

Plan Zrównoważonej Mobilności
Miejskiej dla Miejskiego Obszaru
Funkcjonalnego
Sieradz – Zduńska Wola – Łask 2035



Fundusze Europejskie
dla Łódzkiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



VIA VISTULA

PODSTAWOWE INFORMACJE O ZAMÓWIENIU

ZAMAWIAJĄCY



Gmina Miasto Sieradz

Urząd Miasta Sieradza

Plac Wojewódzki 1

98-200 Sieradz

WYKONAWCA



VIA VISTULA

VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Stefana Garczyńskiego 17

31-524 Kraków

**CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ?**

CZYM JEST SUMP – Plan zrównoważonej mobilności miejskiej?

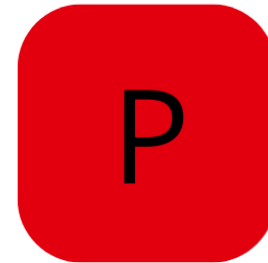
Długoterminowa strategia transportowa stworzona z myślą o ludziach, a nie o samych pojazdach

S jak Zrównoważona (Sustainable)

Dążenie do ochrony ekosystemu oraz uwzględnienia potrzeb transportowych obecnych i przyszłych pokoleń przy minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko

M jak Mobilność (Mobility)

Zapewnienie optymalnej dostępności celów podróży przez łączenie różnych form przemieszczania się i poprawę bezpieczeństwa ruchu



U jak Miejska (Urban)

Koordinacja i integracja systemów transportowych w granicach całego MOF, niezależnie od podziałów administracyjnych

P jak Plan (Plan)

Długofalowa, ustrukturyzowana strategia określająca spójny i systematyczny kierunek rozwoju infrastruktury oraz organizacji transportu

Czym SUMP różni się od reszty dokumentów?

Tradycyjne Planowanie Transportu	Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Skoncentrowane na ruchu	Skoncentrowane na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele: Dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowane na środkach transportu	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowane na infrastrukturze	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Krótko- i średnio- terminowe	Krótko- i średnio- okresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązani z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowane przez ekspertów	Planowane z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

CYKL SUMP



JAKIE KORZYŚCI DAJE SUMP?

Efektywność i oszczędność

Poprawa sprawności systemu transportowego oraz redukcja kosztów jego funkcjonowania

Rozwój ekologii

Zwiększenie atrakcyjności niskoemisyjnych i przyjaznych środowisku metod przemieszczania się

Dostępność transportu

Zwiększenie dostępności i łatwości korzystania z sieci komunikacji publicznej

Bezpieczeństwo ruchu

Systemowe podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego

Estetyka przestrzeni

Poprawa walorów wizualnych i funkcjonalnych miejskiej przestrzeni publicznej

Wyższa jakość życia

Bezpośrednia poprawa standardu życia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego

JAKIE KORZYŚCI DAJE SUMP

- Dokument strategiczny w nowej perspektywie finansowej w ramach dofinansowania z ramienia UE
- Dofinansowanie do inwestycji w publicznym transporcie zbiorowym jako priorytet
- Finansowanie działań poprawiających jakość przestrzeni miejskiej
- Poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego, infrastruktury, co przekłada się na poprawę zrównoważonej mobilności
- Finansowanie działań mających na celu redukcję emisji

