruszających się na wózkach, z chodzikami czy wózkami dziecięcymi.

Kierunek prowadzonych inwestycji należy ocenić pozytywnie, jednak większej uwagi wymaga projektowanie uniwersalne oraz późniejsze utrzymanie infrastruktury. Przy nowych i modernizowanych ciągach zasadne jest prowadzenie audytów dostępności z udziałem osób z niepełnosprawnościami, tak aby bariery były wychwytywane jeszcze przed zakończeniem inwestycji, a nie dopiero podczas jej użytkowania.

Rysunek 22. Powstająca infrastruktura odpowiada na potrzeby pieszych i rowerzystów - gm. Siedlce oraz gm. Wiśniew (DK 63)



Źródło: materiały własne.

Rysunek 23. Przy realizacji projektów większą uwagę należy przykładać do projektowania uniwersalnego. Istotne jest też bieżące utrzymanie wybudowanej infrastruktury (gm. Wiśniew, CPR wzdłuż DK 63)



Źródło: materiały własne.

4.5. Centrum miasta, parkowanie i organizacja przestrzeni

W centrum Siedlec funkcjonują dwie strefy płatnego parkowania. Parkomaty są starszego typu i nie umożliwiają płatności kartą, opłatę można wnieść bilonem. Pozytywnie należy natomiast ocenić możliwość korzystania z zewnętrznych aplikacji mobilnych. Obserwacja terenowa wskazuje na bardzo wysokie wykorzystanie miejsc postojowych; w godzinach prowadzenia wizji znalezienie wolnego miejsca było trudne. W zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznych widoczne są działania związane z rozwojem zieleni. Przy szkołach realizowane są elementy błękitno-zielonej infrastruktury, łączone również z komponentem edukacyjnym. Powstają ponadto parki kieszonkowe, które zgodnie z opiniami mieszkańców uzyskanymi w trakcie badania są pozytywnie odbierane i cenione jako niewielkie miejsca odpoczynku w zwartej zabudowie miejskiej.

Obserwacje wskazują więc z jednej strony na wysoką presję parkingową w centrum, z drugiej zaś na stopniową poprawę jakości przestrzeni publicznej poprzez wprowadzanie zieleni i niewielkich miejsc wypoczynku. Oba kierunki powinny być dalej analizowane łącznie, tak aby organizacja parkowania nie ograniczała możliwości poprawy jakości i dostępności przestrzeni miejskiej.

Rysunek 24. Automat parkingowy w SPP w Siedlicach



Źródło: materiały własne.

Rysunek 25. Park kieszonkowy w Siedlcach - prócz roślin znajdziemy tam tablice edukacyjne i ławki



Źródło: materiały własne

Także poza Siedlcami realizowane są działania związane z poprawą jakości przestrzeni publicznych. W przypadku gmin wiejskich ich charakter jest jednak inny niż w mieście. Jak wskazywali przedstawiciele samorządów, brak wydzielonych parków nie musi oznaczać niedoboru zieleni, dużą rolę pełnią ogrody przydomowe oraz tereny zielone związane z zabudową mieszkaniową. Istotne znaczenie mają natomiast przestrzenie wspólne tworzone przy świetlicach wiejskich i innych obiektach lokalnych. Powstają tam place zabaw, miejsca odpoczynku i niewielkie strefy

rekreacyjne, które pełnią funkcję lokalnych punktów spotkań mieszkańców. Dobrym przykładem jest Kotuń, gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej i centrum miejscowości funkcjonuje urządzony skwer z zielenią, ławkami i miejscami do spędzania czasu. Takie rozwiązanie należy ocenić pozytywnie, ponieważ łączy funkcję transportową centrum miejscowości z przestrzenią publiczną służącą mieszkańcom. W gminach wiejskich nie ma potrzeby odtwarzania miejskiego modelu parków w każdej miejscowości. Ważniejsze jest rozwijanie dostępnych, dobrze utrzymanych przestrzeni wspólnych tam, gdzie mieszkańcy faktycznie z nich korzystają – przy świetlicach, szkołach, centrach miejscowości i węzłach transportowych.

Rysunek 26. Skwer w Kotuniu



Źródło: materiały własne.



5. Ocena stopnia realizacji działań

Tabela 4. Grupa działań: Wspólny system mobilności

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP Rozszerzenie kompetencji zespołu ds. SUMP o koordynację dokumentów strategicznych wszystkich gmin MOF Miasta Siedlce oraz utworzenie zespołów tematycznych zajmujących się m.in. transportem zbiorowym, ruchem drogowym i rowerowym. Zespół będzie platformą współpracy, wymiany danych i monitorowania realizacji działań w zakresie mobilności.	Niezrealizowane Od momentu przyjęcia SUMP Zespół ds. SUMP nie odbywał spotkań poświęconych wdrażaniu Planu. Do spotkań przedstawicieli poszczególnych samorządów dochodziło przy okazji prac innych grup projektowych, jednak zagadnienia dotyczące realizacji Planu działania, monitorowania wskaźników oraz postępu wdrażania SUMP nie były przedmiotem tych spotkań. Nie rozszerzono również kompetencji Zespołu o koordynację dokumentów strategicznych gmin MOF ani nie utworzono przewidzianych zespołów tematycznych. Na realizację działania mogła wpływać zmienność uwarunkowań prawnych i organizacyjnych, w tym m.in. proces wdrażania planów ogólnych oraz zmiany dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego. Nie zmienia to jednak oceny samego działania, którego cele pozostają aktualne. Brak stałego forum współpracy oznacza, że nie został uruchomiony przewidziany w SUMP mechanizm bieżącej koordynacji wdrażania i monitorowania Planu w skali całego MOF. Działanie należy uznać za jedno z kluczowych z punktu widzenia dalszego wdrażania SUMP. Rekomenduje się wznowienie działalności Zespołu do końca 2026 r. Wraz ze wznowieniem działalności należy określić minimalny zakres jego zadań obejmujący co najmniej okresowy przegląd realizacji działań, monitorowanie wskaźników oraz wymianę informacji o inwestycjach i dokumentach strategicznych mających wpływ na mobilność w MOF. Celowe jest również ustalenie stałego harmonogramu spotkań, tak aby działalność Zespołu nie była uzależniona wyłącznie od realizacji innych projektów.

1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej Analiza kosztów, korzyści oraz możliwości wdrożenia wspólnego systemu taryfowo-biletowego dla transportu publicznego w MOF Miasta Siedlce. Obejmuje ocenę współpracy z przewoźnikami kolejowymi i komercyjnymi, integrację różnych rodzajów biletów oraz wykorzystanie istniejących nośników biletowych.	Niezrealizowane Do momentu przeprowadzenia ewaluacji nie wykonano analizy kosztów, korzyści ani możliwości wdrożenia wspólnego systemu taryfowo-biletowego dla transportu publicznego w MOF Miasta Siedlce. Gminy Kotuń i Mokobody organizują komunikację autobusową we własnym zakresie, korzystając z dofinansowania FRPA, przy czym większość linii nie wykracza poza granice tych gmin. Powoduje to funkcjonowanie na obszarze MOF odrębnych systemów przewozowych, których integracja wymagałaby wcześniejszego rozpoznania uwarunkowań organizacyjnych, finansowych i taryfowych. W zakresie transportu kolejowego zidentyfikowano funkcjonowanie oferty Kolei Mazowieckich „Mazobilet”, która nie obejmuje autobusów komunikacji miejskiej w Siedlcach. Możliwość wykorzystania istniejących rozwiązań taryfowych powinna zostać uwzględniona w planowanej analizie jako jeden z wariantów integracji. Cel działania pozostaje aktualny, jednak jego realizacja powinna zostać powiązana z szerszą analizą organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze MOF. Sama integracja taryfowa będzie trudna do przeprowadzenia bez wcześniejszego określenia docelowego modelu współpracy pomiędzy organizatorami przewozów. Działanie należy traktować jako etap przygotowawczy do ewentualnego wdrożenia integracji taryfowo-biletowej. W pierwszej kolejności rekomenduje się przeprowadzenie analizy obejmującej aktualny układ organizatorów i operatorów, obowiązujące taryfy, zakres przewozów finansowanych przez poszczególne gminy oraz możliwości techniczne i finansowe integracji. Analiza powinna również uwzględniać możliwość wykorzystania już funkcjonujących ofert kolejowych oraz wariant wspólnej organizacji przewozów przez większą liczbę samorządów. Dopiero na tej podstawie zasadne będzie określenie zakresu i harmonogramu działania 1.3 dotyczącego właściwej integracji taryfowo-biletowej.
1.3	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego Wdrożenie wspólnych rozwiązań taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych środków transportu publicznego na podstawie jednego biletu. Działanie	Niezrealizowane Działanie przewidziano do realizacji do końca 2027 r. Do momentu przeprowadzenia ewaluacji nie wdrożono wspólnych rozwiązań taryfowo-biletowych obejmujących transport publiczny funkcjonujący na obszarze MOF Miasta Siedlce. Wyzwaniem pozostają uwarunkowania organizacyjne związane zarówno z funkcjonowaniem przewoźników prywatnych, jak i odrębnych systemów transportu organizowanych przez poszczególne gminy. Przykładem jest komunikacja

	ma ułatwić podróżowanie pomiędzy komunikacją miejską, autobusową i kolejową.	organizowana przez Gminę Kotuń, której linie dojeżdżające do Siedlec funkcjonują niezależnie taryfowo od oferty MPK Siedlce. Cel działania pozostaje aktualny, jednak możliwość jego realizacji jest uzależniona od wcześniejszego określenia zasad współpracy pomiędzy organizatorami transportu oraz przeprowadzenia analiz przewidzianych w działaniu 1.2. W obecnym stanie organizacyjnym wdrożenie jednego, wspólnego rozwiązania taryfowego dla całego MOF byłoby utrudnione. Dalsze działania powinny być ukierunkowane na stworzenie spójnego systemu transportu publicznego obejmującego gminy MOF. Jednym z rozwiązań wymagających analizy jest powołanie związku międzygminnego lub gminno-powiatowego, który mógłby przejąć rolę organizatora przewozów na większym obszarze. Na obecnym etapie brak jest podstaw do rozpoczęcia właściwego wdrażania integracji taryfowo-biletowej bez zakończenia prac analitycznych dotyczących docelowego modelu organizacji transportu. Z tego względu działanie 1.3 należy traktować jako powiązane bezpośrednio z realizacją działania 1.2. Mając na uwadze brak przeprowadzonych analiz oraz zmieniające się uwarunkowania prawne dotyczące publicznego transportu zbiorowego, rekomenduje się wydłużenie terminu realizacji działania do końca 2029 r. Termin ten powinien obejmować nie tylko przygotowanie rozwiązania, lecz również rozpoczęcie jego wdrażania, o ile wyniki wcześniejszych analiz potwierdzą zasadność i możliwość integracji.
1.4	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów Utworzenie i bieżąca aktualizacja cyfrowej bazy zezwoleń, zaświadczeń i rozkładów jazdy dla przewozów realizowanych na obszarze MOF. Działanie pozwoli uporządkować dane, zwiększyć dostępność informacji i identyfikować obszary o	W realizacji Działanie przewidziano do realizacji do końca 2027 r. Aktualnie w Urzędzie Miasta Siedlce prowadzone są prace zmierzające do wdrożenia od stycznia 2027 r. cyfrowej bazy zezwoleń, zaświadczeń i rozkładów jazdy. Wyzwaniem pozostają kwestie formalno-prawne, związane m.in. z wymaganiami dotyczącymi stosowanych druków i dokumentacji. Nie podważa to jednak zasadności działania, a jedynie wpływa na tempo jego wdrażania. Cele przyjęte dla działania pozostają aktualne. Utworzenie jednej, uporządkowanej bazy danych powinno usprawnić zarówno bieżącą obsługę zezwoleń i zaświadczeń, jak i późniejsze analizy dotyczące oferty przewozowej na obszarze MOF.

	niewystarczającej obsłudze transportowej.	Stopień zaawansowania działania należy ocenić jako umiarkowany, rozpoczęto prace wdrożeniowe i określono planowany termin uruchomienia rozwiązania, jednak jego rzeczywiste funkcjonowanie będzie możliwe do oceny dopiero po rozpoczęciu eksploatacji systemu. Rekomenduje się wydłużenie okresu realizacji działania do końca 2029 r., co pozwoli nie tylko na wdrożenie rozwiązania, ale także na weryfikację sposobu jego funkcjonowania. W tym okresie zasadne będzie również sprawdzenie kompletności danych, częstotliwości ich aktualizacji oraz możliwości wykorzystania bazy w analizach dotyczących dostępności transportu publicznego i identyfikacji obszarów o niewystarczającej obsłudze przewozowej. Dalszy zakres realizacji działania będzie uzależniony od ostatecznego kształtu zmian przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Po wejściu nowych regulacji konieczna będzie weryfikacja, w jakim zakresie rozwiązania ustawowe realizują cele działania określone w SUMP.
1.5	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych Konwersja danych rozkładowych do otwartych formatów (np. GTFS, NeTEx) umożliwiających ich dalsze wykorzystanie w planerach podróży, aplikacjach i systemach informacji pasażerskiej. Działanie zwiększy dostępność oraz interoperacyjność danych transportowych.	W realizacji Działanie przewidziano do realizacji do końca 2026 r. MPK Siedlce wdrożyło udostępnianie danych rozkładowych w formacie GTFS. Działanie nie zostało jednak wdrożone w odniesieniu do pozostałych przewoźników realizujących przewozy na obszarze MOF Miasta Siedlce. Zakres działania i jego cele pozostają aktualne. Dotychczasowa realizacja ma zatem charakter częściowy, standard otwartych danych funkcjonuje w odniesieniu do komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Siedlce, ale nie obejmuje całego systemu transportu publicznego funkcjonującego na obszarze MOF. Należy dążyć do wdrożenia otwartych standardów danych również przez pozostałych przewoźników realizujących przewozy na obszarze MOF Miasta Siedlce. Priorytetem powinno być objęcie rozwiązaniem w pierwszej kolejności przewozów organizowanych przez poszczególne gminy MOF, ponieważ umożliwiłoby to szersze wykorzystanie danych w planerach podróży i systemach informacji pasażerskiej. Ze względu na częściową realizację działania rekomenduje się wydłużenie terminu jego realizacji do końca 2029 r. Okres ten powinien zostać wykorzystany na stopniowe rozszerzanie zakresu dostępnych danych oraz ocenę ich kompletności i aktualności. Rekomenduje się wprowadzenie wymogu dostarczania danych rozkładowych w formacie np. GTFS jako wymóg w przetargach na obsługę linii organizowanych przez Samorządy MOF.

1.6	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime Wypożyczenie pojazdów w systemy lokalizacji GPS i udostępnianie informacji o rzeczywistej realizacji kursów, położeniu pojazdów oraz opóźnieniach w czasie rzeczywistym. Pozwoli to na rozwój nowoczesnych usług informacji pasażerskiej.	W realizacji Działanie przewidziano do realizacji do końca 2027 r. Pojazdy będące własnością MPK Siedlce zostały wyposażone w urządzenia umożliwiające udostępnianie informacji o rzeczywistej realizacji kursów, położeniu pojazdów oraz opóźnieniach w czasie rzeczywistym w oparciu o standard GTFS Realtime. Dane o aktualnym położeniu autobusów są dostępne na stronie internetowej MPK jako jedna z funkcjonalności rozkładu jazdy autobusów, w aplikacji myBus, a równolegle prowadzone są prace związane z wdrożeniem obsługi przewozów MPK Siedlce w aplikacji Jakdojade. Pozostali operatorzy realizujący przewozy na obszarze MOF Miasta Siedlce nie wdrożyli analogicznego rozwiązania. Oznacza to, że funkcjonalność informacji czasu rzeczywistego rozwijana jest obecnie przede wszystkim w odniesieniu do komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Siedlce, bez objęcia nią całego systemu przewozowego MOF. Cele działania pozostają aktualne. Znaczenie działania będzie wzrastało wraz z rozwojem integracji informacji pasażerskiej i zwiększaniem liczby przewozów organizowanych przez poszczególne gminy MOF. Stopień zaawansowania działania należy ocenić jako istotny w odniesieniu do MPK Siedlce, natomiast niski w skali całego MOF. Dalsze działania powinny być ukierunkowane na rozszerzenie standardu przede wszystkim na przewozy organizowane przez poszczególne gminy, których linie dojeżdżają do Siedlec, w tym do Centrum Przesiadkowego przy dworcu kolejowym. W dalszej kolejności zasadne jest podejmowanie współpracy z przewoźnikami komercyjnymi, o ile będą istniały możliwości techniczne i organizacyjne udostępniania danych w jednolitym standardzie. Rekomenduje się wydłużenie terminu realizacji działania do końca 2029 r., tak aby okres ten obejmował nie tylko dalsze wdrażanie rozwiązania, lecz także rozszerzenie jego zasięgu na kolejne segmenty transportu publicznego funkcjonujące na obszarze MOF. Rekomenduje się wprowadzenie dodatkowego kryterium punktowego w przetargach na obsługę linii organizowanych przez Samorządy MOF – punktującego oferentów, którzy będą udostępniali dane w formacie GTFS realtime.
1.7	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	W realizacji

	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych organizatorów transportu oraz przewoźników kolejowych w celu poprawy połączeń przesiadkowych. Działanie ma skrócić czas oczekiwania i zwiększyć wygodę podróży transportem publicznym.	Działanie przewidziano do realizacji do końca 2027 r. Synchronizacja rozkładów jazdy autobusów z rozkładami przewoźników kolejowych, w tym Kolei Mazowieckich, Polregio i PKP Intercity, jest obecnie utrudniona ze względu na częste korekty kolejowych rozkładów jazdy związane z pracami remontowymi i inwestycyjnymi w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego. W przypadku linii miejskich rozkłady jazdy są w miarę możliwości dostosowywane do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów. W przypadku linii wychodzących poza Siedlce głównym punktem odniesienia pozostają natomiast godziny rozpoczynania zajęć w szkołach, co ogranicza możliwości pełnej koordynacji z rozkładem kolejowym. Cele działania pozostają aktualne. Koordynacja rozkładowa powinna być traktowana jako proces ciągły, wymagający bieżącego dostosowywania oferty do zmian w rozkładach kolejowych oraz potrzeb pasażerów korzystających z połączeń przesiadkowych. Po zakończeniu głównych prac inwestycyjnych na Warszawskim Węźle Kolejowym należy kontynuować działania na rzecz poprawy koordynacji pomiędzy przewoźnikami kolejowymi, MPK Siedlce oraz pozostałymi operatorami przewozów autobusowych. Istotnym kierunkiem dalszych działań powinno być również zwiększenie koordynacji rozkładów przewozów organizowanych przez gminy MOF oraz przewoźników prywatnych z ofertą kolejową, szczególnie w relacjach obsługujących najważniejsze węzły przesiadkowe. Rekomenduje się, aby działanie było realizowane w trybie ciągłym, a jego efekty oceniane okresowo na podstawie rzeczywistych możliwości przesiadek i czasu oczekiwania pomiędzy poszczególnymi środkami transportu.
1.8	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności Regularne prowadzenie badań ruchu, napełnień pojazdów, preferencji transportowych mieszkańców oraz opinii dotyczących mobilności. Zebrane dane będą podstawą do planowania i oceny działań związanych ze zrównoważonym transportem.	Niezrealizowane Działanie przewidziano do realizacji w trybie ciągłym. Do sierpnia 2026 r. nie przeprowadzono kompleksowych badań ruchu, badań napełnień pojazdów ani badań preferencji transportowych mieszkańców. W MPK Siedlce informacje dotyczące napełnień pojazdów są pozyskiwane przede wszystkim na podstawie bieżących obserwacji kierowców, natomiast zmiany rozkładów jazdy wprowadzane są m.in. w odpowiedzi na wnioski mieszkańców. MPK Siedlce wdraża system zliczania pasażerów (co pozwoli na bieżące monitorowanie). Gmina Siedlce realizuje badania w ramach strategii gminy. Realizowane były natomiast badania o charakterze punktowym. Przykładem są wykonane w kwietniu 2026 r. na zlecenie Gminy Wiśniew 48-godzinne pomiary natężenia i struktury ruchu na trzech skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w Helenowie, Borkach

		Paduchach i Radomyśli. Dane te mogą być wykorzystywane pomocniczo w analizach lokalnych, jednak ze względu na zakres i cel pomiarów nie zastępują regularnego systemu badań mobilności dla całego MOF. Cele działania pozostają aktualne i powinny zostać wdrożone do realizacji możliwie szybko. Brak systematycznie prowadzonych badań ogranicza możliwość obiektywnej oceny zmian zachowań transportowych mieszkańców, wykorzystania poszczególnych środków transportu oraz efektów działań podejmowanych w ramach PZMM. Utrudnia również ocenę, czy oferta transportowa odpowiada faktycznemu zapotrzebowaniu. W przygotowywanych projektach rowerowych przewidziano utworzenie systemu automatycznych pomiarów ruchu rowerowego. Rozwiązanie to może w przyszłości stanowić stałe źródło danych dla monitoringu SUMP. Nie zastępuje jednak szerszego zakresu badań przewidzianych w działaniu 1.8, obejmującego również transport zbiorowy, ruch drogowy i pieszy oraz zachowania i preferencje mieszkańców. Rekomenduje się rozpoczęcie kompleksowego badania transportowego na obszarze MOF w I kwartale 2027 r. Badanie powinno stanowić podstawę do aktualizacji wiedzy o zachowaniach transportowych mieszkańców i umożliwić porównanie wyników z diagnozą wykonaną na potrzeby opracowania SUMP. W kolejnych latach zasadne jest przyjęcie stałego cyklu prowadzenia badań, obejmującego co najmniej badania napełnień pojazdów, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz ocenę funkcjonowania najważniejszych elementów systemu transportowego. Pozwoli to wykorzystywać wyniki badań zarówno przy bieżących korektach oferty, jak i podczas kolejnej ewaluacji PZMM.
--	--	---

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5. Grupa działań: Dobrze zaplanowany MOF

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
-----------------	------------------------------------	--

2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje Identyfikacja i rozwój centrów lokalnych integrujących funkcje społeczne, usługowe, rekreacyjne i transportowe. Działanie obejmuje tworzenie lub modernizację ogólnodostępnych przestrzeni powiązanych z węzłami komunikacyjnymi, sprzyjających integracji mieszkańców i rozwojowi lokalnych usług.	W realizacji W Siedlcach prowadzone są działania ukierunkowane na rozwój miejsc agregujących różne funkcje. Istotną rolę odgrywają w tym zakresie zintegrowane plany inwestycyjne, pozwalające na łączenie funkcji mieszkaniowych, usługowych i infrastrukturalnych w ramach poszczególnych przedsięwzięć. Działania wskazane w Strategii Rozwoju Miasta Siedlce na lata 2025-2035 należy uznać za spójne z założeniami działania 2.1. Szczególne znaczenie ma w tym przypadku koncentracja nowych funkcji w obszarach dobrze skomunikowanych oraz powiązanie rozwoju zabudowy z dostępnością usług. Mając na uwadze realizowane działania, należy wskazać na rozwój otoczenia przystanku Siedlce Zachodnie. Powstają tam nowe osiedla mieszkaniowe wraz z punktami handlowymi i usługowymi, co jest zgodne z założeniem skupiania różnych funkcji w jednym obszarze. Już w diagnozie SUMP lokalizację przystanku Siedlce Zachodnie oceniono jako korzystną, ze względu na położenie w sąsiedztwie dużych osiedli mieszkaniowych. Na podstawie dostępnych materiałów nie można natomiast potwierdzić, że w pozostałych gminach MOF przeprowadzono przewidzianą w SUMP identyfikację istniejących lub potencjalnych centrów lokalnych. W przypadku m. Nowe Iganie, gdzie rozwijana jest infrastruktura przesiadkowa, a w jej sąsiedztwie funkcjonują również usługi, zasadne jest zweryfikowanie możliwości dalszego rozwoju tego obszaru właśnie w kierunku centrum lokalnego. W Kotuniu można zaobserwować istnienie centrum lokalnego. Usługi, handel, administracja skupione są w obszarze sąsiadującym ze stacją kolejową. Realizowane inwestycje transportowe w Starym Opolu, Nowych Iganiach i Koszewnicy mogą stanowić element wzmacniający potencjał tych miejscowości do pełnienia funkcji centrów lokalnych. Cele działania pozostają aktualne i powinny być kontynuowane. Rekomenduje się dalsze powiązanie rozwoju zabudowy z tworzeniem i wzmacnianiem lokalnych miejsc koncentracji usług i funkcji społecznych. W pierwszej kolejności należy przeprowadzić w każdej gminie MOF identyfikację miejsc, które już pełnią funkcję centrum lokalnego albo posiadają potencjał do jej pełnienia. Pozwoli to przejść od działań realizowanych punktowo do wdrażania rozwiązania w skali całego MOF. Szczególną uwagę należy zwrócić na lokalizacje powiązane z przystankami kolejowymi i autobusowymi oraz istniejącymi skupiskami usług i przestrzeni publicznych.
--------------------	---	--

2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce Kompleksowa przebudowa organizacji ruchu i zagospodarowania przestrzeni śródmiejskiej w celu zwiększenia bezpieczeństwa, poprawy warunków dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego oraz uporządkowania polityki parkingowej. Działanie będzie realizowane z udziałem mieszkańców i z uwzględnieniem rozwiązań zwiększających udział zieleni miejskiej.	W realizacji W Siedlcach przyjęto Gminny Program Rewitalizacji, w którym zawarto zapisy dotyczące śródmieścia, odnoszące się m.in. do zieleni miejskiej. W ramach działań rewitalizacyjnych odnowiono najstarsze kamienice, co wpływa na poprawę ładu przestrzennego. W ramach działań rewitalizacyjnych oraz bieżących działań realizowanych przez jednostki miejskie, także przy wykorzystaniu środków zewnętrznych, realizowane są przedsięwzięcia dotyczące rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej w śródmieściu. Planowane jest również rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania. Jego realizacja jest jednak powiązana z zakończeniem budowy parkingu buforowego w rejonie ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego oraz dodatkowymi parkingami (przy ul. Hetmana Stanisława Żółkiewskiego – planowany koniec 2027 rok, i przy Centrum Przesiadkowym – 2028 rok). Istotnym będzie także odbudowa zabytkowej bramy przy kościele św. Stanisława Biskupa i Męczennika w Siedlcach, co przyczyni się do zwiększenia funkcji „deptakowej” centrum miasta i ograniczenia ruchu samochodów. Cele działania pozostają aktualne i powinny być kontynuowane. Dotychczasowe działania mają jednak charakter częściowy i nie stanowią jeszcze kompleksowej reorganizacji śródmieścia w rozumieniu przyjętym w SUMP. Już na etapie opracowania Planu działanie to było wskazywane jako potrzebne, ale jednocześnie złożone i trudniejsze do realizacji ze względu na konieczność równoczesnego uwzględnienia kwestii organizacji ruchu, parkowania, ruchu pieszego i rowerowego oraz zagospodarowania przestrzeni. Rekomenduje się kontynuowanie analiz związanych z dalszą reorganizacją śródmieścia Siedlec, z naciskiem na ograniczenie presji ruchu samochodowego i poprawę warunków dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego. Istotnym elementem dalszych działań pozostaje rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania. Rekomenduje się jej wdrożenie po zakończeniu inwestycji budowy parkingów (około 2030 r.). Ze względu na szeroki zakres działania zasadne jest jego dalsze prowadzenie w formule ciągłej, z okresową oceną efektów w zakresie organizacji ruchu, dostępności przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz funkcjonowania polityki parkingowej.

2.3	Cyfryzacja danych przestrzennych Utworzenie wspólnej cyfrowej bazy dokumentów planistycznych i danych przestrzennych dla gmin MOF. Działanie usprawni zarządzanie przestrzenią, wymianę informacji pomiędzy samorządami oraz realizację wspólnych działań planistycznych.	W realizacji Działania w zakresie cyfryzacji danych przestrzennych są realizowane przez Miasto Siedlce. Dane przestrzenne zostały udostępnione w systemie Voxly. Nie zrealizowano natomiast wspólnej cyfrowej bazy dokumentów planistycznych i danych przestrzennych obejmującej wszystkie gminy MOF ani wspólnych działań planistycznych prowadzonych z wykorzystaniem takiego rozwiązania. Cele działania pozostają aktualne i powinny być kontynuowane. Dotychczasowy stopień realizacji należy ocenić jako częściowy, rozwiązanie funkcjonuje na poziomie Miasta Siedlce, natomiast nie osiągnięto zakładanego w SUMP poziomu integracji danych pomiędzy samorządami MOF. W celu usprawnienia zarządzania przestrzenią oraz wymiany informacji pomiędzy samorządami należy dążyć do objęcia wspólnym systemem danych przestrzennych i dokumentów planistycznych wszystkich gmin MOF. Rekomenduje się przeprowadzenie do końca 2026 r. analizy możliwości technicznych i organizacyjnych wdrożenia takiego rozwiązania, a w kolejnych latach stopniowe włączanie do niego następnych samorządów. Analiza powinna w szczególności określić zakres danych podlegających udostępnianiu, sposób ich aktualizacji oraz jednostki odpowiedzialne za utrzymanie i wymianę informacji. Docelowo baza powinna pełnić nie tylko funkcję informacyjną, ale również wspierać koordynację działań planistycznych pomiędzy gminami MOF, zwłaszcza w obszarach związanych z rozwojem zabudowy, dostępnością transportową i lokalizacją infrastruktury.
2.4	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu Kierowanie nowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej do obszarów dobrze obsługiwanych transportem publicznym, w szczególności w pobliżu węzłów przesiadkowych. Działanie ma wspierać rozwój zwartych, wielofunkcyjnych obszarów ograniczających konieczność codziennych podróży samochodem.	W realizacji Nowe inwestycje mieszkaniowe, w tym inwestycje deweloperskie w Siedlcach oraz Społeczna Inicjatywa Mieszkaniowa w gminie Zbuczyn, powstają z uwzględnieniem dostępności infrastruktury transportowej. Jednocześnie w gminie Siedlce obserwowany jest wzrost liczby mieszkańców związany z rozwojem zabudowy jednorodzinnej. Część nowej zabudowy powstaje w sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego, jednak nie ma to charakteru powszechnego. Z punktu widzenia realizacji działania istotne jest, aby ocena lokalizacji nowej zabudowy uwzględniała nie tylko samą obecność przystanku, ale również rzeczywistą jakość obsługi transportem zbiorowym, w tym częstotliwość połączeń i możliwość dojazdu do najważniejszych generatorów ruchu. Ograniczeniem dla realizacji działania jest niewielka liczba węzłów przesiadkowych oraz ograniczona dostępność terenów inwestycyjnych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Rezygnacja PKP Intercity z postojów na przystanku Siedlce Zachodnie pokazuje ponadto, że jakość obsługi

		transportowej poszczególnych obszarów nie jest zależna wyłącznie od działań podejmowanych przez samorząd. Cele działania pozostają aktualne i powinny być kontynuowane. Szczególnego znaczenia nabiera przeciwdziałanie dalszemu rozpraszaniu zabudowy w lokalizacjach, w których zapewnienie atrakcyjnej obsługi transportem publicznym jest utrudnione. W pewnym stopniu działanie to zostanie ograniczone przez wprowadzenie Planów Ogólnych. Rekomenduje się dalsze kierowanie nowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej do obszarów dobrze obsługiwanych transportem publicznym. Przy podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju nowych terenów mieszkaniowych zasadne jest uwzględnianie dostępności transportowej już na etapie planowania przestrzennego, tak aby rozwój zabudowy nie generował w przyszłości konieczności organizowania kosztownej obsługi rozproszonych obszarów. W przypadku obszarów intensywnie rozwijających się, w szczególności w gminie Siedlce, rekomenduje się równoległe analizowanie zmian zagospodarowania przestrzennego i możliwości zapewnienia odpowiedniej oferty transportu zbiorowego. Działanie powinno być realizowane w trybie ciągłym i powiązane z przygotowywanymi oraz aktualizowanymi dokumentami planistycznymi gmin MOF.
--	--	---

Źródło: opracowanie własne

Tabela 6. Grupa działań: Zintegrowany system transportu publicznego

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce Rozwój międzygminnej komunikacji autobusowej poprzez wydłużanie linii podmiejskich oraz wzmocnienie głównych	W realizacji Pomimo funkcjonowania wspólnego dokumentu SUMP, współpraca samorządów w zakresie wydłużania tras linii podmiejskich organizowanych przez Miasto Siedlce napotyka na trudności organizacyjne. Od momentu uchwalenia SUMP oferta MPK Siedlce została rozszerzona w kierunku gminy Wiśniew. Koszt obsługi połączeń ponoszony przez Gminę Wiśniew wynosi ok. 6 zł/wzkm. Gmina Kotuń zorganizowała natomiast własną komunikację gminną. W przypadku gminy

	korytarzy transportowych łączących Siedlce z gminami MOF. Działanie ma poprawić dostępność transportu publicznego i integrację komunikacyjną całego obszaru funkcjonalnego.	Mokobody nie wypracowano dotychczas współpracy pozwalającej na rozwój obsługi przewozowej przez MPK Siedlce. W trakcie badania jeden z mieszkańców zwrócił uwagę na przypadek, w którym linia podmiejska dociera jedynie do pierwszego przystanku na terenie gminy, podczas gdy jej centrum znajduje się kilka kilometrów dalej. W takim przypadku formalne przekroczenie granicy administracyjnej gminy nie musi oznaczać zapewnienia rzeczywistej dostępności transportowej jej mieszkańcom. Z punktu widzenia celu działania istotny jest zatem nie tylko sam fakt wydłużenia linii, ale również jej przebieg w relacji do centrów miejscowości i głównych generatorów ruchu. Dotychczasowy sposób realizacji działania wskazuje na zróżnicowanie modeli organizacji transportu w poszczególnych gminach MOF. Nie wszystkie samorządy zmierzają w kierunku rozszerzania porozumienia z Miastem Siedlce, część rozwija własną ofertę przewozową. Nie zmienia to aktualności celu, którym pozostaje poprawa spójności systemu transportu publicznego w skali całego MOF. Stopień realizacji działania należy ocenić jako częściowy. Rozszerzenie oferty w kierunku gminy Wiśniew stanowi przykład realizacji założeń SUMP, natomiast w pozostałych relacjach nie osiągnięto porównywalnego poziomu integracji. W dalszym wdrażaniu działania rekomenduje się odejście od oceny jego realizacji wyłącznie przez pryzmat liczby linii przekraczających granice administracyjne gmin. Analizie powinien podlegać również ich rzeczywisty zasięg, dostępność centrów miejscowości i innych istotnych generatorów ruchu oraz możliwość zapewnienia dogodnych przesiadek. W odniesieniu do gmin rozwijających własne systemy przewozowe, w szczególności gminy Kotuń, zasadne jest równoległe prowadzenie działań na rzecz koordynacji oferty z komunikacją organizowaną przez Miasto Siedlce. W przypadku gmin, w których nie wypracowano dotychczas modelu współpracy, należy ponownie określić możliwości i warunki organizacyjne jej podjęcia. Brak realizacji wariantu przewidzianego w SUMP nie oznacza braku obsługi komunikacyjnej gminy, np. Mokobody są obsługiwane również przez innych przewoźników zapewniając połączenia w kierunku Siedlec.
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei Prowadzenie stałej współpracy z organizatorami, przewoźnikami i zarządcami infrastruktury kolejowej w	W realizacji W 2026 r. współpraca w zakresie organizacji przewozów kolejowych jest utrudniona ze względu na liczne korekty rozkładu jazdy, wynikające z prac remontowych i inwestycyjnych prowadzonych w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Zmiany te ograniczają możliwość stabilnego

	celu poprawy oferty przewozowej, dostępności stacji i przystanków oraz integracji kolei z innymi środkami transportu.	kształtowania oferty kolejowej, a jednocześnie utrudniają dostosowanie rozkładów komunikacji autobusowej do przyjazdów i odjazdów pociągów. Znaczenie kolei dla obsługi MOF pozostaje bardzo wysokie. Dane wskazują na duże wykorzystanie połączeń w relacji Siedlce-Warszawa oraz wzrost liczby pasażerów korzystających ze stacji Siedlce. W latach 2023-2025 dobową wymianę pasażerską na stacji Siedlce wzrosła z ok. 9,5 tys. do ok. 11,1 tys. osób, co potwierdza rosnącą rolę kolei w obsłudze codziennych podróży mieszkańców. Jednocześnie odnotowano pogorszenie dostępności części oferty kolejowej na przystanku Siedlce Zachodnie, gdzie PKP Intercity zaprzestało zatrzymywania pociągów. Ogranicza to możliwość wykorzystania tego przystanku przez mieszkańców rozwijających się osiedli po zachodniej stronie miasta i zwiększa potrzebę dojazdu do stacji Siedlce. Cele działania pozostają aktualne. Wobec rosnącego wykorzystania kolei współpraca z organizatorami, przewoźnikami i zarządcą infrastruktury powinna być traktowana jako jedno z kluczowych działań w zakresie integracji systemu transportowego MOF. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym. Istotne jest podejmowanie działań na rzecz przywrócenia postojów pociągów PKP Intercity na przystanku Siedlce Zachodnie, szczególnie w kontekście rozwoju zabudowy mieszkaniowej w jego otoczeniu oraz istniejącego węzła przesiadkowego. Należy również kontynuować współpracę z przewoźnikami kolejowymi w zakresie stabilizacji i poprawy oferty przewozowej po zakończeniu głównych prac na Warszawskim Węźle Kolejowym oraz bieżącej koordynacji rozkładów jazdy z komunikacją autobusową. Dodatkowym kierunkiem działań powinno być wykorzystanie kolei jako alternatywy transportowej w okresie utrudnień związanych z przebudową wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej, o ile dostępna oferta przewozowa i układ przystanków pozwolą na przejęcie części podróży realizowanych obecnie transportem drogowym.
3.3	Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych Budowa i rozwój węzłów przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych, wyposażonych m.in. w parkingi P&R i B&R oraz infrastrukturę dla transportu	W realizacji Od momentu przyjęcia SUMP rozwijana była infrastruktura przesiadkowa w sąsiedztwie przystanków kolejowych. W rejonie przystanku Siedlce Zachodnie funkcjonuje infrastruktura P&R i B&R oraz zapewniona jest możliwość przesiadki na komunikację autobusową. Mieszkańcy uczestniczący w badaniu pozytywnie oceniali zarówno parking, jak i wyposażenie tego węzła. W przypadku przystanku Siedlce Wschodnie zakres integracji jest mniejszy. W jego sąsiedztwie

	zbiorowego. Działanie ma ułatwić przesiadki i zwiększyć wykorzystanie kolei w codziennych podróżach.	funkcjonuje przystanek autobusowy, a przy zakładzie Stadler dostępna jest infrastruktura rowerowa. Brakuje natomiast ogólnodostępnej infrastruktury parkingowej pozwalającej na pełniejsze wykorzystanie przystanku w formule P&R. W trakcie ewaluacji zidentyfikowano również budowę parkingu w sąsiedztwie przystanku Borki Kosy. Lokalizacja ta nie została wskazana w pierwotnym katalogu proponowanych węzłów w SUMP, jednak realizowana inwestycja jest zgodna z celem działania polegającym na poprawie integracji kolei z transportem indywidualnym. Cele działania pozostają aktualne. Należy jednocześnie wskazać, że realizacja nie objęła dotychczas wszystkich lokalizacji przewidzianych w Planie. W ramach funduszy z POPW realizowane mają być inwestycje infrastrukturalne w Sabince, Kotuniu, Koszewnicy, Albinowie i Dzieluchach. Należy zweryfikować możliwość budowy węzła w Strzale w związku z planowanym odtworzeniem połączeń kolejowych na linii nr 55. Stopień realizacji działania należy ocenić jako częściowy. Widoczne efekty osiągnięto przede wszystkim w zachodniej części Siedlec, natomiast nie utworzono jeszcze spójnego systemu węzłów obejmującego lokalizacje wskazane w SUMP. W przypadku Siedlec Wschodnich rekomenduje się dążenie do zapewnienia ogólnodostępnej infrastruktury P&R oraz dalszego rozwijania możliwości integracji kolei z komunikacją autobusową i rowerową. W kolejnych latach należy zweryfikować zasadność i kolejność realizacji pozostałych lokalizacji na podstawie rzeczywistej wymiany pasażerskiej, występujących problemów z parkowaniem oraz dostępności terenów pod infrastrukturę P&R i B&R. Pozwoli to skoncentrować środki na przystankach, w przypadku których rozwój węzła przesiadkowego może przynieść największy efekt transportowy. Działanie powinno być kontynuowane do 2030 r., przy czym po realizacji kolejnych inwestycji konieczna jest również ocena ich faktycznego wykorzystania przez pasażerów.
3.4	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach Zwiększenie wykorzystania Centrum Przesiadkowego poprzez koncentrację obsługi przewozów autobusowych oraz poprawę integracji różnych środków transportu w jednym miejscu.	W realizacji Dotychczasowe wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach jest ograniczone. W toku badania wskazywano, że jego lokalizacja względem stacji kolejowej nie sprzyja pełnemu wykorzystaniu obiektu przez wszystkich przewoźników i pasażerów. Nie wszyscy przewoźnicy prywatni korzystają z Centrum, a część linii MPK Siedlce również omija tę lokalizację. Największym zainteresowaniem cieszy się parking zlokalizowany przy Centrum Przesiadkowym. Oznacza to, że obiekt częściowo realizuje funkcję integracji transportu indywidualnego z koleją, natomiast w mniejszym stopniu osiągnięto zakładany w SUMP efekt koncentracji obsługi przewozów

		autobusowych w jednym miejscu. W opiniach mieszkańców uczestniczących w badaniu zwracano uwagę na niewielkie wykorzystanie samej części autobusowej Centrum. Na sposób dalszego wykorzystania obiektu mogą wpływać również zmiany przepisów dotyczących publicznego transportu zbiorowego, w tym wymogi związane z wyznaczaniem przystanków dla przewoźników komercyjnych. Kwestia ta powinna zostać uwzględniona przy dalszej organizacji obsługi przewozów w rejonie dworca. Cel działania pozostaje aktualny. Centrum Przesiadkowe stanowi istniejący element infrastruktury, dlatego zasadniczym kierunkiem działania powinno być obecnie nie tworzenie nowych rozwiązań, lecz zwiększenie wykorzystania już poniesionych nakładów i poprawa integracji przewozów w tej lokalizacji. Rekomenduje się kontynuowanie działań związanych z lepszym wykorzystaniem Centrum Przesiadkowego. W szczególności należy dążyć do zwiększenia liczby przewozów autobusowych rozpoczynających, kończących lub obsługujących tę lokalizację, zarówno w przypadku komunikacji miejskiej, jak i przewozów realizowanych przez pozostałych operatorów. Kluczowe jest przeanalizowanie przyczyn, dla których część przewoźników i linii MPK nie korzysta obecnie z Centrum, oraz określenie, które z tych barier mogą zostać usunięte poprzez zmiany organizacyjne lub rozkładowe. Należy przy tym zachować funkcję parkingową obiektu, która, zgodnie z obserwacjami wynikającymi z badania, jest obecnie jego najlepiej wykorzystywanym elementem. Rekomenduje się wydłużenie terminu realizacji działania do końca 2030 r. Do tego czasu zasadne jest również przeprowadzenie ponownej oceny wykorzystania Centrum, obejmującej liczbę obsługiwanych linii i przewoźników oraz sposób wykorzystywania poszczególnych elementów infrastruktury. Zaleca się podejmowanie działań zmierzających do przenoszenia przewoźników do Centrum Przesiadkowego (co dzieć się będzie samoczynnie – z uwagi na zmianę charakteru zagospodarowania działek przed dworcem PK, gdzie aktualnie stacjonują).
3.5	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	W realizacji Tabor MPK Siedlce został w znacznym stopniu zmodernizowany. Według wykazu środków transportowych na 1 czerwca 2026 r. obejmował 49 autobusów, w tym 17 pojazdów elektrycznych: 14 Yutong U12-B oraz 3 MAN Lion's City E. Ponadto 18 pojazdów spełniało normę Euro VI, a 12 normę Euro V. Jednocześnie realizowany jest kolejny projekt zakupu 6 autobusów zeroemisyjnych.