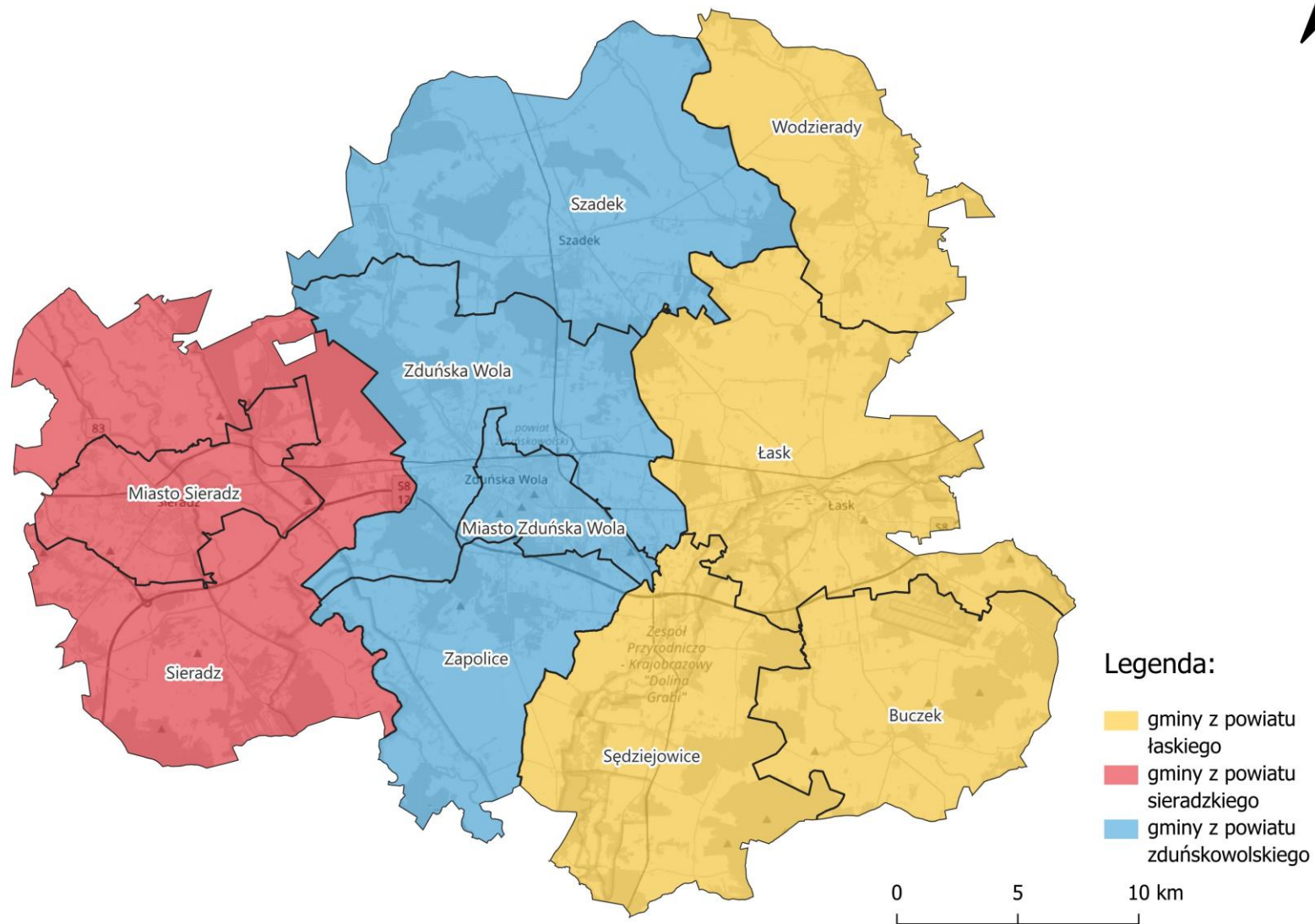
Czyli? Daje możliwość pozyskania środków zewnętrznych na m.in.:

- inwestycje w infrastrukturę dla pieszych i rowerów
- zakup taboru autobusowego
- inwestycje w infrastrukturę transportu publicznego
- działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego
- działania związane z poprawą jakości przestrzeni publicznych