	Kontynuacja modernizacji floty autobusowej poprzez zakup pojazdów zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania oraz stopniowe wycofywanie najstarszych autobusów. Działanie pozwoli ograniczyć emisję i poprawić jakość usług przewozowych.	Realizowane zakupy przyczyniają się do stopniowego wycofywania starszego taboru oraz poprawy jakości usług przewozowych. Oznacza to istotny postęp w części działania dotyczącej modernizacji floty i zwiększania udziału nowoczesnego taboru w przewozach realizowanych przez MPK Siedlce. Jednocześnie drugą częścią działania wskazanego w SUMP jest pozyskanie taboru umożliwiającego obsługę rozszerzonej oferty przewozowej. Cele działania pozostają aktualne. Modernizacja floty powinna być kontynuowana równolegle z oceną potrzeb taborowych wynikających z planowanego rozwoju oferty przewozowej na obszarze MOF. Stopień zaawansowania należy ocenić jako wysoki w zakresie wymiany i modernizacji taboru, natomiast wymagający dalszej oceny w zakresie zapewnienia pojazdów niezbędnych do rozszerzania oferty przewozowej. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym. Przy kolejnych zakupach taborowych należy uwzględniać nie tylko potrzeby odtworzeniowe MPK Siedlce, lecz również zapotrzebowanie wynikające z planowanego zwiększania częstotliwości kursowania oraz ewentualnego rozszerzania obsługi gmin MOF. Rekomenduje się także wprowadzenie w postępowaniach przetargowych na organizację ptz realizowanych przez gminy wymogu zapewnienia standardu dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.
3.6	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce Przygotowanie wspólnych wytycznych dotyczących wyglądu, wyposażenia i dostępności przystanków komunikacyjnych na obszarze MOF. Standard ma zapewnić spójność infrastruktury oraz poprawę komfortu i bezpieczeństwa pasażerów.	Niezrealizowane. Na moment przeprowadzenia ewaluacji nie opracowano jednolitego standardu przystankowego obowiązującego na obszarze całego MOF Miasta Siedlce. Jednocześnie prowadzone są działania inwestycyjne poprawiające stan infrastruktury przystankowej, w ramach projektu realizowanego przez Miasto Siedlce prowadzone są remonty ok. 100 wiat oraz 90 zatok autobusowych. Działania te poprawiają jakość infrastruktury, jednak nie mogą zostać uznane za realizację działania 3.6, którego istotą było przygotowanie wspólnego dokumentu określającego zasady projektowania i wyposażenia przystanków dla wszystkich gmin MOF. W pierwotnym Planie zakładano, że standard będzie obejmował m.in. sposób prezentacji informacji pasażerskiej, kolorystykę wyposażenia, nawierzchnię i rozwiązania zwiększające dostępność peronów, oświetlenie i dojścia do przystanków, wyposażenie dodatkowe oraz uwzględnienie zieleni. Cele działania pozostają aktualne. Brak jednolitego standardu powoduje, że prowadzone obecnie i planowane w przyszłości inwestycje mogą być realizowane według różnych zasad, zależnych od konkretnej gminy, zarządcy drogi lub projektu finansowego. Opracowanie standardu jest ponadto

		warunkiem pełnej realizacji działania 3.7 dotyczącego audytu i późniejszej modernizacji przystanków zgodnie ze wspólnymi wymaganiami. Rekomenduje się opracowanie jednolitego standardu przystankowego na podstawie dotychczasowych doświadczeń z modernizacji infrastruktury oraz rozwiązań stosowanych obecnie przez poszczególne samorządy. Dokument powinien zachować zakres przewidziany w pierwotnym PZMM, tj. odnosić się zarówno do wyglądu i wyposażenia przystanków, jak i ich dostępności, informacji pasażerskiej, dojścia do przystanku oraz zasad doboru dodatkowego wyposażenia. Standard powinien zostać wypracowany wspólnie przez gminy MOF, tak aby możliwe było jego późniejsze stosowanie niezależnie od podmiotu realizującego inwestycję. Opracowanie wspólnego standardu przystankowego nie powinno być rozumiane jako konieczność jednorazowej wymiany istniejących wiat i pozostałego wyposażenia przystanków na terenie MOF. Jego podstawowym celem powinno być określenie zasad stosowanych przy budowie nowych przystanków oraz przy kompleksowych modernizacjach istniejącej infrastruktury. Standard powinien uwzględniać zróżnicowanie wielkości i znaczenia przystanków. Zasadne jest opracowanie katalogu kilku modelowych rozwiązań, dostosowanych do przewidywanej liczby pasażerów, charakteru lokalizacji i możliwości przestrzennych. Katalog może obejmować przykładowo: podstawowy przystanek wyposażony jedynie w słupkę i informację pasażerską, niewielki przystanek z podstawowym zadaniem, standardową wiatę przystankową oraz rozbudowany wariant przeznaczony dla najważniejszych przystanków i węzłów, wyposażony m.in. w oświetlenie, dynamiczną informację pasażerską lub dodatkowe elementy wyposażenia. Niezależnie od wariantu standard powinien określać wspólne minimalne wymagania dotyczące dostępności, bezpieczeństwa, informacji pasażerskiej, oznakowania oraz podstawowych zasad identyfikacji wizualnej. Dobór konkretnego wariantu następowałby natomiast odpowiednio do funkcji i rzeczywistego zapotrzebowania w danej lokalizacji. Rekomenduje się wydłużenie terminu realizacji działania do końca 2030 r., przy czym samo opracowanie standardu powinno nastąpić wcześniej, tak aby mógł on stanowić podstawę dla audytu i modernizacji infrastruktury realizowanych w ramach działania 3.7.
3.7	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z	Niezrealizowane

	opracowanym standardem przystankowym Przeprowadzenie inwentaryzacji przystanków oraz dostosowanie ich wyposażenia i infrastruktury do przyjętego standardu. Efektem będzie poprawa jakości obsługi pasażerów i utworzenie aktualnej bazy danych przystankowych.	Inwentaryzacja wyposażenia przystanków prowadzona jest częściowo przy okazji remontów oraz realizacji projektów inwestycyjnych, w tym przedsięwzięć współfinansowanych ze środków zewnętrznych. Nie przeprowadzono jednak dotychczas kompleksowego audytu obejmującego wszystkie przystanki na obszarze MOF, którego wynikiem byłaby jednolita i kompletna baza danych dotycząca ich lokalizacji, wyposażenia oraz stanu infrastruktury. Informacje o przystankach są częściowo dostępne i aktualizowane w ramach BDOT10k, jednak baza ta nie stanowi realizacji przewidzianej w SUMP szczegółowej inwentaryzacji wyposażenia przystanków. Jednocześnie w ramach projektu FEPW prowadzony jest szeroki program modernizacji infrastruktury przystankowej. Obejmuje on m.in. wiaty i inne obiekty w kilku gminach MOF. Oznacza to istotny postęp w części inwestycyjnej działania, ale modernizacja nie została poprzedzona wspólnym audytem ani przyjęciem standardu przystankowego przewidzianego w SUMP Cele działania pozostają aktualne. Należy przy tym zwrócić uwagę na bezpośrednią zależność działania 3.7 od działania 3.6. W Planie działania opracowanie i wdrożenie jednolitego standardu przystankowego wskazano jako działanie poprzedzające audyt. Dopiero przyjęcie wspólnych wymagań umożliwi przeprowadzenie właściwej oceny zgodności istniejących przystanków ze standardem i przygotowanie spójnego programu ich modernizacji. Rekomenduje się przeprowadzenie kompleksowego audytu wyposażenia przystanków na obszarze całego MOF. Audyt powinien doprowadzić do utworzenia cyfrowej bazy przystanków zawierającej co najmniej ich lokalizację, podstawowe wyposażenie oraz informacje pozwalające określić zakres wymaganych modernizacji, zgodnie z założeniami przyjętymi w Planie działania. Ze względu na zależność od działania 3.6 rekomenduje się, aby w pierwszej kolejności opracować standard przystankowy, a następnie, nie później niż do końca 2027 r., rozpocząć kompleksową inwentaryzację infrastruktury. Działania modernizacyjne powinny być następnie prowadzone w trybie ciągłym w ramach zadań własnych samorządów oraz realizowanych projektów inwestycyjnych. Po opracowaniu standardu przystankowego audyt powinien umożliwić przyporządkowanie poszczególnych przystanków do odpowiedniego wariantu modelowego oraz wskazanie brakujących elementów wyposażenia Horyzont zakończenia procesu dostosowywania przystanków można pozostawić na 2030 r., zgodnie z pierwotnym Planem działania, przy czym sama inwentaryzacja i określenie potrzeb modernizacyjnych powinny zostać wykonane odpowiednio wcześniej.
--	--	--

3.8	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF Rozwój systemów informacji pasażerskiej w pojazdach i na przystankach, w tym informacji dynamicznej i głosowej. Działanie ma zapewnić pasażerom łatwiejszy dostęp do aktualnych informacji o podróży.	W realizacji Na obszarze Siedlec rozwijany jest SIP obejmujący przewozy realizowane przez MPK Siedlce. Istotnym elementem realizacji działania jest prowadzona w Siedlcach rozbudowa infrastruktury dynamicznej informacji pasażerskiej. W ramach projektu FEPW przewidziano montaż 51 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej przy przystankach autobusowych wraz z wykonaniem niezbędnej infrastruktury zasilającej. Wnętrza nowych autobusów MPK są dostosowane do aktualnych standardów w zakresie informacji pasażerskiej, w tym informacji wizualnej i głosowej. Jednocześnie podczas wizji lokalnej stwierdzono przypadki prezentowania rozkładów jazdy w formie pisma odręcznego, co obniża czytelność i jakość informacji przekazywanej pasażerom. Wskazuje to na duże zróżnicowanie standardu informacji pasażerskiej pomiędzy poszczególnymi elementami systemu, od nowoczesnych rozwiązań dynamicznych i informacji pokładowej w komunikacji miejskiej po rozwiązania o bardzo podstawowym standardzie w przypadku części pozostałych przewozów. Cele działania pozostają aktualne. Pierwotne założenia SUMP przewidywały wdrożenie i bieżące utrzymanie informacji pasażerskiej zewnętrznej i wewnętrznej, w tym głosowej, w autobusach obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej, a także stopniowe rozszerzanie SIP na miejscowości w gminach wiejskich MOF. W tym zakresie działanie nie zostało jeszcze zrealizowane w pełnym zakresie. Stopień realizacji działania należy ocenić jako częściowy, przy czym największe zaawansowanie występuje w komunikacji organizowanej przez Miasto Siedlce. Dalsze wdrażanie powinno być ukierunkowane na stopniowe wyrównywanie standardu informacji pasażerskiej w skali całego MOF. W pierwszej kolejności rekomenduje się określenie minimalnego standardu prezentowania informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach obsługujących przewozy organizowane przez gminy MOF. Dotyczy to zarówno czytelności i jednolitości rozkładów jazdy, jak i informacji wewnętrznej i głosowej w pojazdach. Równolegle należy kontynuować rozbudowę SIP, ze szczególnym uwzględnieniem najważniejszych przystanków i węzłów poza Miastem Siedlce. Przy kolejnych zakupach urządzeń należy zachować przewidziany w SUMP wymóg kompatybilności z funkcjonującym systemem.
-----	---	---

		Kwestie związane z udostępnianiem danych GTFS przez pozostałych operatorów i przewoźników powinny być rozwijane równolegle w ramach działań 1.5 i 1.6, natomiast w działaniu 3.8 należy skoncentrować się na jakości informacji rzeczywiście dostępnej dla pasażera.
3.9	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce Optymalizacja siatki połączeń i rozkładów jazdy poprzez zwiększanie regularności kursowania, lepsze wykorzystanie zasobów przewozowych oraz koordynację połączeń miejskich i podmiejskich.	W realizacji Na liniach miejskich wprowadzono takt na dwóch liniach. W przypadku linii podmiejskich istotnym uwarunkowaniem pozostaje duża liczba kursów wariantowych, związanych m.in. z obsługą miejscowości położonych na terenie gmin ościennych. Aktualnie MPK Siedlce obsługuje 44 linie. W trakcie badania ustalono, że MPK Siedlce dąży do łączenia linii przy jednoczesnym zwiększaniu częstotliwości kursowania. Podejmowane działania są zgodne z kierunkiem określonym w SUMP, jednak dotychczasowe wdrożenie regularnego taktu obejmuje jedynie część sieci. W przypadku połączeń podmiejskich możliwości upraszczania rozkładów są ograniczane przez konieczność obsługi różnych wariantów tras i potrzeb poszczególnych gmin. Cele działania pozostają aktualne. Optymalizacja rozkładów jazdy nie powinna być traktowana jako działanie jednorazowe, lecz jako element bieżącego zarządzania ofertą przewozową, dostosowywaną do zmian popytu i potrzeb mieszkańców. Rekomenduje się zmianę horyzontu realizacji na działanie ciągłe i prowadzenie bieżących modyfikacji rozkładów jazdy na liniach organizowanych przez Miasto Siedlce. W dalszych pracach należy kontynuować upraszczanie układu linii i ograniczanie liczby wariantów tam, gdzie jest to możliwe bez pogorszenia dostępności transportowej, a równolegle rozszerzać stosowanie regularnego taktu na kolejnych liniach miejskich. Zmiany powinny być prowadzone łącznie z analizą częstotliwości kursowania oraz wykorzystania poszczególnych połączeń, tak aby łączenie linii prowadziło do rzeczywistej poprawy czytelności i atrakcyjności oferty, a nie wyłącznie do zmiany układu tras.
3.10	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec) Wprowadzanie rozwiązań usprawniających przejazd autobusów,	W realizacji (poziom niski) W ramach prowadzonych inwestycji zwiększana jest powierzchnia części zatok autobusowych, co jest pozytywnie oceniane przez kierowców autobusów. Działania te poprawiają warunki obsługi przystanków, nie stanowią jednak same w sobie rozwiązania nadającego transportowi zbiorowemu priorytet w ruchu drogowym. Z analiz prowadzonych przez Miasto Siedlce i MPK Siedlce wynika, że możliwości wyznaczenia klasycznych buspasów są ograniczone ze względu na układ sieci drogowej i

	takich jak priorytety w sygnalizacji świetlnej, zmiany organizacji ruchu czy elementy inteligentnych systemów transportowych. Działanie ma zwiększyć konkurencyjność transportu zbiorowego względem samochodu.	brak dróg wielopasmowych. W planach Miasta znajduje się natomiast wdrożenie kontraruchu autobusowego na ulicach jednokierunkowych. Oznacza to potrzebę częściowej zmiany sposobu realizacji działania względem założeń SUMP. Brak możliwości szerszego zastosowania buspasów nie powoduje utraty aktualności celu, ponieważ Plan przewidywał również punktowe zmiany organizacji ruchu, priorytety w sygnalizacji świetlnej oraz docelowe wykorzystanie systemu ITS. Cele działania pozostają aktualne. Co więcej, już na etapie przygotowania SUMP działanie zostało ocenione jako posiadające wysoki priorytet przy średniej wykonalności, co odpowiada obecnie obserwowanym ograniczeniom przestrzennym jego wdrażania. Rekomenduje się intensyfikację działań zmierzających do nadawania priorytetu transportowi zbiorowemu. Szczególną uwagę należy poświęcić możliwości wdrażania priorytetu dla autobusów w sygnalizacji świetlnej oraz punktowych zmian organizacji ruchu. Wobec ograniczonych możliwości budowy buspasów zasadne jest skoncentrowanie się na rozwiązaniach możliwych do zastosowania w istniejącym układzie drogowym, w tym planowanym kontraruchu autobusowym, priorytetach na skrzyżowaniach oraz rozwiązaniach ITS. Ich lokalizacja powinna wynikać z identyfikacji miejsc, w których autobusy ponoszą największe straty czasu. Stopień realizacji działania należy ocenić jako niski, zidentyfikowano ograniczenia dla zastosowania części rozwiązań oraz planowane są rozwiązania alternatywne, jednak nie wdrożono jeszcze szerszego systemu priorytetyzacji transportu zbiorowego przewidzianego w SUMP. Przy realizacji przyszłych projektów transportowych finansowanych ze środków zewnętrznych rekomenduje się każdorazowe analizowanie możliwości zastosowania elementów ITS lub innych rozwiązań nadających priorytet komunikacji autobusowej. Działanie należy kontynuować do 2030 r.
--	---	--

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7. Grupa działań: Rozwój mobilności aktywnej

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	W realizacji

Budowa i modernizacja chodników, przejść dla pieszych oraz innych elementów sieci pieszej w celu poprawy jej spójności, bezpieczeństwa i dostępności. Działanie obejmuje również dostosowanie przestrzeni publicznych do potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności.	Samorządy należące do MOF prowadzą bieżące prace służące poprawie jakości elementów sieci pieszej, jej spójności, bezpieczeństwa i dostępności. Działania finansowane są z różnych źródeł, w tym ze środków własnych samorządów, budżetu obywatelskiego, KPO, ZPI oraz funduszy unijnych. Przeprowadzona wizja lokalna wskazuje, że jednym z problemów jest tempo modernizacji infrastruktury. Część rozwiązań zrealizowanych w ramach wcześniejszych perspektyw finansowych wymaga już ponownych prac modernizacyjnych. W zakresie poprawy dostępności największe zmiany obserwowane są w projektach finansowanych ze środków unijnych, w których kwestia dostępności jest uwzględniana w większym stopniu. W przypadku części inwestycji realizowanych wyłącznie ze środków własnych samorządów zagadnieniom dostępności poświęcana jest mniejsza uwaga. Zakres inwestycji realizowanych w ramach projektu FEPW potwierdza, że rozwój infrastruktury pieszej prowadzony jest również poza Miastem Siedlce. Projekt obejmuje m.in. budowę chodników przy ul. Siedleckiej i ul. Ogrodowej w Niwiskach oraz przebudowę chodnika przy ul. Spokojnej w Mokobodach. Cele działania pozostają aktualne i powinny być kontynuowane. Dotychczasowy sposób realizacji wskazuje przy tym, że rozwój infrastruktury pieszej nie może ograniczać się do budowy nowych odcinków. Równie istotne jest utrzymanie i sukcesywne dostosowywanie istniejącej infrastruktury, której standard wraz z upływem czasu może przestać odpowiadać aktualnym potrzebom użytkowników. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym, obejmującym zarówno budowę brakujących elementów sieci pieszej, jak i modernizację istniejącej infrastruktury. W kolejnych inwestycjach rekomenduje się przyjęcie projektowania uniwersalnego jako zasady stosowanej niezależnie od źródła finansowania przedsięwzięcia. Pozwoli to ograniczyć obecne zróżnicowanie standardu dostępności pomiędzy projektami realizowanymi ze środków zewnętrznych i środków własnych samorządów. Przy planowaniu kolejności działań należy uwzględniać nie tylko brakujące odcinki infrastruktury, ale również stan techniczny istniejących chodników, przejść dla pieszych i pozostałych elementów ciągów pieszych oraz występujące bariery dla osób o ograniczonej mobilności. Stopień realizacji działania należy ocenić jako zaawansowany w zakresie prowadzenia bieżących inwestycji, ale wymagający dalszych działań w zakresie zapewnienia jednolitego standardu dostępności i systematycznej modernizacji starszej infrastruktury.
--	--