**JAK POWSTAWAŁ PLAN DLA MOF
SIERADZ-ZDUŃSKA WOLA-ŁASK?**

OBSZAR MOF SIERADZ-ZDUŃSKA WOLA-ŁASK OBJĘTY SUMP



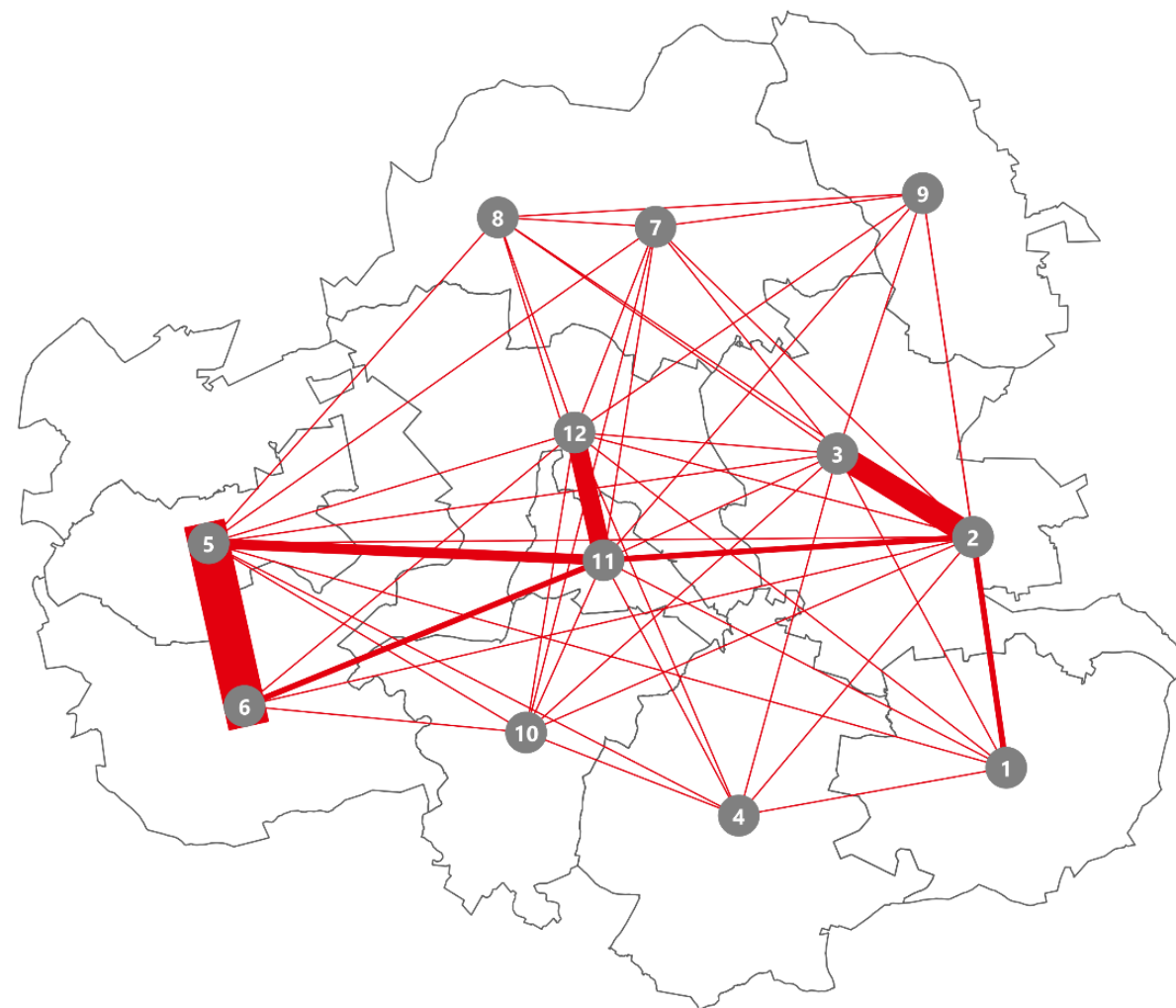
OBSZAR MOF SIERADZ-ZDUŃSKA WOLA-ŁASK OBJĘTY SUMP

LEGENDA

Dojazdy do pracy [os.]