4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej Rozwój i modernizacja elementów wyposażenia przestrzeni pieszej, takich jak ławki, kosze, toalety publiczne, podpórki czy windy. Działanie ma zwiększyć komfort, funkcjonalność i dostępność przestrzeni dla mieszkańców i odwiedzających.	W realizacji Modernizacja elementów punktowej infrastruktury pieszej jest realizowana przede wszystkim przy okazji innych inwestycji dotyczących przestrzeni publicznych i infrastruktury pieszej. Przykładem są parki kieszonkowe, w ramach których powstają m.in. ławki i kosze na odpady. Istotnym zagadnieniem pozostaje również bieżące utrzymanie istniejących elementów infrastruktury, w szczególności wind, których stan czystości stwierdzony podczas wizji lokalnej może obniżyć komfort korzystania z nich. Oznacza to, że ocena realizacji działania powinna obejmować nie tylko powstawanie nowego wyposażenia, ale również jego stan techniczny, czystość i możliwość faktycznego użytkowania. Cele działania pozostają aktualne. Dotychczasowe działania mają jednak przede wszystkim charakter punktowy i są powiązane z realizacją innych przedsięwzięć. Brakuje całościowego rozpoznania rozmieszczenia i stanu tego rodzaju infrastruktury na obszarze MOF. Rekomenduje się wykonanie do końca 2027 r. szczegółowej inwentaryzacji punktowej infrastruktury pieszej, obejmującej w szczególności ławki, kosze na odpady, toalety publiczne, podpórki oraz windy. Inwentaryzacja powinna pozwolić na określenie miejsc, w których występują rzeczywiste braki w wyposażeniu, niezależnie od planowanych modernizacji chodników i innych ciągów pieszych, a także na ocenę stanu utrzymania istniejących elementów. Na podstawie inwentaryzacji zasadne będzie wskazanie lokalizacji wymagających uzupełnienia wyposażenia oraz elementów wymagających naprawy, wymiany lub poprawy bieżącego utrzymania. Pozwoli to odejść od realizacji działania wyłącznie przy okazji innych inwestycji i prowadzić je również tam, gdzie potrzeby występują niezależnie od większych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym. Szczególną uwagę należy poświęcić elementom wpływającym na dostępność przestrzeni dla osób o ograniczonej mobilności, których sprawność i właściwe utrzymanie mają bezpośredni wpływ na możliwość korzystania z infrastruktury pieszej.
4.3	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z	W realizacji Zasady projektowania uniwersalnego są stosowane w projektach dofinansowywanych ze środków zewnętrznych. W przypadku pozostałych przedsięwzięć zakres dostosowania infrastruktury do

niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp. Likwidacja barier architektonicznych oraz dostosowywanie infrastruktury pieszej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, seniorów i osób podróżujących z wózkami dziecięcymi. Szczególny nacisk zostanie położony na otoczenie ważnych obiektów publicznych i węzłów transportowych.	potrzeb osób o ograniczonej mobilności uzależniony jest m.in. od możliwości budżetowych. Dotychczasowy sposób realizacji działania wskazuje na nierównomierne tempo likwidacji barier architektonicznych. Największy zakres zmian występuje przy realizacji nowych lub kompleksowo modernizowanych inwestycji, natomiast poza nimi działania mają bardziej punktowy charakter. Jednocześnie w realizowanych projektach inwestycyjnych dostępność została ujęta jako jeden z elementów zakresu rzeczowego. W projekcie FEPW przyjęto wskaźnik 254 obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Również w projektach infrastruktury pieszej i rowerowej Miasta Siedlce wskazano stosowanie zasad projektowania uniwersalnego, w tym rozwiązań dotyczących obniżania krawężników, elementów fakturowych i odpowiedniej szerokości ciągów pieszych. Pokazuje to, że dostępność jest uwzględniana systemowo w inwestycjach finansowanych ze środków zewnętrznych, choć nadal nie przeprowadzono kompleksowej inwentaryzacji barier w skali całego MOF Cele działania pozostają aktualne. Zapewnienie dostępności powinno być traktowane jako stały element modernizacji przestrzeni publicznych, a nie wyłącznie jako komponent projektów realizowanych przy udziale środków zewnętrznych. Przy obecnym poziomie realizacji konieczne jest zwiększenie znaczenia tego działania w kolejnych latach wdrażania SUMP. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym. Do końca 2027 r. należy przeprowadzić inwentaryzację barier architektonicznych na obszarze Miasta Siedlce oraz pozostałych gmin MOF. Szczególną uwagę należy poświęcić otoczeniu głównych generatorów ruchu, ważnych obiektów publicznych i węzłów transportowych. Inwentaryzacja powinna pozwolić nie tylko na wskazanie występujących barier, lecz również na określenie kolejności ich usuwania. Priorytet powinny otrzymać miejsca, w których występujące bariery ograniczają możliwość samodzielnego dotarcia do obiektów użyteczności publicznej lub skorzystania z transportu publicznego. Analiza może również umożliwić lepsze powiązanie zidentyfikowanych problemów z planowanymi przedsięwzięciami inwestycyjnymi, tak aby ich likwidacja następowała w sposób zintegrowany. Pozwoli to również ograniczyć sytuacje, w których pojedynczy dostępny element infrastruktury nie tworzy ciągłego i możliwego do samodzielnego pokonania ciągu pieszego. Stopień realizacji działania należy ocenić jako niski. W kolejnych latach większy nacisk powinien zostać położony zarówno na systematyczną identyfikację barier, jak i ich sukcesywne usuwanie niezależnie od źródła finansowania inwestycji.
--	--

4.4	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej Budowa i modernizacja dróg rowerowych oraz innych rozwiązań wspierających ruch rowerowy w celu stworzenia bezpiecznej, spójnej i atrakcyjnej sieci połączeń na terenie MOF. Działanie obejmuje także eliminację barier i poprawę powiązań międzygminnych.	W realizacji Aktualnie, według stanu na sierpień 2026 r., w Siedlcach trwa budowa ponad 11 km dróg rowerowych. W projekcie FEPW przyjęto wskaźnik 8,96 km wspieranej infrastruktury rowerowej w ramach przedsięwzięć realizowanych na obszarze MOF. Sieć rowerowa na terenie miasta jest gęsta i spójna. Istotnym zagadnieniem pozostaje jednak bieżące utrzymanie istniejącej infrastruktury, w szczególności odcinków pieszo-rowerowych. Na obecnym etapie ewaluacji nie ma wystarczających danych pozwalających na analogiczną ocenę rozwoju infrastruktury rowerowej w pozostałych gminach MOF. Z tego względu nie można jeszcze jednoznacznie ocenić stopnia realizacji działania w skali całego obszaru funkcjonalnego, w szczególności w zakresie spójności połączeń międzygminnych. Cele działania pozostają aktualne. Wraz z rozwojem sieci coraz większego znaczenia nabiera nie tylko budowa kolejnych odcinków, ale również uzupełnianie brakujących odcinków oraz zapewnienie odpowiedniego standardu utrzymania już istniejącej infrastruktury. Rozwój infrastruktury rowerowej prowadzony jest również w relacjach łączących Siedlce z gminą Siedlce. Z informacji przekazanych w toku ewaluacji wynika, że rozwijane są m.in. połączenia Stok Lacki-Siedlce oraz Ujrzanów-Siedlce. W przypadku drugiej relacji barierą dla zapewnienia ciągłości połączenia pozostaje rozwiązanie przejścia pod wiaduktem kolejowym. Skalę inwestycji potwierdza również dokumentacja projektowa. Rekomenduje się dalszą realizację inwestycji rowerowych w trybie ciągłym, przy jednoczesnym zwiększeniu uwagi poświęcanej bieżącemu utrzymaniu istniejących dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych.
4.5	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej Rozwój infrastruktury wspierającej ruch rowerowy, w tym stojaków, parkingów B&R, wiat rowerowych, stacji napraw oraz innych udogodnień. Celem jest	W realizacji Rozwój infrastruktury wspierającej ruch rowerowy realizowany jest głównie przy okazji inwestycji w drogi rowerowe. Przeprowadzone wizje lokalne wskazują na dużą liczbę stacji samoobsługowej naprawy rowerów. Istotne jest utrzymanie istniejących urządzeń w dobrym stanie technicznym. Wiaty rowerowe powstają przy dużych obiektach komunikacyjnych, w tym również w ramach inwestycji prywatnych, przykładem jest infrastruktura przy fabryce Stadlera. Dotychczasowa realizacja działania wskazuje na stopniowy rozwój punktowej infrastruktury rowerowej, jednak jest ona w znacznej mierze tworzona jako element innych przedsięwzięć. Brakuje całościowej

	zwiększenie wygody korzystania z roweru w codziennych podróżach.	informacji pozwalającej ocenić jej rozmieszczenie, stan techniczny oraz występowanie braków w skali całego MOF. Punktowa infrastruktura rowerowa rozwijana jest również poza Miastem Siedlce. Z informacji przekazanych w toku ewaluacji wynika, że wiaty i stojaki rowerowe funkcjonują m.in. w Nowych Iganiach, Stoku Lackim i Ostrówku. Rozwój tego rodzaju wyposażenia przewidziano również w ramach projektu FEPW, m.in. przy realizowanych centrach przesiadkowych. W Kotuniu projekt obejmuje dodatkowo infrastrukturę umożliwiającą ładowanie rowerów elektrycznych. Cele działania pozostają aktualne. Wraz z rozwojem liniowej infrastruktury rowerowej rośnie znaczenie zapewnienia odpowiedniego wyposażenia w miejscach rozpoczęcia i zakończenia podróży, a także przy węzłach transportowych i innych istotnych celach podróży. Rekomenduje się, aby do końca 2027 r. przeprowadzić audyt punktowej infrastruktury rowerowej, określający jej stan techniczny oraz miejsca, w których budowa lub uzupełnienie wyposażenia powinny mieć charakter priorytetowy, także niezależnie od inwestycji realizowanych w ramach budowy dróg rowerowych. Audyt powinien objąć w szczególności stojaki, parkingi i wiaty rowerowe, parkingi B&R oraz stacje samoobsługowej naprawy rowerów. Pozwoli to wskazać zarówno lokalizacje wymagające nowej infrastruktury, jak i urządzenia wymagające naprawy lub wymiany. Działanie powinno być następnie realizowane w trybie ciągłym, z uwzględnieniem bieżącego utrzymania już powstałej infrastruktury. Szczególną uwagę należy poświęcić miejscom umożliwiającym łączenie podróży rowerowych z transportem zbiorowym oraz lokalizacjom generującym większy ruch rowerowy.
4.6	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym Tworzenie dogodnych połączeń pieszych i rowerowych z węzłami przesiadkowymi oraz przystankami transportu publicznego. Działanie ma usprawnić łączenie różnych środków transportu i zwiększyć dostępność komunikacji zbiorowej.	W realizacji Realizowane inwestycje w pewnym stopniu odpowiadają na potrzebę tworzenia dogodnych połączeń pieszych i rowerowych z węzłami przesiadkowymi oraz przystankami transportu zbiorowego. Dotyczy to przede wszystkim obszaru Miasta Siedlce, gdzie rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej jest powiązany z funkcjonującymi węzłami oraz przystankami komunikacji miejskiej. Należy dążyć do łączenia siecią rowerową węzłów przesiadkowych z głównymi generatorami ruchu. Infrastruktura dojazdu i dojazdu do transportu zbiorowego powinna jednocześnie spełniać wymagania w zakresie dostępności. Przykłady integracji infrastruktury rowerowej z transportem zbiorowym występują również poza Miastem Siedlce, m.in. w lokalizacjach wyposażonych w wiaty i stojaki rowerowe oraz w rozwijanych centrach przesiadkowych. Szczególnie widoczne jest to w Nowych Iganiach i Kotuniu, gdzie infrastruktura

		rowerowa została powiązana z funkcją przesiadkową. Samo wykonanie infrastruktury nie przesądza jednak o skuteczności integracji. Przykład Nowych Igań pokazuje, że warunkiem jej rzeczywistego wykorzystania jest również zapewnienie odpowiedniej oferty transportu publicznego. Cele działania pozostają aktualne. Sama lokalizacja infrastruktury rowerowej lub pieszej w pobliżu przystanku nie przesądza o jego dobrej integracji z transportem zbiorowym, istotna jest ciągłość i bezpieczeństwo dojścia lub dojazdu oraz możliwość wygodnego pozostawienia roweru. Rekomenduje się dalsze tworzenie bezpiecznych i możliwie bezpośrednich połączeń pieszych i rowerowych pomiędzy głównymi generatorami ruchu a węzłami przesiadkowymi i ważniejszymi przystankami transportu publicznego. Dodatkowo rekomenduje się rozwój mniejszych, bezpiecznych parkingów rowerowych przy istotnych przystankach komunikacji miejskiej. Rozwiązania tego typu powinny uzupełniać większą infrastrukturę B&R przy węzłach przesiadkowych i umożliwiać łączenie roweru z transportem zbiorowym również w przypadku krótszych podróży.
4.7	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną Rozwój narzędzi umożliwiających mieszkańcom zgłaszanie potrzeb, problemów i pomysłów dotyczących infrastruktury pieszej i rowerowej. Działanie ma wspierać planowanie inwestycji w oparciu o rzeczywiste potrzeby użytkowników.	W realizacji Aktualnie zgłoszenia mieszkańców Siedlec dotyczące infrastruktury pieszej i rowerowej kierowane są m.in. do Wydziału Dróg oraz za pośrednictwem profili samorządów w serwisie Facebook. W Siedlcach planowane jest również uruchomienie możliwości zgłaszania usterek przez posiadaczy Siedleckiej Karty Miejskiej. Funkcjonujące obecnie kanały umożliwiają mieszkańcom przekazywanie informacji o problemach, jednak nie tworzą jeszcze wspólnego dla MOF i uporządkowanego systemu gromadzenia zgłoszeń dotyczących infrastruktury pieszej i rowerowej. Rozproszenie kanałów utrudnia również wykorzystanie zgromadzonych informacji do identyfikowania powtarzających się problemów i potrzeb inwestycyjnych. Pozostałe gminy wskazały, że mieszkańcy zgłaszają sprawy bezpośrednio – w tym przez aplikację mObywatel (kwestie środowiskowe) oraz przez Centralną Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa policji. Cele działania pozostają aktualne. Rozwój narzędzi do zgłaszania usterek i potrzeb może wspierać nie tylko bieżące utrzymanie infrastruktury, lecz również planowanie kolejnych inwestycji na podstawie informacji przekazywanych przez jej użytkowników.

4.8	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej Wprowadzanie i ochrona zieleni wzdłuż tras pieszych i rowerowych poprzez nasadzenia drzew, krzewów oraz rozwój infrastruktury błękitno-zielonej. Działanie ma poprawić komfort użytkowników, estetykę przestrzeni i odporność obszaru na zmiany klimatu.	W realizacji Wprowadzanie i ochrona zieleni wzdłuż tras pieszych i rowerowych realizowane są przy okazji budowy i modernizacji dróg rowerowych oraz chodników. Powstają również parki kieszonkowe. Jest to zgodne z założeniami SUMP, w którym wskazano na potrzebę uwzględniania zieleni, szczególnie wysokiej, w możliwie dużej liczbie projektów dotyczących infrastruktury pieszej i rowerowej, a także na potrzebę zachowywania istniejącej zieleni podczas realizacji inwestycji. Działanie realizowane jest również poprzez elementy błękitno-zielonej infrastruktury. Z informacji przekazanych w trakcie ewaluacji wynika, że stosowane są m.in. zbiorniki retencyjne, w tym w otoczeniu szkół, muldy oraz otwarte zbiorniki retencyjne. Uzupełnieniem tych działań są powstające w Siedlcach parki kieszonkowe. Pokazuje to, że realizacja działania wykracza poza same nasadzenia wzdłuż ciągów pieszych i rowerowych i obejmuje również rozwiązania zwiększające retencję oraz poprawiające jakość przestrzeni publicznej. Cele działania pozostają aktualne. W Prognozie oddziaływania na środowisko wskazano, że zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej może pozytywnie wpływać m.in. na krajobraz, powierzchnię biologicznie czynną, bioróżnorodność oraz warunki klimatyczne. Rekomenduje się dalszą realizację działania w trybie ciągłym, zgodnie z pierwotnym horyzontem określonym w Planie działania. Przy kolejnych inwestycjach pieszych i rowerowych należy nadal uwzględniać nasadzenia oraz ochronę istniejącej zieleni, w tym projektowanie przebiegu tras w sposób ograniczający konieczność usuwania istniejących drzew i krzewów. Równolegle należy zwrócić uwagę na późniejsze utrzymanie wprowadzanej zieleni, które również stanowiło element działania przyjętego w SUMP.
-----	---	--

Źródło: opracowanie własne

Tabela 8. Grupa działań: Zrównoważony i bezpieczny transport drogowy

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
-----------------	------------------------------------	--

5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej Wdrażanie działań porządkujących parkowanie poprzez rozwój stref płatnego parkowania, ograniczanie parkowania w miejscach niedozwolonych oraz zwiększanie rotacji pojazdów. Działanie ma poprawić organizację ruchu i zwiększyć dostępność przestrzeni dla pieszych oraz rowerzystów.	W realizacji Przeprowadzone badania wskazują, że planowane jest rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania w Siedlcach po wybudowaniu dużego parkingu buforowego w rejonie ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego. Aktualnie Strefa Płatnego Parkowania obejmuje obszar ścisłego centrum miasta. Przeprowadzone wizje lokalne wskazują na wysoką potrzebę zapewnienia rotacji pojazdów w tej części Siedlec. Służby miejskie prowadzą bieżące działania ograniczające parkowanie w miejscach niedozwolonych. Tego rodzaju działania odpowiadają części założeń SUMP, który poza rozszerzeniem SPP przewidywał również przeciwdziałanie parkowaniu na chodnikach i terenach zielonych, porządkowanie spontanicznie powstających miejsc postojowych oraz poprawę oznakowania miejsc parkingowych. Nie został natomiast dotychczas zrealizowany jeden z głównych elementów działania, tj. rozszerzenie obszaru SPP. W pierwotnym Planie wskazywano w tym kontekście w szczególności ul. Jana Kilińskiego i Plac Tysiąclecia. Cele działania pozostają aktualne. Aktywna polityka parkingowa w rozumieniu SUMP nie powinna być utożsamiana ze zwiększaniem liczby miejsc postojowych, lecz z zarządzaniem istniejącą podażą miejsc, zwiększaniem ich rotacji oraz porządkowaniem przestrzeni. Już na etapie przygotowania SUMP działanie uzyskało wysoki priorytet, co dodatkowo potwierdza zasadność jego dalszej realizacji. Rekomenduje się dalszą realizację działania w trybie ciągłym, zgodnie z horyzontem określonym w pierwotnym Planie działania. Pomimo założonego w SUMP powiązania rozszerzenia SPP z wcześniejszą budową parkingów buforowych, zasadne jest przeanalizowanie możliwości wcześniejszego objęcia opłatami wybranych lokalizacji, w których już obecnie występuje szczególnie duże zapotrzebowanie na miejsca postojowe i potrzeba zwiększenia ich rotacji. Nie musi to oznaczać jednoczesnego rozszerzenia strefy na cały planowany obszar. Równolegle należy kontynuować działania ograniczające parkowanie w miejscach niedozwolonych oraz porządkujące sposób wykorzystania przestrzeni parkingowej. Po uruchomieniu parkingu buforowego zasadne będzie przeprowadzenie szerszej reorganizacji SPP oraz ocena, czy zmiany rzeczywiście zwiększyły rotację i ograniczyły presję parkingową w ścisłym centrum.
------	--	--

5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach Budowa parkingów buforowych na obrzeżach centrum miasta, umożliwiających pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży pieszo, rowerem lub transportem publicznym. Działanie ma ograniczyć ruch samochodowy w śródmieściu.	W realizacji Trwają prace związane z budową dużego parkingu buforowego w rejonie ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego. Z lokalizacji wskazanych pierwotnie w SUMP uporządkowany i utwardzony został teren przy ul. Biskupa Ignacego Świrskiego. W przypadku pozostałych lokalizacji wskazanych w Planie nie podjęto dotychczas działań. Należy przy tym zauważyć, że realizowany parking w rejonie ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego nie należał do przykładowych lokalizacji wskazanych w pierwotnym Planie działania. SUMP wymieniał lokalizacje w rejonie ul. Jana Kilińskiego i ul. Kazimierza Pułaskiego, ul. Biskupa Ignacego Świrskiego, skrzyżowania ul. 11 Listopada i ul. Mieczysława Aślanowicza oraz po północno-wschodniej stronie wiaduktu „garwolińskiego”. Parkingi przy Centrum Przesiadkowym oraz przystanku Siedlce Zachodnie mogą częściowo pełnić funkcję umożliwiającą pozostawienie samochodu przed kontynuowaniem podróży innym środkiem transportu. Są one jednak wykorzystywane przede wszystkim przez osoby korzystające z transportu kolejowego. Nie należy ich zatem utożsamiać wprost z parkingami Park&Go przewidzianymi w działaniu 5.2. W SUMP parkingi buforowe miały być lokalizowane na obrzeżach Strefy Płatnego Parkowania i umożliwiać pozostawienie samochodu oraz dojście w ciągu 5-10 minut do istotnych punktów handlowych i usługowych w śródmieściu. Cele działania pozostają aktualne. Na podstawie zgromadzonych danych nie można natomiast obecnie stwierdzić, czy dotychczas utworzona infrastruktura doprowadziła do ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściu. Dostępne w dokumentacji SUMP pomiary GPR 2015 i 2020/2021 nie stanowią podstawy do oceny efektu obecnie realizowanej polityki parkingowej w centrum Siedlec. Rekomenduje się kontynuowanie budowy parkingu buforowego w rejonie ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego oraz ponowną ocenę zasadności i możliwości realizacji pozostałych lokalizacji przewidzianych w SUMP, z uwzględnieniem zmian w zagospodarowaniu przestrzennym i obecnej polityki parkingowej miasta. Parkingów buforowych nie należy traktować jako działania samodzielnego. Zgodnie z założeniami SUMP ich funkcjonowanie powinno być ściśle skoordynowane z działaniami ograniczającymi presję parkingową w śródmieściu oraz zmianami w Strefie Płatnego Parkowania. Po uruchomieniu parkingu przy ul. Starowiejskiej i ul. Eugeniusza Wiszniewskiego rekomenduje się przeprowadzenie badania jego wykorzystania oraz pomiarów pozwalających określić, czy inwestycja wpływa na sposób dojazdu i parkowania w śródmieściu. Dopiero takie dane pozwolą ocenić rzeczywisty efekt działania 5.2.
--------------------	---	--

		Termin realizacji działania należy wydłużyć do 2030 r., przy czym dalsze inwestycje powinny wynikać z oceny wykorzystania już utworzonych parkingów oraz rzeczywistych potrzeb parkingowych śródmieścia.
5.3	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej Identyfikacja niebezpiecznych miejsc na sieci drogowej oraz ocena stanu przejść dla pieszych i ich oświetlenia. Wyniki audytu będą podstawą do planowania działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.	Niezrealizowane W ramach realizacji poszczególnych inwestycji prowadzone były pojedyncze audyty brd. Nie przeprowadzono jednak kompleksowego audytu obejmującego obszar całego MOF, w którym zidentyfikowane zostałyby szczególnie niebezpieczne miejsca na sieci drogowej oraz oceniony stan przejść dla pieszych, w tym ich oświetlenie, oznakowanie i widoczność. Podejmowane dotychczas działania mają zatem charakter punktowy i nie stanowią realizacji działania 5.3 w zakresie określonym w SUMP. Brak wspólnej diagnozy utrudnia ustalenie skali problemów oraz kolejności realizacji przedsięwzięć poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego w skali całego MOF. Cele działania pozostają aktualne. Znaczenie audytu jest dodatkowo związane z jego rolą w całej sekwencji działań dotyczących BRD. W Planie jego wyniki miały stanowić podstawę do wdrażania infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa w ramach działania 5.4, a działanie 5.3 wskazano również jako jedno z działań poprzedzających kameralizację ruchu w ramach działania 5.5. Ze względu na brak realizacji działania w pierwotnie zakładanym terminie rekomenduje się potraktowanie jego wykonania jako jednego z priorytetowych zadań na najbliższy okres i przeprowadzenie kompleksowego audytu BRD najpóźniej do końca 2027 r. Zakres audytu powinien odpowiadać założeniom SUMP i obejmować identyfikację miejsc niebezpiecznych na podstawie danych o zdarzeniach drogowych oraz informacji pozyskiwanych od mieszkańców, a także ocenę przejść dla pieszych pod względem oświetlenia, oznakowania i widoczności. W pierwotnym Planie wskazano również konkretne lokalizacje wymagające szczególnej uwagi, m.in. odcinki DW698, ul. Łukowską w rejonie Siedlec i Grabianowa, Chodów, Zawady, Bojmie oraz Żelków-Kolonię. Na podstawie wyników audytu należy następnie przygotować uporządkowany wykaz działań naprawczych wraz z ich priorytetyzacją. Taki materiał może stanowić podstawę kompleksowego planu poprawy BRD dla MOF oraz programowania inwestycji realizowanych w kolejnych latach.
5.4	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu	Niezrealizowane

	drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych Realizacja inwestycji poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego, takich jak wyniesione przejścia dla pieszych, azyle, zmiany geometrii skrzyżowań, sygnalizacja świetlna czy urządzenia ograniczające prędkość pojazdów.	Na terenie Siedlec prowadzone są działania infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Do 2027 r. realizowane są projekty obejmujące doświetlenie 90 przejść dla pieszych. Równolegle na terenie Siedlec prowadzona jest wymiana ok. 3,5 tys. elementów oświetlenia ulicznego. Działanie może wpływać na poprawę warunków widoczności i bezpieczeństwa ruchu, ma jednak szerszy charakter niż przewidziane w działaniu 5.4 interwencje kierowane do miejsc szczególnie niebezpiecznych. Z przeprowadzonych badań wynika również, że w rejonie szkół stosowane są wyniesione przejścia dla pieszych oraz progi zwalniające. Działania te odpowiadają rodzajom interwencji przewidzianym w SUMP, jednak na obecnym etapie nie można uznać ich za realizację działania 5.4 w pełnym znaczeniu. Nie przeprowadzono bowiem kompleksowego audytu BRD przewidzianego w działaniu 5.3, który pozwoliłby wskazać miejsca szczególnie niebezpieczne i na tej podstawie kierować do nich działania infrastrukturalne. Brak takiej diagnozy powoduje, że realizowane przedsięwzięcia należy traktować jako bieżące, punktowe działania poprawiające BRD, a nie jako wdrażanie uporządkowanego programu interwencji w miejscach o najwyższym poziomie zagrożenia. Cele działania pozostają aktualne. Warunkiem właściwej realizacji działania powinno być wcześniejsze wykonanie audytu BRD w ramach działania 5.3. Na podstawie jego wyników należy wskazać miejsca szczególnie niebezpieczne, określić priorytety oraz dobrać odpowiednie środki infrastrukturalne. Do czasu wykonania audytu należy kontynuować rozpoczęte inwestycje poprawiające bezpieczeństwo, jednak nie powinny one zastępować kompleksowego podejścia przewidzianego w SUMP. Po wykonaniu audytu działanie 5.4 powinno być realizowane w trybie ciągłym, zgodnie z kolejnością potrzeb wynikającą z jego wyników.
5.5	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego Wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch drogowy, takich jak strefy Tempo 30, strefy zamieszkania, wyniesione skrzyżowania czy woonyerfy. Działanie ma zwiększyć bezpieczeństwo i komfort pieszych oraz rowerzystów.	W realizacji (poziom niski) Na obszarze MOF podejmowane są działania na rzecz kameralizacji ruchu drogowego. Strefy zamieszkania wprowadzane są m.in. na terenach spółdzielni mieszkaniowych, natomiast strefy Tempo 30 funkcjonują w pojedynczych lokalizacjach. Zakres dotychczasowych działań jest jednak ograniczony. Na podstawie zgromadzonych informacji nie można stwierdzić, że poprzedziła je kompleksowa identyfikacja obszarów dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego, która zgodnie z Planem działania powinna stanowić podstawę do wskazywania lokalizacji wymagających uspokojenia ruchu. Przykładem działania poza Miastem Siedlce jest zastosowanie wyniesionego

		skrzyżowania w Zbuczynie, na wjeździe od strony Dziewul. Rozwiązanie wymusza ograniczenie prędkości pojazdów i odpowiada katalogowi środków uspokojenia ruchu przewidzianych w SUMP. Cele działania pozostają aktualne. W pierwotnym Planie jako potencjalne obszary interwencji wskazano m.in. okolice placówek edukacyjnych, obrzeża parków, pasaże handlowo-usługowe, okolice targowisk oraz ulice wewnątrz osiedli mieszkaniowych. Zakres działania obejmował przy tym nie tylko strefy Tempo 30 i strefy zamieszkania, lecz również woonerfy, wyniesione skrzyżowania, ronda, szykany, progi zwalniające i sygnalizację wzbudzaną. Rekomenduje się, aby do końca 2027 r., w powiązaniu z realizacją audytu BRD w ramach działania 5.3, wytypować obszary wymagające wprowadzenia rozwiązań uspokajających ruch, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego. Do końca 2028 r. rekomenduje się przeprowadzenie analiz możliwości wdrożenia wskazanych rozwiązań wraz z oszacowaniem kosztów zmian organizacji ruchu. Dobór rozwiązania powinien być każdorazowo dostosowany do charakteru danego miejsca, nie w każdej lokalizacji właściwym rozwiązaniem będzie strefa Tempo 30 lub strefa zamieszkania. Po wytypowaniu lokalizacji działanie powinno być prowadzone w trybie ciągłym, a efekty wprowadzonych zmian powinny podlegać okresowej ocenie. Oznacza to zmianę względem pierwotnego horyzontu realizacji określonego na 2028 r.
5.6	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym Realizacja inwestycji drogowych umożliwiających przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane oraz stosowanie rozwiązań ograniczających hałas komunikacyjny. Działanie ma poprawić jakość życia mieszkańców i bezpieczeństwo ruchu.	W realizacji Zakończona została budowa autostrady A2 w kierunku Białej Podlaskiej, która umożliwiła wyprowadzenie znacznej części ruchu tranzytowego poza dotychczasowy układ drogowy MOF. Działanie to wpływa na ograniczenie obciążenia dróg ruchem tranzytowym oraz poprawę warunków funkcjonowania obszarów zabudowanych. Planowana jest również realizacja Zachodniej Obwodnicy Siedlec, której zakończenie przewidywane jest do 2032 r. w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic. Równolegle prowadzone są prace przygotowawcze dotyczące wewnętrznej obwodnicy Siedlec, a dla części przedsięwzięcia przygotowano PFU. W zakresie wyprowadzania ruchu tranzytowego działanie należy ocenić jako wyraźnie zaawansowane, zakończenie budowy A2 stanowi istotną zmianę względem sytuacji z momentu przyjęcia SUMP, a kolejne przedsięwzięcia drogowe pozostają w przygotowaniu. Na podstawie zgromadzonych informacji nie można natomiast w analogicznym stopniu ocenić realizacji części działania dotyczącej stosowania rozwiązań ograniczających hałas komunikacyjny.

		Cele działania pozostają aktualne. Zmienia się jednak jego punkt ciężkości, po zakończeniu budowy A2 coraz większego znaczenia nabiera realizacja kolejnych elementów układu obwodnicowego Siedlec oraz ocena rzeczywistych efektów wyprowadzenia ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych. Rekomenduje się dalszą realizację działania w trybie ciągłym. Należy przy tym uwzględnić, że możliwość i tempo realizacji części kluczowych inwestycji zależą również od podmiotów zewnętrznych wobec samorządów MOF, dlatego ocena działania nie powinna opierać się wyłącznie na terminach pozostających w kompetencji Miasta Siedlce i pozostałych gmin. W kolejnych latach należy kontynuować działania związane z realizacją Zachodniej Obwodnicy Siedlec i przygotowaniem wewnętrznego układu obwodnicowego, a równocześnie monitorować zmiany natężenia ruchu na drogach przebiegających przez obszary zabudowane. Pozwoli to ocenić, w jakim stopniu nowe inwestycje rzeczywiście przejmują ruch tranzytowy. Równolegle należy uzupełnić monitoring działania o komponent ochrony przed hałasem, tak aby ocenie podlegało nie tylko samo wyprowadzenie ruchu, ale również stosowanie rozwiązań ograniczających jego oddziaływanie na mieszkańców.
5.7	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawę towarów w przestrzeni miejskiej Uporządkowanie obsługi dostaw poprzez wyznaczanie dedykowanych miejsc postojowych, stosowanie ograniczeń dla ruchu ciężkiego w centrum oraz racjonalne lokalizowanie automatów paczkowych. Działanie ma ograniczyć konflikty pomiędzy transportem dostawczym a innymi użytkownikami przestrzeni.	Niezrealizowane Nie wdrożono dotychczas kompleksowego systemu porządkującego obsługę dostaw towarów w przestrzeni miejskiej. Przedsiębiorcy mają możliwość korzystania z pojedynczych miejsc postojowych zastrzeżonych na potrzeby prowadzonej działalności, jednak rozwiązanie to nie stanowi systemu dedykowanych miejsc przeznaczonych dla krótkotrwałej obsługi dostaw. Już w diagnozie SUMP wskazywano na funkcjonowanie w Siedlcach pojedynczych rozwiązań dotyczących dostaw, w tym ograniczeń czasowych oraz oznakowania dopuszczającego krótkotrwały postój pojazdów zaopatrzenia. Nie zostały one jednak rozwinięte do spójnego systemu odpowiadającego zakresowi działania 5.7. Nie wypracowano również spójnego podejścia do lokalizowania automatów paczkowych. Pierwotny Plan zakładał w tym zakresie konsultowanie przez wszystkie gminy MOF lokalizacji automatów paczkowych z ich operatorami, tak aby nie ingerowały one w ruch pieszy i rowerowy. Cele działania pozostają aktualne. Działanie powinno obejmować trzy wskazane w SUMP obszary: organizację miejsc przeznaczonych dla dostaw, dalsze porządkowanie ruchu samochodów

		ciężarowych i dostawczych w centrum Siedlec oraz zasady lokalizacji automatów paczkowych w całym MOF. Przed wprowadzeniem nowych rozwiązań rekomenduje się przeprowadzenie analizy sposobu realizacji dostaw, szczególnie w obszarach koncentracji handlu i usług. Taką kolejność wskazano już w diagnozie SUMP, zgodnie z którą badanie powinno obejmować również konsultacje z przedsiębiorcami oraz rozpoznanie lokalizacji odbiorców, częstotliwości i godzin realizowanych dostaw. Na podstawie wyników analizy należy określić lokalizacje, w których zasadne jest wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc przeznaczonych wyłącznie do krótkotrwałych dostaw, oraz zweryfikować potrzebę dalszego stosowania ograniczeń czasowych dla pojazdów dostawczych i ciężarowych. Rekomenduje się również opracowanie zasad lokalizowania automatów paczkowych, uwzględniających przede wszystkim zapewnienie możliwości ich obsługi bez ingerencji w ruch pieszy i rowerowy. Zasady powinny być stosowane przez wszystkie gminy MOF w kontaktach z operatorami automatów. Rekomenduje się wydłużenie terminu realizacji działania do końca 2030 r., przy czym diagnoza potrzeb i wypracowanie zasad powinny nastąpić wcześniej, tak aby do 2030 r. możliwe było już wdrażanie i ocena konkretnych rozwiązań.
5.8	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym Wdrażanie rozwiązań ograniczających oddziaływanie hałasu drogowego, takich jak ekrany akustyczne, pasy zieleni czy ciche nawierzchnie. Działanie ma poprawić warunki życia mieszkańców terenów położonych w sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych.	Niezrealizowane Wdrożenie rozwiązań ograniczających oddziaływanie hałasu komunikacyjnego planowane jest w ramach budowy nowego wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej. Inne działania dotyczące stosowania środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie zostały dotychczas zidentyfikowane w ramach przeprowadzonej ewaluacji. Planowana realizacja zabezpieczeń akustycznych przy nowym wiadukcie nie stanowi jeszcze podstawy do uznania działania za będące w realizacji, ponieważ na moment ewaluacji rozwiązania te nie zostały wdrożone. Cele działania pozostają aktualne. Już w diagnozie SUMP wskazywano na występowanie obszarów, w których mieszkańcy są narażeni na hałas pochodzący od głównych ciągów drogowych. Problem dotyczył m.in. odcinków dróg krajowych nr 2 i 63 przebiegających przez MOF. Pierwotny zakres działania pozostaje właściwy, przewidywał stosowanie na obszarach zabudowy mieszkaniowej takich rozwiązań jak ekrany i płoty akustyczne, pasy zieleni oraz ciche nawierzchnie, a

	w dłuższej perspektywie również kształtowanie stref buforowych pomiędzy drogami o wysokim natężeniu ruchu a zabudową mieszkaniową. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym, zgodnie z pierwotnymi założeniami SUMP. Przy realizacji nowych inwestycji (w tym układu obwodnicowego Siedlec) oraz modernizacji istniejących ciągów drogowych przebiegających w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej należy każdorazowo analizować potrzebę zastosowania środków ochrony przed hałasem oraz dobierać ich rodzaj do warunków występujących w danej lokalizacji. Nie w każdym przypadku właściwym rozwiązaniem będzie ten sam środek ochrony. W pierwszej kolejności działania powinny być kierowane do miejsc, w których występuje największa ekspozycja mieszkańców na hałas komunikacyjny. Przy ich identyfikacji zasadne jest wykorzystanie danych dotyczących klimatu akustycznego, które były już wykorzystywane przy opracowaniu diagnozy SUMP. Po realizacji nowego wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej należy zweryfikować zastosowane zabezpieczenia akustyczne i uwzględnić tę inwestycję przy kolejnej ocenie stopnia realizacji działania.
--	---

Źródło: opracowanie własne

Tabela 9. Grupa działań: Świadomi mieszkańcy MOF

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
6.1.	Poprawa wizerunku transportu publicznego Prowadzenie działań informacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych mających zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego oraz budować jego pozytywny wizerunek jako wygodnego, dostępnego i przyjaznego środowiska środka codziennego transportu.	W realizacji Miasto Siedlce organizuje wydarzenia promujące zrównoważoną mobilność, opisane szerzej w ramach działania 6.3. Podejmowane są również pojedyncze działania edukacyjne, m.in. szkolenia realizowane w ramach „Cyfrowego restartu” dla osadzonych w Zakładzie Karnym, jednak obejmują one wąską grupę odbiorców. Brakuje natomiast regularnych działań informacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych skierowanych szeroko do mieszkańców, których bezpośrednim celem byłoby zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego i budowanie jego pozytywnego wizerunku. Działania informacyjne i promocyjne są również elementem realizowanego projektu FEPW dotyczącego zrównoważonej mobilności. Mają one jednak przede wszystkim charakter działań towarzyszących konkretnemu projektowi inwestycyjnemu i nie zastępują regularnej komunikacji

		skierowanej do mieszkańców, której celem byłaby promocja transportu publicznego jako sposobu codziennego przemieszczania się. Dotychczasowe działania mają zatem przede wszystkim charakter pojedynczych inicjatyw i wydarzeń, a nie spójnej i prowadzonej cyklicznie komunikacji dotyczącej transportu publicznego. Tymczasem pierwotny Plan zakładał prowadzenie działań edukacyjnych, promocyjnych i informacyjnych, prezentujących m.in. korzyści środowiskowe, zdrowotne i związane z bezpieczeństwem wynikające z korzystania z transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. Cele działania pozostają aktualne. Warto również podkreślić, że już na etapie opracowania SUMP działanie 6.1 zostało ocenione jako posiadające wysoki priorytet i wysoką wykonalność. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym, zgodnie z założeniami pierwotnego Planu, w którym działanie określono jako cykliczne. Rekomenduje się rozwój działań z zakresu edukacji komunikacyjnej, w szczególności skierowanych do dzieci i młodzieży, obejmujących m.in. zasady korzystania z transportu publicznego, zakupu biletów, zachowania w pojazdach oraz organizacji podróży i przesiadek. Działania powinny być kierowane również do innych grup mieszkańców i uwzględniać praktyczne informacje ułatwiające korzystanie z transportu zbiorowego. Zasadne jest połączenie działań 6.1-6.3 w jeden spójny pakiet promocyjno-edukacyjny. Już w pierwotnym Planie działania te zostały wskazane jako wzajemnie uzupełniające, a ich rozdzielenie na etapie wdrażania może prowadzić do realizacji pojedynczych wydarzeń bez zachowania ciągłości przekazu. Rekomenduje się przygotowanie do końca 2027 r. wspólnego planu działań promocyjno-edukacyjnych dla MOF, obejmującego kampanie informacyjne, edukację mieszkańców oraz wydarzenia przewidziane w działaniach 6.1-6.3. Dokument powinien określać grupy odbiorców, rodzaje działań oraz ich cykliczność, tak aby inicjatywy promocyjne nie ograniczały się do pojedynczych akcji.
6.2.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie	W realizacji (poziom niski) Miasto Siedlce uczestniczy w kampanii „Rowerowa Stolica Polski”, promującej wykorzystanie roweru w codziennych podróżach. Działanie to stanowi przykład promocji mobilności aktywnej,

negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego Realizacja kampanii promujących podróże transportem publicznym, rowerem i pieszo oraz edukacja mieszkańców na temat wpływu transportu samochodowego na środowisko, zdrowie, bezpieczeństwo i jakość przestrzeni publicznej.	jednak nie wyczerpuje zakresu działania 6.2, które w SUMP obejmuje jednocześnie promocję transportu zbiorowego, ruchu pieszego, rowerowego, transportu współdzielonego i UTO oraz edukację dotyczącą negatywnych skutków nadmiernego wykorzystania samochodu. Brakuje szerszych działań edukacyjnych skierowanych do mieszkańców oraz kampanii promujących codzienne podróże transportem publicznym. Dotychczasowa realizacja działania koncentruje się zatem przede wszystkim na promocji ruchu rowerowego, podczas gdy pozostałe elementy przewidziane w SUMP są realizowane w ograniczonym zakresie. Cele działania pozostają aktualne. W pierwotnym Planie wskazano, że kampanie powinny być prowadzone bezpośrednio w przestrzeni publicznej m.in. w pojazdach transportu zbiorowego, na przystankach i stacjach oraz w lokalnych mediach i być kierowane do ogółu mieszkańców. Ich treść powinna dotyczyć wpływu transportu samochodowego m.in. na jakość powietrza, hałas, bezpieczeństwo ruchu drogowego i zajętość przestrzeni przez miejsca parkingowe, a równocześnie prezentować korzyści wynikające z wyboru innych sposobów przemieszczania się. Rekomenduje się realizację działania w trybie ciągłym oraz jego powiązanie ze wspólnym pakietem działań promocyjno-edukacyjnych przewidzianym dla działań 6.1-6.3. Nacisk powinien zostać położony przede wszystkim na regularne kampanie informacyjne i edukacyjne. Mogą być one prowadzone w autobusach MPK, na przystankach i węzłach przesiadkowych, w kanałach internetowych samorządów oraz innych lokalnych kanałach informacyjnych. Kampanie powinny przedstawiać jednocześnie alternatywy dla samochodu i konkretne skutki jego nadmiernego wykorzystania. Warsztaty w szkołach oraz materiały e-learningowe dla mieszkańców mogą stanowić uzupełnienie kampanii. SUMP zakładał ponadto dawanie przykładu przez podmioty publiczne poprzez promowanie zrównoważonych dojazdów pracowników oraz stosowanie zachęt do dojazdów transportem zbiorowym lub rowerem, wskazując przykładowo dopłaty do biletów, akcje mobilnościowe. Ten element również warto włączyć do przyszłych działań Miasta i pozostałych gmin MOF. Rekomenduje się, aby przygotowywany do końca 2027 r. plan działań promocyjno-edukacyjnych określał co najmniej kilka powtarzalnych kampanii w ciągu roku, ich tematykę, grupy odbiorców i kanały komunikacji. Pozwoli to przejść od pojedynczych akcji do systematycznej edukacji mieszkańców.
--	---

6.3	Organizacja wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych Organizacja wydarzeń, kampanii, warsztatów i zajęć edukacyjnych poświęconych zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwu ruchu drogowego. Działanie skierowane jest do dzieci, młodzieży i dorosłych oraz ma wspierać kształtowanie odpowiedzialnych nawyków transportowych.	W realizacji (poziom niski) Działania promujące zrównoważoną mobilność realizowane są przede wszystkim przy okazji wybranych wydarzeń. Przykładem są Dni Transportu Publicznego, w ramach których oferowane są bezpłatne przejazdy autobusami MPK Siedlce, a także bezpłatne przejazdy organizowane z okazji Walentynek. Są to działania pozytywnie wpisujące się w promocję transportu publicznego, jednak mają przede wszystkim charakter pojedynczych akcji. Na podstawie zgromadzonych danych nie można stwierdzić, aby były one elementem szerszego i cyklicznego programu wydarzeń, warsztatów i zajęć edukacyjnych skierowanych do różnych grup mieszkańców. Co ważne, działania nie obejmują obszaru całego MOF. Jednorazowe udostępnienie bezpłatnych przejazdów może zachęcać do skorzystania z komunikacji miejskiej, jednak samo w sobie nie wyczerpuje celu działania 6.3, którym jest również edukacja oraz kształtowanie odpowiedzialnych nawyków transportowych. Cele działania pozostają aktualne. Wydarzenia powinny być traktowane jako element szerszych działań promocyjno-edukacyjnych, a nie jako samodzielny instrument promocji zrównoważonej mobilności. Rekomenduje się dalszą realizację wydarzeń promujących transport publiczny i zrównoważoną mobilność, przy jednoczesnym rozszerzeniu ich zakresu o warsztaty, zajęcia edukacyjne i działania angażujące mieszkańców. Działania powinny być ściśle powiązane z kampaniami prowadzonymi w ramach działań 6.1 i 6.2. Przykładowo Dni Transportu Publicznego mogą łączyć bezpłatne przejazdy z prezentacją zasad korzystania z komunikacji, promocją dostępnych połączeń, edukacją dotyczącą przesiadek oraz działaniami skierowanymi do dzieci i młodzieży. W ramach wspólnego pakietu 6.1-6.3 rekomenduje się planowanie w ciągu roku kilku powtarzalnych typów wydarzeń skierowanych do różnych grup odbiorców, zamiast opierania promocji wyłącznie na pojedynczych akcjach okolicznościowych. Działanie powinno być prowadzone w trybie ciągłym, a jego zakres powinien zostać ujęty w rekomendowanym do przygotowania do końca 2027 r. planie działań promocyjno-edukacyjnych dla MOF.
-----	--	--

Źródło: opracowanie własne

Tabela 10. Grupa działań: Działania dodatkowe w ramach scenariusza maksymalnego

Numer działania	Nazwa działania i syntetyczny opis	Status działania Aktualność celów i działań Identyfikacja kluczowych działań oraz ocena stopnia ich zawansowania
1.9	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego Przeprowadzenie analizy możliwości utworzenia wspólnej formy organizacji transportu publicznego dla gmin MOF. Działanie ma ocenić korzyści, koszty i skutki wdrożenia bardziej zintegrowanego modelu zarządzania komunikacją zbiorową.	Niezrealizowane Nie podjęto działań w celu przeprowadzenia analizy możliwości utworzenia wspólnej formy organizacji publicznego transportu zbiorowego dla gmin MOF. Cel działania pozostaje aktualny. Obecny sposób organizacji transportu na obszarze MOF nadal opiera się na różnych rozwiązaniach organizacyjnych, a rozwój własnej komunikacji gminnej w Gminie Kotuń i Gminie Mokobody, bez ścisłego powiązania z komunikacją miejską w Siedlcach, dodatkowo wskazują na potrzebę rozpoznania możliwości bardziej zintegrowanej organizacji przewozów. Istotne jest przy tym, że działanie 1.9 nie zakłada bezpośredniego utworzenia nowej struktury organizacyjnej, lecz jedynie przeprowadzenie analizy jej zasadności, korzyści, kosztów i potencjalnych problemów. W Planie jako jedno z możliwych rozwiązań wskazano związek powiatowo-gminny, przy czym wybór konkretnej formy miał nastąpić dopiero na podstawie analizy. Dlatego, pomimo zakwalifikowania działania do scenariusza maksymalnego, rekomenduje się jego pozostawienie w Planie. Szczególnie istotne jest jego powiązanie z działaniem 1.2 dotyczącym analiz finansowych i możliwości integracji taryfowo-biletowej, które w pierwotnym Planie wskazano jako działanie uzupełniające. Rekomenduje się przeprowadzenie do końca 2029 r. analizy możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego. Analiza powinna obejmować co najmniej porównanie obecnego modelu organizacji przewozów z możliwymi wariantami wspólnej organizacji PTZ oraz ocenę ich skutków organizacyjnych i finansowych, możliwości integracji taryfowej i rozkładowej oraz zasad współpracy poszczególnych samorządów. Zakres ten odpowiada problemom wskazanym już w pierwotnym Planie działania. Przeprowadzenie analizy nie powinno przesądzać o konieczności zmiany obecnego modelu. Jej wyniki powinny stanowić podstawę do podjęcia w 2030 r. decyzji, czy utworzenie wspólnej formy organizacji PTZ jest zasadne i możliwe, czy też współpraca powinna być dalej rozwijana w ramach istniejących porozumień i odrębnych systemów przewozowych.

1.10	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i ich członkami Rozwijanie współpracy z sąsiednimi obszarami funkcjonalnymi w zakresie planowania i wdrażania działań związanych ze zrównoważoną mobilnością. Działanie ma wspierać spójność sieci transportowej oraz wymianę doświadczeń między samorządami.	Niezrealizowane Nie odnotowano rozwoju współpracy z Metropolią Warszawską oraz MOF Łukowa w zakresie zrównoważonej mobilności. Sam kierunek współpracy z obszarami sąsiednimi pozostaje zasadny, szczególnie w odniesieniu do zagadnień przekraczających granice poszczególnych MOF. W pierwotnym Planie wskazywano przykładowo możliwość współpracy dotyczącej oferty przewozowej oraz przebiegu dróg rowerowych na terenach stykowych, m.in. pomiędzy gminą Wiśniew i gminą Łuków oraz gminą Kotuń i gminami Mrozy i Kałuszyn. Na obecnym etapie wdrażania SUMP działanie nie powinno jednak należeć do priorytetów. W pierwszej kolejności zasadne jest wzmocnienie współpracy pomiędzy samorządami tworzącymi MOF Miasta Siedlce i uruchomienie mechanizmów współpracy przewidzianych w podstawowym zakresie Planu. Rozwijanie dodatkowego poziomu współpracy z sąsiednimi obszarami funkcjonalnymi przed osiągnięciem sprawnego modelu współdziałania wewnątrz MOF może prowadzić do rozproszenia działań organizacyjnych. Rekomenduje się czasowe odstąpienie od aktywnego wdrażania działania 1.10 i skoncentrowanie działań organizacyjnych na poprawie współpracy w ramach MOF Miasta Siedlce. Nie rekomenduje się jednak całkowitego usunięcia działania z SUMP. Do jego ponownego uruchomienia należy powrócić po wypracowaniu bardziej stabilnych mechanizmów współpracy pomiędzy gminami MOF, w szczególności po wznowieniu działalności zespołu ds. SUMP oraz osiągnięciu postępu w działaniach dotyczących wspólnego systemu transportowego. Po spełnieniu tych warunków współpraca z obszarami sąsiednimi powinna koncentrować się przede wszystkim na zagadnieniach rzeczywiście wymagających koordynacji ponad granicami MOF, takich jak połączenia transportu zbiorowego i ciągłość infrastruktury rowerowej.
1.11	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętymi Planem Mobilności Nawiązywanie współpracy z gminami i jednostkami samorządowymi nieuczestniczącymi w opracowaniu SUMP w celu zapewnienia spójnego rozwoju systemu transportowego i ograniczenia	W realizacji Współpraca z samorządami MOF nieobjętymi obecnym Planem jest prowadzona częściowo. Gminy Skórzec, Mordy i Suchożebry są powiązane z systemem transportowym Siedlec, w tym poprzez obsługę komunikacją MPK, a także uczestniczą we wspólnie realizowanych przedsięwzięciach partnerskich. Jednocześnie samorządy te nie zostały dotychczas włączone w bieżący proces wdrażania i monitorowania SUMP.

	różnic w dostępności komunikacyjnej na obszarze MOF.	Cel działania pozostaje aktualny i powinien uzyskać wyższy priorytet w dalszym okresie wdrażania SUMP. Objęcie współpracą wszystkich samorządów tworzących MOF jest istotne szczególnie w kontekście organizacji transportu publicznego, którego funkcjonowanie nie powinno być ograniczane zakresem terytorialnym dokumentu przyjętego przez część jednostek obszaru funkcjonalnego. W pierwszej kolejności współpraca powinna zostać skierowana do Miasta i Gminy Mordy, Gminy Skórzec oraz Gminy Suchożebry jako jednostek należących do MOF Miasta Siedlce, lecz nieobjętych obecnym Planem Mobilności. Jednocześnie zasadne jest rozważenie w dalszej kolejności współpracy również z innymi samorządami powiatu siedleckiego, jeżeli przeprowadzone analizy wykażą występowanie powiązań transportowych uzasadniających ich udział we wspólnej organizacji przewozów. Byłoby to rozszerzenie pierwotnego zakresu działania 1.11. Działanie należy potraktować jako priorytetowe i realizować równolegle ze wzmacnianiem współpracy pomiędzy gminami już objętymi SUMP. Zasadne jest możliwie szybkie włączenie gmin Skórzec, Mordy i Suchożebry do bieżącej współpracy w ramach SUMP, w szczególności do prac Zespołu ds. SUMP, wymiany danych i informacji oraz uzgadniania działań o znaczeniu ponadgminnym. Nie wymaga to na obecnym etapie formalnego rozszerzenia obowiązującego dokumentu. Formalne objęcie tych gmin SUMP powinno zostać rozważone przy najbliższej aktualizacji Planu. Rekomenduje się powiązanie działania 1.11 z analizą przewidzianą w działaniu 1.9. Analiza wspólnego modelu organizacji PTZ powinna objąć nie tylko obecne gminy uczestniczące w SUMP, lecz również określić możliwość i warunki przystąpienia do współpracy jednostek MOF obecnie nieobjętych Planem. Do końca 2029 r. należy przeprowadzić rozmowy z tymi samorządami i określić, które z nich są realnie zainteresowane współpracą w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz na jakich zasadach mogłyby uczestniczyć we wspólnym systemie. Wyniki powinny stanowić podstawę decyzji podejmowanych w 2030 r. w zakresie dalszej integracji organizacyjnej PTZ. W przypadku pozytywnych wyników analiz i deklaracji zainteresowania należy również rozważyć rozszerzenie przyszłej aktualizacji SUMP na cały MOF Miasta Siedlce, tak aby dokument obejmował wszystkie jednostki tworzące obszar funkcjonalny.
4.9	Pilotaż systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	Niezrealizowane Do 6 sierpnia 2026 r. na terenie Siedlec funkcjonował komercyjny system współdzielonych hulajnóg elektrycznych Dott. Usługa była świadczona przez prywatnego operatora bez

	Testowanie i ocena systemów współdzielonej mobilności, takich jak rowery miejskie, rowery elektryczne czy hulajnogi, w celu sprawdzenia ich przydatności i możliwości wdrożenia jako stałego elementu systemu transportowego MOF.	porozumienia z Miastem, a następnie została przez niego zakończona. Funkcjonowania systemu Dott nie można uznać za realizację działania 4.9, ponieważ nie miał on charakteru pilotażu prowadzonego lub koordynowanego przez samorząd i nie przeprowadzono jego formalnej oceny pod kątem możliwości trwałego włączenia do systemu mobilności MOF. Jednocześnie okres funkcjonowania hulajnóg stanowi potencjalne źródło danych pozwalających ocenić rzeczywiste zainteresowanie mieszkańców mobilnością współdzieloną. Istotne jest pozyskanie, o ile będzie to możliwe, informacji od operatora dotyczących wykorzystania systemu. Szczególnie przydatne byłyby dane dotyczące liczby przejazdów, ich przestrzennego rozkładu oraz zmian wykorzystania w okresie funkcjonowania usługi. Bez takich informacji trudno ocenić rzeczywisty popyt na tego rodzaju rozwiązanie. Cel działania pozostaje aktualny, jednak dalsze działania powinny mieć przede wszystkim charakter analityczny i pilotażowy, a nie prowadzić bezpośrednio do uruchomienia systemu finansowanego przez samorząd. Rekomenduje się pozyskanie od operatora Dott dostępnych danych dotyczących funkcjonowania systemu w Siedlcach i wykorzystanie ich do oceny potencjału mobilności współdzielonej. Do ponownej oceny zasadności uruchomienia systemu roweru publicznego należy powrócić po realizacji głównych inwestycji uzupełniających sieć infrastruktury rowerowej. Pozwoli to ocenić potencjał systemu w warunkach bardziej spójnej sieci i ograniczyć ryzyko uruchomienia usługi przed stworzeniem odpowiednich warunków do codziennego korzystania z roweru. Dopiero na tym etapie zasadne będzie przeprowadzenie analizy popytu, kosztów i możliwego modelu organizacyjnego systemu.
5.9	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych Analiza zapotrzebowania oraz wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wskazywanie optymalnych lokalizacji i współpracę z podmiotami publicznymi oraz prywatnymi. Działanie ma zwiększyć	Niezrealizowane Nie przeprowadzono analizy zapotrzebowania na rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych na obszarze MOF. Cel działania pozostaje aktualny. Brak analizy nie pozwala obecnie wskazać lokalizacji, w których rozwój infrastruktury ładowania powinien być traktowany priorytetowo. Rekomenduje się przeprowadzenie analizy zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych. Możliwe jest w tym zakresie podjęcie współpracy z uczelnią i wykorzystanie prac

	dostępność elektromobilności na terenie MOF.	dypłomowych jako wsparcia analitycznego. Wyniki analizy powinny zostać wykorzystane przy kolejnej ewaluacji do określenia zasadności i kierunków dalszego wsparcia rozwoju infrastruktury ładowania na obszarze MOF.
6.4	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji Włączanie mieszkańców w proces planowania przestrzeni, usług i inwestycji transportowych poprzez konsultacje społeczne, badania opinii oraz testowanie rozwiązań w przestrzeni publicznej. Działanie ma zapewnić lepsze dostosowanie projektów do potrzeb użytkowników.	W realizacji Miasto Siedlce wykorzystuje mechanizmy partycypacji mieszkańców, m.in. w ramach budżetu obywatelskiego, dzięki któremu realizowane są przedsięwzięcia dotyczące przestrzeni publicznych, w tym modernizacje chodników oraz parki kieszonkowe. Budżet obywatelski należy traktować jako jeden z instrumentów udziału mieszkańców w kształtowaniu przestrzeni, nie zastępuje on jednak konsultacji społecznych dotyczących konkretnych, większych przedsięwzięć transportowych i infrastrukturalnych. W gminach wiejskich funkcję tę pełni fundusz sołecki. Z informacji przekazanych w toku ewaluacji wynika również, że w Siedlcach konsultacje społeczne prowadzono przy przygotowaniu pierwszych inwestycji w drogi rowerowe oraz w ramach działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych. Cele działania pozostają aktualne. Partycypacja społeczna powinna być stosowana szczególnie przy przedsięwzięciach, które w istotny sposób zmieniają organizację ruchu, warunki poruszania się lub sposób zagospodarowania przestrzeni publicznej. Rekomenduje się przeniesienie działania z katalogu scenariusza maksymalnego do katalogu działań podstawowych. Włączanie mieszkańców w przygotowanie istotnych inwestycji powinno stanowić stały element procesu ich planowania, niezależnie od źródła finansowania. Konsultacje społeczne powinny towarzyszyć w szczególności przygotowaniu większych inwestycji realizowanych przez Miasto, ze środków zewnętrznych oraz przez innych inwestorów, jeżeli przedsięwzięcia te istotnie oddziałują na funkcjonowanie systemu transportowego. Szczególnie istotne jest obecnie zapewnienie udziału mieszkańców w procesie przygotowania przebudowy wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej, ze względu na skalę przedsięwzięcia i jego wpływ na codzienne przemieszczanie się. Działanie powinno być realizowane w trybie ciągłym.

Źródło: opracowanie własne

6. Ocena systemu monitoringu i wskaźników

System monitoringu PZMM obejmuje dwa uzupełniające się poziomy. Pierwszy dotyczy monitorowania realizacji poszczególnych działań, natomiast drugi, obserwacji zmian zachodzących w całym systemie mobilności za pomocą kluczowych wskaźników. Wskaźniki te mają charakter wskaźników oddziaływania, dlatego nie służą bezpośrednio do oceny wykonania pojedynczej inwestycji, lecz pozwalają ocenić, czy w skali całego MOF następują zmiany zgodne z celami Planu. W PZMM jako punkt odniesienia przyjęto wartości bazowe z 2023 r., natomiast wartości docelowe odnoszą się do horyzontu realizacji Planu. W ramach pierwszej ewaluacji podjęto próbę aktualizacji wskaźników na podstawie możliwie najnowszych dostępnych danych. Możliwość wyznaczenia wartości pośrednich jest jednak zróżnicowana. Część wskaźników może być aktualizowana na podstawie danych gromadzonych regularnie przez instytucje publiczne, natomiast inne wymagają wykonania dodatkowych analiz, wykorzystania modelu ruchu albo zgromadzenia kompletnych danych o funkcjonowaniu transportu publicznego. W przypadku wskaźnika motoryzacji dodatkowym ograniczeniem porównywalności jest zmiana danych źródłowych związana z usunięciem z CEPiK pojazdów nieużytkowanych. W przypadku wskaźników dostępności transportu zbiorowego brak kompletnych danych rozkładowych dla wszystkich przewozów funkcjonujących na obszarze MOF uniemożliwia obecnie ich ponowne obliczenie w sposób porównywalny z wartością bazową.

Oznacza to, że sam zestaw wskaźników pozostaje użyteczny, natomiast poprawy wymaga system zapewniający dane niezbędne do ich regularnej aktualizacji. Szczególne znaczenie ma uporządkowanie danych dotyczących transportu publicznego oraz rozwój stałych źródeł informacji o wykorzystaniu poszczególnych środków transportu. W tym zakresie pozytywnie należy ocenić planowane uruchomienie automatycznych liczników ruchu rowerowego w ramach realizowanych projektów infrastrukturalnych. Dane wytwarzane na potrzeby monitorowania projektów powinny być w przyszłości wykorzystywane również w systemie monitoringu SUMP. Jeden z projektów przewiduje pięć urządzeń zliczających ruch rowerowy, a kolejny osiem.

Tabela 11. Wskaźniki kluczowe PZMM MOF Miasta Siedlce

Wskaźnik	Wartość bazowa (2023)	Wartość docelowa (realizacja planu 2030)	Wartość pośrednia (rok)	Źródło danych
Wskaźnik motoryzacji [samochody osobowe na 1000 mieszkańców]	644,9	665,0	602,0⁵ (2024)	Bank Danych Lokalnych GUS, wskaźnik uśredniony dla gmin MOF (ważony populacją)

⁵ Spadek wartości wskaźnika w 2024 roku wynika z usunięcia z krajowej bazy CEPiK ok. 4,3 mln tzw. „martwych dusz” czyli samochodów zarejestrowanych, ale nieużytkowanych.

EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMIN
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO MIASTA SIEDLCE 2030+

Wskaźnik	Wartość bazowa (2023)	Wartość docelowa (realizacja planu 2030)	Wartość pośrednia (rok)	Źródło danych
Emisje CO₂ z systemu transportowego MOF Miasta Siedlce [tony CO ₂ eq rocznie na mieszkańca]	1,16	0,88	1,25⁶ (2025)	Zintegrowany Model Ruchu. Kalkulacja na podstawie metodyki SUMI rekomendowanej przez Komisję Europejską.
Emisje PM_{2,5} z systemu transportowego MOF Miasta Siedlce [kg PM _{2,5} rocznie na mieszkańca]	0,60	0,46	0,37 (2025)	Zintegrowany Model Ruchu. Kalkulacja na podstawie metodyki SUMI rekomendowanej przez Komisję Europejską.
Liczba wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	77,61	46,58	47,29 (2025)	Bank Danych Lokalnych GUS, wskaźnik uśredniony dla gmin MOF (ważony populacją)
Liczba ofiar wypadków drogowych [rocznie na 100 tys. mieszkańców]	6,47	3,33	2,45 (2025)	Bank Danych Lokalnych GUS, wskaźnik uśredniony dla gmin MOF (ważony populacją)
Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	2	0	0 (2025)	Bank Danych Lokalnych GUS, wskaźnik uśredniony dla gmin MOF (ważony populacją)
Wskaźnik dostępności czasowej transportu zbiorowego [% mieszkańców MOF Miasta Siedlce o dobrej dostępności transportu zbiorowego]	87,4%	90%	b/d⁷	Analiza GIS przeprowadzona na podstawie inwentaryzacji siatki połączeń autobusowych i kolejowych. Procentowy udział sumy liczby mieszkańców obszaru SUMP, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP.
Wskaźnik dostępności czasowej transportu zbiorowego	50,9%	53%	b/d⁸	

⁶ Wzrost wartości wskaźnika emisji CO₂ spowodowany jest głównie przez wzrost natężenia ruchu we wszystkich kategoriach pojazdów.

⁷ W związku z niepełną dostępnością danych GTFS o przewozach pasażerskich realizowanych na terenie MOF Miasta Siedlce nie ma możliwości wyliczenia wartości pośredniej tego wskaźnika bez przeprowadzenia szczegółowej inwentaryzacji połączeń (nie jest to przedmiotem niniejszej ewaluacji).

⁸ Jw.



Wskaźnik	Wartość bazowa (2023)	Wartość docelowa (realizacja planu 2030)	Wartość pośrednia (rok)	Źródło danych
[% mieszkańców MOF Miasta Siedlce o bardzo dobrej dostępności transportu zbiorowego]				Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00; dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.

Źródło: opracowanie własne

Uzyskane wartości pośrednie nie pozwalają jeszcze na jednoznaczną ocenę stopnia osiągnięcia wszystkich celów PZMM. W części przypadków okres od przyjęcia Planu jest zbyt krótki, aby oczekiwać wyraźnych zmian wskaźników oddziaływania, a dodatkowym ograniczeniem pozostaje dostępność i porównywalność danych. Szczególnie ostrożnie należy interpretować zmianę wskaźnika motoryzacji, na którą wpływ miała zmiana w bazie CEPiK. Jednocześnie wzrost oszacowanej emisji CO₂ wskazuje, że sama realizacja inwestycji wspierających zrównoważoną mobilność nie musi w krótkim okresie prowadzić do poprawy wszystkich wskaźników, zwłaszcza przy równoczesnym wzroście natężenia ruchu drogowego. Kluczowe dla kolejnego okresu wdrażania będzie więc nie tylko kontynuowanie działań, ale również zapewnienie możliwości regularnego i porównywalnego pomiaru ich efektów.

7. Ocena systemu zarządzania SUMP

7.1. Przyjęty model instytucjonalny zarządzania SUMP

PZMM został przygotowany wspólnie przez Miasto Siedlce oraz gminy Siedlce, Kotuń, Mokobody, Wiśniew i Zbuczyn. Z tego względu również jego wdrażanie założono jako proces wymagający współpracy pomiędzy samorządami, a nie jako zadanie prowadzone wyłącznie przez Miasto Siedlce. W przyjętym modelu na poziomie strategicznym funkcjonować miała Grupa Sterująca, w skład której wchodził Prezydent Miasta Siedlce oraz wójtowie gmin uczestniczących w pracach nad Planem lub osoby przez nich upoważnione. Przewodniczącym Grupy był Prezydent Miasta Siedlce. Do jej zadań należało podejmowanie decyzji dotyczących głównych kierunków prac i zagadnień wymagających uzgodnienia pomiędzy samorządami. Bieżąca współpraca miała odbywać się przede wszystkim w ramach Zespołu Roboczego ds. Zrównoważonej Mobilności. Jego działalność nie miała kończyć się wraz z przyjęciem PZMM. W Planie działania przewidziano dalsze funkcjonowanie Zespołu i rozszerzenie jego roli m.in. o wymianę informacji pomiędzy samorządami, koordynację dokumentów strategicznych, tworzenie zespołów tematycznych oraz gromadzenie danych dotyczących mobilności na obszarze MOF.

Za wykonanie poszczególnych działań odpowiadać miały podmioty wskazane w Planie działania. W zależności od zakresu były to poszczególne samorządy, organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, zarządcy dróg i infrastruktury transportowej, podmioty kolejowe oraz inni partnerzy zaangażowani w realizację danego przedsięwzięcia. Plan nie zakładał skupienia wszystkich zadań po stronie Miasta Siedlce, lecz przypisywał odpowiedzialność za poszczególne działania różnym jednostkom i podmiotom uczestniczącym w funkcjonowaniu systemu mobilności. Rola wspólnych struktur miała polegać przede wszystkim na zapewnieniu przepływu informacji i koordynacji działań prowadzonych przez poszczególne gminy. Było to szczególnie istotne w przypadku przedsięwzięć wykraczających poza granice jednej jednostki, m.in. dotyczących publicznego transportu zbiorowego, infrastruktury rowerowej, planowania przestrzennego czy prowadzenia wspólnych badań i analiz. Taki model wymaga regularnej współpracy pomiędzy samorządami oraz bieżącego śledzenia realizacji Planu. Samo wykonywanie przez poszczególne JST inwestycji wpisujących się w kierunki PZMM nie zastępuje przewidzianego w dokumencie mechanizmu wspólnego zarządzania jego wdrażaniem.

7.2. Funkcjonowanie modelu zarządzania w latach 2023-2026

Przyjęty w PZMM model zarządzania po uchwaleniu dokumentu nie został uruchomiony w zakładanym zakresie. Od momentu przyjęcia Planu Zespół ds. SUMP nie prowadził regularnych prac dotyczących jego wdrażania. Przedstawiciele samorządów spotykali się przy okazji realizacji innych projektów i prac prowadzonych w ramach MOF, jednak realizacja Planu działania, stan poszczególnych działań oraz monitoring wskaźników SUMP nie były przedmiotem tych spotkań. **W praktyce nie powstało więc stałe forum, na którym gminy wspólnie omawiałyby postęp prac, opóźnienia, problemy wymagające współpracy kilku jednostek oraz działania planowane na**

kolejne lata. Ma to szczególne znaczenie w przypadku przedsięwzięć, które z założenia nie mogą być skutecznie realizowane przez jedną gminę, np. integracji transportu publicznego, koordynacji rozkładów jazdy, wspólnych standardów, badań i analiz czy tworzenia spójnych połączeń rowerowych.

Brak bieżącej koordynacji widoczny jest również w sposobie realizacji działań. Część przedsięwzięć wskazanych w SUMP jest wykonywana, jednak są to przede wszystkim zadania własne poszczególnych samorządów lub projekty realizowane w związku z pozyskanym finansowaniem. Nie prowadzono natomiast szeregu działań analitycznych i organizacyjnych, które miały przygotować podstawę do dalszego wdrażania Planu. Powoduje to, że zgodność danej inwestycji z kierunkami SUMP nie zawsze oznacza, że jest ona efektem prowadzonego procesu wdrażania SUMP. Problemem jest również sposób przypisania odpowiedzialności za część działań w samym Planie działania. W dokumencie jako podmioty odpowiedzialne wskazano w niektórych przypadkach bardzo szeroką grupę jednostek, obejmującą poza gminami MOF m.in. GDDKiA, MZDW, spółki Grupy PKP (zarządców przystanków i dworców). Tak skonstruowany podział występuje przykładowo przy działaniach dotyczących infrastruktury pieszej i rowerowej. Jednocześnie w innych działaniach podmioty zewnętrzne, w tym PKP Intercity, Koleje Mazowieckie, Polregio czy PKP S.A., zostały prawidłowo wskazane jako partnerzy, natomiast odpowiedzialność pozostawiono po stronie gmin MOF. Tak szerokie przypisywanie odpowiedzialności utrudnia rozliczanie wykonania działania. Podmiot, który nie jest stroną porozumienia międzygminnego i nie uczestniczy w strukturze zarządzania SUMP, może być ważnym partnerem albo właścicielem infrastruktury niezbędnej do wykonania konkretnego zadania, nie powinien jednak pozostawać bezpośrednio odpowiedzialny za wdrażanie Planu MOF. Nie można również oczekiwać, że podmioty takie jak spółki Grupy PKP czy zarządcy dróg zewnętrznymi wobec MOF będą samodzielnie inicjować działania wynikające z dokumentu, w którego bieżącym wdrażaniu nie uczestniczą. Prowadzenie takich działań powinno pozostać po stronie samorządów tworzących MOF. Podmiot zewnętrzny może uczestniczyć w ich realizacji w zakresie swoich kompetencji, natomiast wystąpienie do niego, prowadzenie uzgodnień i monitorowanie efektów powinno mieć określonego właściciela po stronie MOF. Jest to zgodne z ogólnym modelem zapisanym w PZMM, zgodnie z którym za realizację Planu odpowiadają przede wszystkim JST tworzące MOF, ze szczególną rolą Miasta Siedlce jako największego ośrodka i naturalnego lidera obszaru.

Przy ponownym uruchomieniu Zespołu ds. SUMP zasadne jest więc uproszczenie odpowiedzialności za działania. Dla każdego działania lub grupy powiązanych działań powinien zostać wskazany jeden koordynator po stronie samorządów MOF. Pozostałe jednostki powinny występować jako współrealizatorzy albo partnerzy. Pozwoli to jednoznacznie określić, kto ma zainicjować dane zadanie, zebrać potrzebne informacje, zaprosić pozostałe podmioty do współpracy i przedstawić postęp podczas kolejnego przeglądu Planu. Dotyczy to również przewidzianych w SUMP zespołów tematycznych. Każda taka grupa powinna mieć wskazaną osobę

odpowiedzialną za jej pracę, reprezentującą jedną z JST tworzących MOF. Ze względu na rolę Siedlec w układzie transportowym obszaru, zakres kompetencji Miasta oraz przyjętą już w SUMP funkcję lidera, w większości obszarów naturalnym rozwiązaniem będzie powierzenie koordynacji przedstawicielowi Miasta Siedlce. Nie wyklucza to prowadzenia wybranych tematów przez przedstawicieli pozostałych gmin, jeżeli charakter działania uzasadnia taki podział.

Obecny model wymaga zatem nie tyle tworzenia nowej struktury instytucjonalnej, ile jej rzeczywistego uruchomienia i doprecyzowania odpowiedzialności. Zespół ds. SUMP powinien pozostać miejscem wspólnej pracy samorządów, natomiast podmioty zewnętrzne powinny być włączane do konkretnych tematów wtedy, gdy jest to potrzebne do ich realizacji.

7.3. Współpraca pomiędzy JST oraz organizatorami i operatorami PTZ

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest prowadzona przede wszystkim w ramach bieżącej organizacji poszczególnych przewozów. Od momentu przyjęcia PZMM nie wypracowano jednak wspólnego modelu organizacji transportu publicznego dla całego MOF.

Już w diagnozie przygotowanej na potrzeby PZMM wskazywano, że funkcjonowanie różnych systemów przewozowych ogranicza możliwość ujednolicenia sieci połączeń, rozkładów jazdy, taryf, informacji pasażerskiej i standardu obsługi. Jako jeden z podstawowych warunków dalszej integracji wskazano współpracę samorządów organizujących transport. Problem ten pozostaje aktualny również w okresie objętym ewaluacją. Po przyjęciu Planu rozwinęto obsługę MPK Siedlce w kierunku gminy Wiśniew. Jednocześnie gmina Kotuń prowadzi własną komunikację gminną, natomiast w przypadku gminy Mokobody nie wypracowano współpracy prowadzącej do rozszerzenia obsługi przez MPK Siedlce. **Pokazuje to, że rozwój transportu publicznego następuje według różnych modeli przyjmowanych przez poszczególne samorządy, bez wspólnie określonego kierunku organizacji przewozów w skali MOF.** Nie oznacza to braku współpracy pomiędzy poszczególnymi JST i operatorami. Współpraca taka występuje przy organizacji konkretnych połączeń. Nie została jednak rozwinęta do poziomu wspólnego planowania oferty dla całego obszaru funkcjonalnego. Nie przeprowadzono przewidzianych w Planie analiz dotyczących możliwości integracji taryfowo-biletowej. Nie podjęto również przewidzianej w scenariuszu maksymalnym analizy możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji PTZ.

Brakuje również stałego forum, w ramach którego organizatorzy i operatorzy mogliby wspólnie z samorządami omawiać rozwój sieci, zmiany rozkładów, problemy przesiadkowe, informację pasażerską oraz planowane inwestycje. Poszczególne zagadnienia są rozwiązywane bieżąco, natomiast nie tworzą stałego mechanizmu współpracy powiązanego z wdrażaniem SUMP. Współpraca z sektorem kolejowym ma inny charakter. PZMM prawidłowo przypisał gminom MOF odpowiedzialność za prowadzenie działań na rzecz poprawy oferty kolejowej, natomiast przewoźników i zarządców infrastruktury wskazał jako partnerów. Samorządy mogą więc występować z inicjatywami i prowadzić uzgodnienia, ale nie mają bezpośredniego wpływu na wszystkie decyzje przewoźników. Przykładem jest zaprzestanie obsługi przystanku Siedlce Zachodnie przez PKP Intercity czy ograniczenia w koordynowaniu komunikacji autobusowej z

koleją wynikające ze zmian rozkładu jazdy związanych z pracami na Warszawskim Węźle Kolejowym. W dalszym okresie wdrażania PZMM współpraca z organizatorami i operatorami PTZ powinna zostać włączona w stały system zarządzania SUMP. Nie ma potrzeby tworzenia osobnej rozbudowanej struktury. W ramach Zespołu ds. SUMP można utworzyć grupę dotyczącą transportu publicznego, koordynowaną przez przedstawiciela samorządu MOF, ze względu na skalę przewozów przede wszystkim Miasta Siedlce, do której na konkretne spotkania zapraszani byłiby właściwi organizatorzy, operatorzy, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury.

Osobnym wyzwaniem pozostaje włączenie przewoźników komercyjnych do działań integracyjnych. Jak pokazują wyniki wizji lokalnych, dotyczy to zarówno lokalizacji obsługiwanych przystanków, jak i informacji pasażerskiej oraz dostępności danych rozkładowych. Zagadnienia te zostały szerzej omówione w rozdziale 4. Z punktu widzenia systemu zarządzania istotne jest stworzenie stałej możliwości uzgadniania tych kwestii pomiędzy Miastem, organizatorami PTZ i przewoźnikami komercyjnymi.

Grupa dotycząca transportu publicznego działająca w ramach Zespołu ds. SUMP powinna obejmować nie tylko przedstawicieli gmin i MPK Siedlce, ale również przewoźników komercyjnych, organizatorów komunikacji gminnej oraz przedstawicieli sektora kolejowego. Pozwoliłoby to omawiać problemy, które obecnie rozwiązywane są oddzielnie, mimo że z punktu widzenia pasażera tworzą jeden system transportowy. Podstawowym zadaniem takiej grupy powinno być przygotowanie wspólnej diagnozy organizacji PTZ i doprowadzenie do wykonania analiz, których nie zrealizowano w pierwszym okresie obowiązywania SUMP. Dopiero na tej podstawie możliwe będzie określenie, w jakim zakresie zasadne jest dalsze rozszerzanie porozumień międzygminnych, rozwój komunikacji gminnych, integracja taryfowa lub zmiana modelu organizacji transportu.

7.4. Monitoring i okresowy przegląd realizacji SUMP

W PZMM określono sposób prowadzenia monitoringu po przyjęciu dokumentu. Za zbieranie i publikowanie danych miał odpowiadać Zespół ds. opracowania i wdrażania Planu, współpracujący z właściwymi komórkami i jednostkami organizacyjnymi poszczególnych gmin. JST miały zapewniać wsparcie merytoryczne i finansowe dla tego procesu. Efekty realizacji działań przewidziano do oceny co trzy lata, w formie publicznie dostępnej tabeli ewaluacyjnej. Aktualizację kluczowych wskaźników zrównoważonej mobilności zaplanowano natomiast na 2030 r.

Przyjęty system rozdzielał zatem bieżące monitorowanie realizacji działań od okresowej ewaluacji Planu. Monitoring miał być prowadzony w okresie wdrażania, natomiast ewaluacja miała służyć szerszej ocenie efektów i wskazaniu potrzeby zmian. Plan działania został przy tym przygotowany jako dokument, który może być modyfikowany w miarę jego realizacji i oceny. W okresie od przyjęcia PZMM do przeprowadzenia niniejszej ewaluacji taki **bieżący mechanizm monitorowania nie funkcjonował. Nie prowadzono regularnego, wspólnego dla gmin MOF przeglądu stanu poszczególnych działań, nie przygotowywano okresowych informacji o postępie ich realizacji, a Zespół ds. SUMP nie dokonywał cyklicznej oceny opóźnień, problemów lub zmian wpływających**

na możliwość wykonania Planu. W praktyce informacje dotyczące realizacji działań pozostawały przede wszystkim w dyspozycji jednostek prowadzących konkretne inwestycje i projekty. Nie były one systematycznie zbierane w jednym miejscu i odnoszone do harmonogramu oraz zależności wskazanych w Planie działania. W konsekwencji na potrzeby obecnej ewaluacji konieczne było ponowne zebranie informacji od poszczególnych samorządów i innych podmiotów oraz odtworzenie stanu realizacji poszczególnych działań. Ma to znaczenie zwłaszcza w przypadku działań wzajemnie od siebie zależnych. Plan działania zakładał określoną kolejność części przedsięwzięć, natomiast brak bieżącego przeglądu powodował, że niewykonanie działania przygotowawczego nie zawsze prowadziło do wspólnej decyzji dotyczącej dalszego postępowania. Widoczne jest to m.in. w przypadku niewykonania analiz poprzedzających integrację transportu publicznego, braku wspólnego standardu przystankowego przed planowanym audytem infrastruktury czy braku kompleksowego audytu BRD przed wdrażaniem kolejnych działań dotyczących miejsc szczególnie niebezpiecznych. Problemem jest więc nie tyle brak zapisów dotyczących monitoringu w samym PZMM, ile **brak ich praktycznego stosowania**. Przyjęty system zakładał możliwość śledzenia postępu i modyfikowania działań w trakcie wdrażania, natomiast w pierwszym okresie obowiązywania Planu mechanizm ten nie został wykorzystany.

Niniejsza ewaluacja jest pierwszym przekrojowym przeglądem realizacji PZMM po jego przyjęciu. Kolejna okresowa ocena została przewidziana na 2029 r., a w 2030 r. ma nastąpić aktualizacja kluczowych wskaźników, publiczna dyskusja dotycząca postępów oraz kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu rozpoczynająca kolejny cykl SUMP. Do kolejnej ewaluacji w 2029 r. nie powinien jednak obowiązywać model polegający na ponownym zbieraniu informacji dopiero bezpośrednio przed wykonaniem badania. Po zakończeniu obecnej ewaluacji należy uruchomić prosty, stały system monitorowania prowadzony przez Zespół ds. SUMP. Co najmniej raz w roku powinien być wykonywany krótki przegląd Planu działania, obejmujący status każdego działania, zmianę względem poprzedniego roku, podmiot prowadzący, występujące problemy oraz planowane dalsze kroki. Nie wymaga to przygotowywania corocznego rozbudowanego raportu, wystarczającym narzędziem może być aktualizowana tabela stanowiąca podstawę do dyskusji Zespołu. Przegląd powinien zwracać szczególną uwagę na działania opóźnione oraz na zadania, których wykonanie warunkuje rozpoczęcie kolejnych działań. Jeżeli pierwotny termin lub sposób realizacji przestaje być zasadny, Zespół powinien odnotować przyczynę i uzgodnić dalszy sposób postępowania, zamiast pozostawiać działanie w Planie bez informacji o jego rzeczywistym statusie.

W ten sposób ewaluacja w 2029 r. będzie mogła służyć przede wszystkim ocenie efektów i podejmowaniu decyzji o zmianach w SUMP, a nie ponownemu ustalaniu podstawowych informacji o tym, co przez poprzednie trzy lata zostało wykonane.

7.5. Aktualność działań i nowe potrzeby

Przeprowadzona ewaluacja nie wskazuje na potrzebę zasadniczej przebudowy katalogu działań przyjętego w PZMM. Większość z nich pozostaje aktualna, także w przypadkach, w których

dotychczas nie rozpoczęto ich realizacji. Problemem jest przede wszystkim stopień wdrożenia Planu oraz brak wykonania części działań przygotowawczych, które miały stanowić podstawę dla kolejnych decyzji. Dotyczy to w szczególności badań i analiz, audytów, wspólnych standardów oraz działań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Sam Plan działania wskazuje, że skuteczne prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności wymaga odpowiednich danych, regularnych badań i analiz. Bez wykonania tych prac trudno określić kolejność dalszych przedsięwzięć i wykazać, że wybierane zadania odpowiadają na najważniejsze problemy całego MOF. Nie ma również podstaw do rezygnacji ze scenariusza maksymalnego. Od początku obejmował on działania możliwe do podjęcia przy pełnym zaangażowaniu samorządów i sprzyjających uwarunkowaniach, a jednocześnie trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu. Dotyczy to m.in. analizy wspólnej formy organizacji PTZ, współpracy z sąsiednimi obszarami funkcjonalnymi, pilotaży mobilności współdzielonej czy wsparcia rozwoju infrastruktury ładowania. Działania te powinny pozostać w scenariuszu maksymalnym, przy czym ich podejmowanie powinno zależeć od postępu w realizacji działań podstawowych oraz wyników wcześniejszych analiz. Nie powinny obecnie konkurować o pierwszeństwo z zadaniami koniecznymi do uruchomienia podstawowego systemu zarządzania SUMP.

Zmiany wymaga natomiast miejsce partycypacyjnego planowania usług i inwestycji. W obecnym PZMM działanie to znalazło się wyłącznie w scenariuszu maksymalnym. W kolejnej aktualizacji powinno zostać przeniesione do katalogu działań podstawowych. Konsultowanie istotnych zmian w organizacji transportu i przestrzeni z mieszkańcami nie powinno zależeć od realizacji wariantu maksymalnego, lecz stanowić normalny element przygotowania większych przedsięwzięć.

Pierwszy okres obowiązywania PZMM pokazał również, że łatwiej realizowane są działania związane z konkretnymi inwestycjami niż działania organizacyjne i analityczne. Nie oznacza to, że Plan został przygotowany wyłącznie z myślą o projektach finansowanych ze środków europejskich. Plan działania przewiduje powiązanie działań SUMP m.in. z dokumentami strategicznymi, wieloletnimi prognozami finansowymi i planami inwestycyjnymi, a jako źródła finansowania wskazuje także środki własne jednostek samorządu terytorialnego. SUMP powinien więc być wykorzystywany nie tylko przy przygotowaniu przedsięwzięć, dla których wymagane jest wykazanie zgodności z polityką zrównoważonej mobilności, ale również przy planowaniu zadań finansowanych ze środków własnych. W praktyce oznacza to ocenę, czy planowane przedsięwzięcie odpowiada na rozpoznaną potrzebę, jaki efekt ma przynieść, czy można połączyć je z innymi działaniami oraz czy przy dostępnych środkach wybrano rozwiązanie dające możliwie największą korzyść dla systemu mobilności. W tym zakresie pierwsze trzy lata obowiązywania PZMM nie zostały wykorzystane w pełni. Zrealizowano szereg przedsięwzięć zgodnych z kierunkami Planu, jednak nie uruchomiono regularnej pracy Zespołu ds. SUMP, nie wykonano części przewidzianych analiz i audytów oraz nie prowadzono bieżącego wspólnego przeglądu działań. Nie przekreśla to możliwości osiągnięcia celów Planu do 2030 r., ale wymaga zmiany sposobu pracy w kolejnych latach.

Najbliższy okres powinien zostać wykorzystany przede wszystkim na uporządkowanie procesu wdrażania. Do końca 2026 r. należy wznowić regularne prace Zespołu ds. SUMP, wykonać najważniejsze zaległe analizy i audyty, zebrać brakujące dane oraz na tej podstawie ustalić wspólne priorytety na lata 2027-2030. Pozwoli to odejść od sytuacji, w której o kolejności działań decyduje przede wszystkim dostępność konkretnego źródła finansowania lub możliwość realizacji pojedynczego projektu. Plan działania został zresztą pomyślany jako dokument elastyczny, który może być modyfikowany wraz z postępem realizacji i wynikami oceny.

NOWE POTRZEBY ZWIĄZANE Z FUNKCJONOWANIEM SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

W toku ewaluacji zidentyfikowano również potrzebę, która nie została wyraźnie wydzielona w obecnym katalogu działań. Dotyczy ona **przygotowania systemu transportowego do funkcjonowania w okresie realizacji dużych inwestycji powodujących długotrwałe ograniczenia na kluczowych elementach sieci**. Najważniejszym przykładem jest planowana przebudowa wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej. Z informacji uzyskanych w toku badania wynika, że wyłączenie tego połączenia może istotnie wpłynąć na funkcjonowanie układu drogowego Siedlec, przy ograniczonych możliwościach zapewnienia równoważnej trasy alternatywnej. Skala spodziewanych utrudnień uzasadnia potraktowanie przygotowania do tej inwestycji jako zagadnienia dotyczącego całego systemu mobilności, a nie wyłącznie czasowej organizacji ruchu wokół placu budowy.

Przed rozpoczęciem prac powinien zostać przygotowany odrębny plan funkcjonowania transportu w okresie przebudowy wiaduktu. Powinien on obejmować co najmniej zmiany w komunikacji miejskiej, obsługę szkół i innych dużych generatorów ruchu, organizację ruchu drogowego, możliwości wykorzystania transportu kolejowego, organizację przesiadek oraz sposób informowania mieszkańców. Jednym z rozważanych kierunków jest większe wykorzystanie przystanku Siedlce Zachodnie, w tym dowóz pasażerów do tego miejsca i dalsza podróż koleją w kierunku stacji Siedlce. Na obecnym etapie nie ma podstaw do przesądzenia, czy możliwe byłoby uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych, w tym kursów wahadłowych. Rozwiązanie takie powinno zostać poddane odrębnej analizie technicznej i organizacyjnej z udziałem zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych. Szczegółnej oceny wymaga możliwość wykorzystania kolei w godzinach szczytu oraz przy obsłudze dojazdów do szkół. Przygotowanie takiego planu powinno rozpocząć się odpowiednio wcześniej i mieć charakter międzyinstytucjonalny. Ze względu na możliwą skalę zakłóceń zasadne jest włączenie do prac, obok jednostek odpowiedzialnych za transport i organizację ruchu, także miejskich struktur zarządzania kryzysowego. Ich zadaniem nie byłoby zastępowanie służb transportowych, lecz udział w przygotowaniu wariantów działania na wypadek wystąpienia poważnych utrudnień w funkcjonowaniu miasta. Do przyszłej aktualizacji PZMM można w związku z tym wprowadzić działanie dotyczące zapewnienia ciągłości funkcjonowania systemu mobilności w okresie dużych inwestycji i długotrwałych zakłóceń transportowych. Przebudowa wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej byłaby pierwszym przypadkiem wymagającym zastosowania takiego podejścia i na jego podstawie można byłoby przygotować modelowe, sprawdzone procedury działań dla przyszłych.

Zasadniczą potrzebą na dalszy okres obowiązywania PZMM nie jest tworzenie kolejnej szerokiej listy inwestycji. Potrzebne jest przede wszystkim uruchomienie wspólnego procesu ich planowania: zebranie danych, określenie problemów i priorytetów, wybór działań oraz późniejsza ocena ich efektów. Dopiero taki sposób pracy pozwoli wykorzystać SUMP jako narzędzie bieżącego zarządzania mobilnością w MOF, a nie jedynie dokument, do którego odnoszone są już przygotowane przedsięwzięcia.

7.6. Ocena ogólna systemu zarządzania

Przyjęty w PZMM model zarządzania należy ocenić jako właściwie zaprojektowany jednak niewykorzystywany w pełnym zakresie. W latach 2023-2026 realizowano szereg przedsięwzięć zgodnych z kierunkami Planu, nie funkcjonował natomiast stały mechanizm wspólnego zarządzania jego wdrażaniem. Zespół ds. SUMP nie prowadził regularnych prac, nie prowadzono bieżącego przeglądu działań i wskaźników, a część analiz i audytów przewidzianych w Planie nie została wykonana. W efekcie **wdrażanie SUMP miało w większym stopniu charakter projektowy niż procesowy**. Poszczególne JST realizowały własne zadania i inwestycje, ale brakowało wspólnego ustalania priorytetów, kolejności działań i odpowiedzialności za ich prowadzenie. Szczególnie widoczne jest to w obszarze transportu publicznego oraz działań wymagających współpracy kilku samorządów.

System zarządzania SUMP należy zatem ocenić jako funkcjonujący w ograniczonym zakresie, nie ma jednak potrzeby tworzenia nowej struktury instytucjonalnej. Najważniejsze jest uruchomienie mechanizmów już przewidzianych w Planie: regularnej pracy Zespołu ds. SUMP, jednoznacznego przypisania odpowiedzialności za działania, corocznego przeglądu ich realizacji oraz wykonania zaległych prac analitycznych.

W kolejnym okresie SUMP powinien być wykorzystywany jako bieżące narzędzie wspólnego planowania i wyboru priorytetów dla całego MOF, a nie jedynie jako punkt odniesienia dla realizowanych już przedsięwzięć.

8. Rekomendacje

Przeprowadzona ewaluacja pozwoliła na ocenę stopnia realizacji poszczególnych działań PZMM oraz identyfikację obszarów wymagających kontynuacji lub zmiany sposobu wdrażania.

Szczegółowe rekomendacje odnoszące się do każdego działania zostały przedstawione w Załączniku nr 1 – Tabeli ewaluacyjnej. Dla poszczególnych działań określono aktualny stan realizacji, wskazano podmioty odpowiedzialne za ich dalsze wdrażanie, zweryfikowano horyzont czasowy, a także wskazano źródła finansowania, partnerów oraz dotychczasowe lub oczekiwane efekty realizacji. Tabela stanowi tym samym zaktualizowane, operacyjne rozwinięcie Planu działania na dalszy okres wdrażania PZMM. W przypadku działań, których pierwotny termin upłynął, a które nie zostały zakończone, wskazano nowy rekomendowany horyzont realizacji. W przypadku działań ciągłych zachowano ich charakter, uwzględniając wnioski wynikające z dotychczasowego przebiegu wdrażania.

Niezależnie od rekomendacji odnoszących się do pojedynczych działań, wyniki ewaluacji pozwalają wskazać najważniejsze rekomendacje operacyjne o charakterze przekrojowym, których wdrożenie powinno usprawnić realizację PZMM w kolejnych latach. Koncentrują się one przede wszystkim na organizacji procesu wdrażania, współpracy między samorządami, dostępie do danych oraz lepszym powiązaniu realizowanych inwestycji z celami Planu.

Tabela 12. Tabela rekomendacji operacyjnych

Nazwa rekomendacji	Treść rekomendacji	Rekomendowany czas wdrożenia	Stopień istotności
1. Przywrócenie regularnej działalności Zespołu ds. SUMP	Należy przywrócić regularną działalność Zespołu ds. SUMP jako podstawowego forum współpracy gmin MOF przy wdrażaniu Planu. W każdej gminie powinna zostać wskazana osoba odpowiedzialna za kontakt w sprawach SUMP, a po stronie Miasta Siedlce, osoba koordynująca pracę Zespołu. Spotkania powinny mieć charakter roboczy i służyć przede wszystkim omówieniu postępu działań, problemów wymagających współpracy kilku podmiotów oraz najważniejszych zadań na kolejny okres. Raz w roku Zespół powinien dokonywać krótkiego przeglądu tabeli działań i uzgadniać najważniejsze rezultaty do osiągnięcia w kolejnych 12 miesiącach. Nie wymaga to tworzenia rozbudowanego systemu sprawozdawczego ani nowej struktury administracyjnej.	IV kw. 2026 r., następnie działanie ciągłe	Kluczowy
2. Elastyczne prowadzenie współpracy pomiędzy gminami MOF	Realizacja wspólnego SUMP nie powinna wymagać udziału wszystkich gmin w każdym przedsięwzięciu. Jeżeli dane działanie odpowiada potrzebom dwóch lub kilku samorządów, powinno być możliwe rozpoczęcie współpracy właśnie w takim układzie, przy zachowaniu zgodności ze wspólnymi założeniami Planu. Pozostałe JST	od 2026/2027 r., działanie ciągłe	Wysoki

	mogą przystąpić do rozwiązania później. Takie podejście jest szczególnie istotne przy dużym zróżnicowaniu potrzeb transportowych i możliwości organizacyjnych poszczególnych gmin i może ograniczyć sytuacje, w których brak gotowości jednego podmiotu opóźnia działania potrzebne pozostałym.		
3. Włączenie gmin Skórzec, Mordy i Suchożebry do bieżącego procesu wdrażania SUMP	Rekomenduje się możliwe szybkie włączenie gmin Skórzec, Mordy i Suchożebry do bieżącej współpracy związanej z wdrażaniem PZMM. Gminy te są funkcjonalnie połączone z Siedlcami, obsługiwane przez komunikację MPK Siedlce oraz uczestniczą już we wspólnych przedsięwzięciach partnerskich. W pierwszym etapie nie musi to być formalnie powiązane z rozszerzeniem obszaru obowiązywania obecnego dokumentu. Samorządy powinny zostać włączone do prac Zespołu ds. SUMP, wymiany informacji, przygotowywania wspólnych przedsięwzięć, gromadzenia danych oraz konsultowania działań mających znaczenie dla całego MOF. Formalne objęcie ich kolejną edycją SUMP powinno zostać przygotowane do najbliższej aktualizacji dokumentu. Pozwoli to lepiej dostosować zakres współpracy do rzeczywistych powiązań transportowych, zamiast opierać proces wdrażania wyłącznie w granicach obszaru przyjętych podczas sporządzania PZMM w 2023 roku.	rozpoczęcie współpracy w IV kw. 2026, formalne uwzględnienie podczas najbliższej aktualizacji SUMP	Kluczowy

4. Uporządkowanie wykorzystania danych na potrzeby zarządzania i monitoringu SUMP	Monitoring powinien w pierwszej kolejności wykorzystywać dane już gromadzone przez JST, operatorów transportu i w ramach realizowanych projektów. Dane rozkładowe, informacje o pracy przewozowej, liczbie pasażerów, ruchu rowerowym czy wykorzystaniu infrastruktury powinny być wykorzystywane zarówno na potrzeby konkretnych projektów, jak i do oceny realizacji SUMP. Dopiero tam, gdzie informacje te są niewystarczające, należy wykonywać lub zlecać dodatkowe badania. Wszystkie dane wykorzystywane do monitorowania SUMP powinny być gromadzone w jednym, wspólnym punkcie prowadzonym przez Miasto Siedlce, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu do nich wszystkim gminom uczestniczącym w realizacji Planu. System powinien umożliwiać bieżące uzupełnianie danych przez poszczególne JST oraz ich późniejsze wykorzystanie przy monitoringu, ewaluacji i przygotowaniu wspólnych działań. Pozwoli to ograniczyć koszty oraz uniknąć tworzenia systemu monitoringu wymagającego od gmin przygotowywania dodatkowych danych wyłącznie na potrzeby kolejnej ewaluacji.	uporządkowanie zasad w 2027 r., następnie działanie ciągłe	Kluczowy
5. Przygotowanie systemu mobilności na sytuacje awaryjne i długotrwałe zakłócenia	Rekomenduje się włączenie do SUMP nowego działania 1.12 „Zapewnienie ciągłości funkcjonowania systemu mobilności w sytuacjach awaryjnych i kryzysowych”. Dla zdarzeń powodujących wyłączenie lub istotne ograniczenie	opracowanie zasad do końca 2027 r., następnie działanie ciągłe	Kluczowy

	dostępności kluczowych elementów infrastruktury należy wcześniej określać podstawowe warianty funkcjonowania systemu, obejmujące organizację objazdów, zmiany tras transportu publicznego, dostęp pieszy i rowerowy, sposób informowania mieszkańców oraz podział odpowiedzialności pomiędzy zainteresowane podmioty. Zakres działania powinien uwzględniać nie tylko awarie i długotrwałe prace inwestycyjne, ale również sytuacje kryzysowe wymagające utrzymania dostępności kluczowych tras, obiektów użyteczności publicznej i usług oraz zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania mieszkańców i służb. Przy planowaniu nowych i modernizowanych elementów infrastruktury zasadne jest również uwzględnianie, tam gdzie ma to zastosowanie, możliwości ich wykorzystania zarówno na potrzeby codziennego systemu mobilności, jak i w sytuacjach kryzysowych (podejście dual-use). Doświadczenia związane z sytuacją dotyczącą wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej powinny zostać wykorzystane jako podstawa do wypracowania rozwiązania możliwego do zastosowania również przy kolejnych dużych zakłóceniach.		
6. Coroczne wykonywanie pakietu niewielkich usprawnień zwiększających	Obok dużych projektów inwestycyjnych rekomenduje się coroczne wskazywanie niewielkiej liczby punktowych działań, które pozwolą usunąć konkretne bariery w podróżowaniu. Mogą to być krótkie brakujące odcinki infrastruktury pieszej lub rowerowej, poprawa dojścia do	od 2027 r., corocznie	Wysoki

użyteczność istniejącej infrastruktury	przystanku, dodatkowe stojaki rowerowe, likwidacja bariery dostępności, poprawa oznakowania albo warunków przesiadki. Priorytet powinny otrzymywać działania, które niewielkim zakresem rzeczowym zwiększają użyteczność infrastruktury już wcześniej wybudowanej.		
7. Wprowadzanie wspólnych, ale skalowalnych standardów infrastruktury	Wspólne standardy dla MOF powinny określać minimalny poziom jakości, bezpieczeństwa i dostępności, pozostawiając możliwość wyboru rozwiązania adekwatnego do znaczenia i wielkości danej lokalizacji. Przykładem jest standard przystankowy obejmujący kilka wariantów, od podstawowego słupka z informacją pasażerską, przez niewielką i standardową wiatę, aż po rozbudowany przystanek wyposażony m.in. w oświetlenie i dynamiczną informację. Standardy powinny być stosowane przede wszystkim przy nowych inwestycjach i kompleksowych modernizacjach, bez konieczności natychmiastowego dostosowywania całej istniejącej infrastruktury.	opracowanie podstawowych standardów w latach 2027-2028, następnie stosowanie ciągłe	Wysoki
8. Szersze wykorzystywanie pilotaży przed wdrożeniem nowych rozwiązań w całym MOF	Rozwiązania, których skuteczność lub zapotrzebowanie trudno wcześniej ocenić, powinny być w pierwszej kolejności testowane w ograniczonej skali. Dotyczyć może to m.in. nowych elementów informacji pasażerskiej, organizacji przesiadek, wyposażenia przystanków,	stosowanie od 2027 r., według potrzeb	Uzupełniający

	rozwiązań cyfrowych, systemów współdzielenia czy nowych form uspokojenia lub ograniczenia ruchu samochodowego. Pilotaż powinien mieć określony czas trwania i prosty sposób oceny efektów, a jego wyniki powinny stanowić podstawę decyzji o rozszerzeniu rozwiązania na kolejne lokalizacje. Pozwala to ograniczyć ryzyko ponoszenia większych wydatków przed sprawdzeniem rozwiązania w warunkach lokalnych.		
9. Szersze wykorzystywanie zewnętrznego wsparcia eksperckiego i współpracy z uczelniami	Nie wszystkie działania SUMP muszą być wykonywane własnymi zasobami samorządów. W przypadku zadań wymagających specjalistycznej wiedzy transportowej, ekonomicznej, prawnej, przestrzennej lub badawczej należy rozważać zlecenie analiz podmiotom zewnętrznym. W zadaniach, w których możliwe jest zastosowanie prostszych metod badawczych lub analitycznych, warto również rozwijać współpracę z uczelniami, m.in. poprzez projekty badawcze, prace dyplomowe, zajęcia projektowe lub praktyki studenckie. Pozwoli to uzupełniać ograniczone zasoby kadrowe JST i przyspieszyć realizację działań, które dotychczas pozostawały na etapie planów.	od 2027 r., następnie według potrzeb	Wysoki
10. Promowanie zrównoważonej mobilności jako całego systemu podróżowania	Działania promocyjne powinny w większym stopniu wyjaśniać mieszkańcom korzyści z wyboru różnych form przemieszczania się, zamiast koncentrować się głównie na promocji roweru lub pojedynczych wydarzeniach.	od 2027 r., działanie ciągłe	Wysoki

	Komunikacja powinna odpowiadać na praktyczne pytania: dlaczego warto pojechać autobusem, jak korzystać z przesiadek, jak łączyć samochód z transportem publicznym w systemie P&R, rower z koleją w B&R oraz kiedy podróż piesza jest wygodną alternatywą. Promocję należy wiązać z rzeczywiście funkcjonującą ofertą oraz uruchamianymi inwestycjami.		
11. Przygotowanie wspólnego pakietu edukacyjnego dotyczącego zrównoważonej mobilności	Rekomenduje się przygotowanie jednego, wspólnego dla całego MOF pakietu materiałów edukacyjnych, który następnie może być wielokrotnie wykorzystywany przez wszystkie gminy. Pakiet powinien obejmować m.in. gotowe scenariusze zajęć dla szkół, materiały dla nauczycieli, krótkie filmy i prezentacje oraz prosty materiał lub moduł e-learningowy dla dorosłych mieszkańców. Tematyka powinna dotyczyć nie tylko ruchu rowerowego, ale również korzystania z autobusu i kolei, planowania podróży, przesiadek, P&R i B&R, bezpieczeństwa oraz praktycznego znaczenia zrównoważonej mobilności. Przygotowanie materiałów może zostać zlecone jednorazowo, a ich późniejsze wykorzystanie nie będzie wymagało ponoszenia znaczących kosztów.	przygotowanie w 2027 r., następnie wykorzystanie ciągłe	Wysoki

Spis tabel

Tabela 1. Porównanie wyników GPR 2020/2021 i GPR 2025 na drogach MOF Miasta Siedlce	13
Tabela 2. Statystyka wypadków na obszarze MOF Miasta Siedlce.....	14
Tabela 3. Statystyka dotycząca zatrzymań pociągów pasażerskich na terenie MOF Miasta Siedlce	18
Tabela 4. Grupa działań: Wspólny system mobilności.....	42
Tabela 5. Grupa działań: Dobrze zaplanowany MOF	48
Tabela 6. Grupa działań: Zintegrowany system transportu publicznego	52
Tabela 7. Grupa działań: Rozwój mobilności aktywnej.....	62
Tabela 8. Grupa działań: Zrównoważony i bezpieczny transport drogowy	69
Tabela 9. Grupa działań: Świadomi mieszkańcy MOF	77
Tabela 10. Grupa działań: Działania dodatkowe w ramach scenariusza maksymalnego	81
Tabela 11. Wskaźniki kluczowe PZMM MOF Miasta Siedlce	86
Tabela 12. Tabela rekomendacji operacyjnych.....	98



Spis rysunków

Rysunek 1. Etap wdrażania, monitorowania i oceny w cyklu planowania zrównoważonej mobilności	9
Rysunek 2. Rozmieszczenie przystanków transportu zbiorowego na obszarze MOF Miasta Siedlce	16
Rysunek 3. Widok na Centrum Przesiadkowe w Siedlcach oraz na tablicę z rozkładami jazdy	21
Rysunek 4. Wjazd na parking P+R od strony Centrum Przesiadkowego oraz Strefa Kiss&Ride od strony Centrum Przesiadkowego i Parkingu P&R	22
Rysunek 5. Przystanek autobusowy od frontowej strony stacji kolejowej. Część papierowych rozkładów jazdy posiada odręczne dopiski.....	24
Rysunek 6. Prowizoryczne dojście od parkingu do przystanku Siedlce Wschód	25
Rysunek 7. Siedlce Zachodnie – okolice przystanku oraz parkingi po obu stronach przystanku	27
Rysunek 8. Wiata przystankowa na nowym węźle w Nowych Iganiach	28
Rysunek 9. Parking oraz stojaki rowerowe przy stacji Dziewule	29
Rysunek 10. Dziewule - miejsce dla osób z niepełnosprawnościami zaniedbane - wysoka roślinność, zapiaszczone - brak możliwości wykorzystania	29
Rysunek 11. Widok na P&R w Kotuniu	30
Rysunek 12. Toaleta przy P&R w Kotuniu - płatna i nieczynna (17.08.2026) oraz podnośnik schodowy w przejściu między peronami - każdorazowo wymaga pomocy asysty ze strony PKP PLK	31
Rysunek 13. Modernizowana zatoka autobusowa w Siedlcach - wiata przystankowa na czas prac modernizacyjnych ustawiona w miejscu niezapewniającym dostępności dla osób o ograniczonej mobilności	32
Rysunek 14. Zmodernizowana zatoka przystankowa w Siedlcach - brak pełnej dostępności dla osób niewidomych.....	32
Rysunek 15. Zatoka przystankowa wymagająca modernizacji i dostosowania do potrzeb OzN - Siedlce	33
Rysunek 16. Nowoczesny tabor autobusowy MPK Siedlce	34
Rysunek 17. Jedna ze stref Tempo-30 w okolicy siedleckich szkół oraz przebudowane przejście dla pieszych przy ul. Józefa Piłsudskiego w Siedlcach	35
Rysunek 18. Wyniesione skrzyżowanie w Zbuczynie	35

Rysunek 19. Nowa infrastruktura pieszo-rowerowa i rowerowa w Siedlcach	36
Rysunek 20. Infrastruktura pieszo-rowerowa realizowana w poprzednich perspektywach finansowych wymagająca modernizacji - Siedlce	37
Rysunek 21. Parking B+R przy Centrum Przesiadkowym - zadaszone wiaty rowerowe	37
Rysunek 22. Powstająca infrastruktura odpowiada na potrzeby pieszych i rowerzystów - gm. Siedlce oraz gm. Wiśniew (DK 63).....	38
Rysunek 23. Przy realizacji projektów większą uwagę należy przykładąć do projektowania uniwersalnego. Istotne jest też bieżące utrzymanie wybudowanej infrastruktury (gm. Wiśniew, CPR wzdłuż DK 63).....	39
Rysunek 24. Automat parkingowy w SPP w Siedlcach.....	40
Rysunek 25. Park kieszonkowy w Siedlcach - prócz roślin znajdziemy tam tablice edukacyjne i ławki	40
Rysunek 26. Skwer w Kotuniu	41

WOLAŃSKI



Załączniki

Załącznik 1. Tabela ewaluacyjna