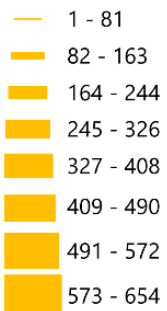
- Gminy
1. Buczek
 2. Łask - miasto
 3. Łask - obszar wiejski
 4. Sędziejowice
 5. Miasto Sieradz
 6. Sieradz
 7. Szadek - miasto
 8. Szadek - obszar wiejski
 9. Wodzierady
 10. Zapolice
 11. Miasto Zduńska Wola
 12. Zduńska Wola



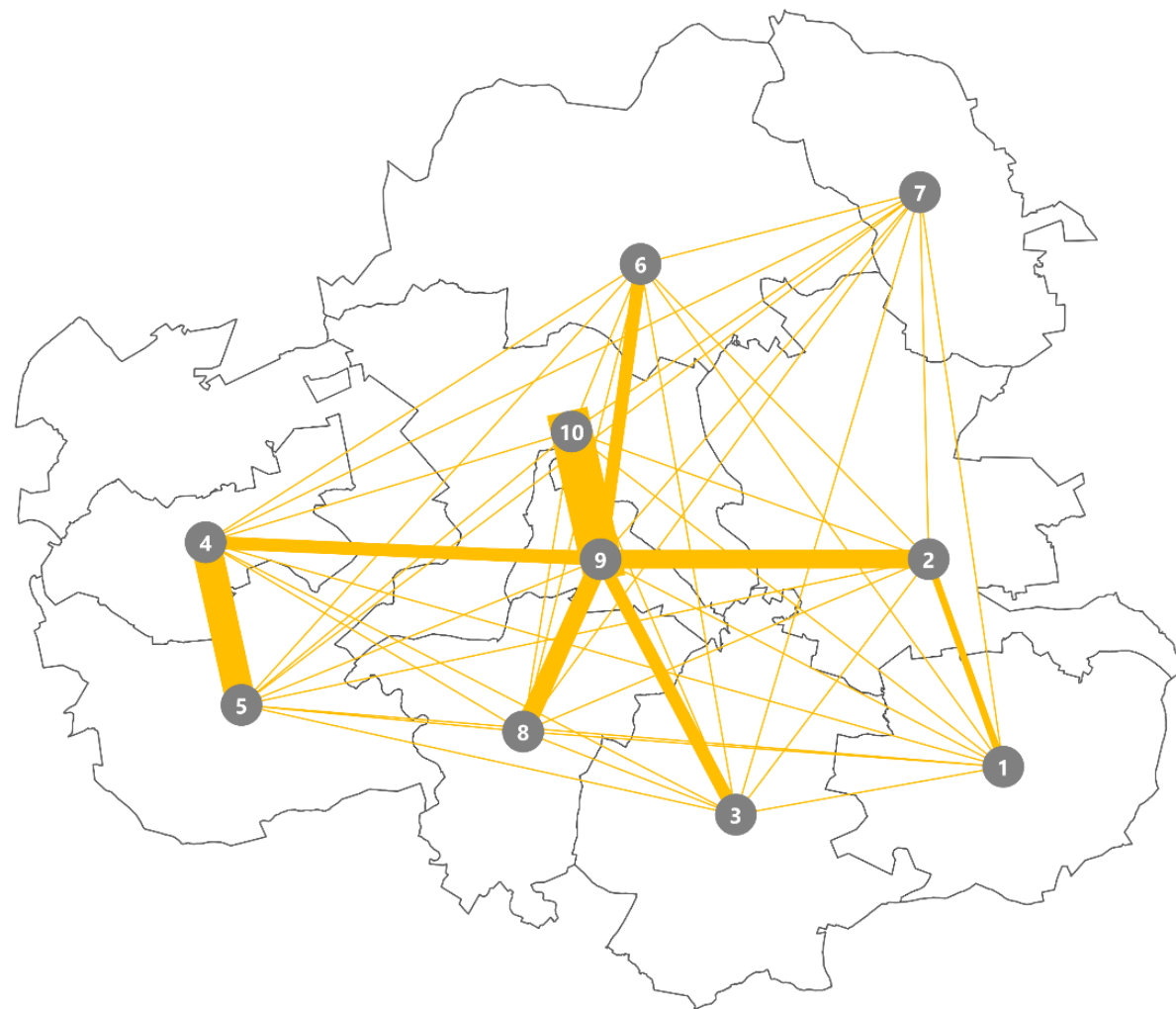
OBSZAR MOF SIERADZ-ZDUŃSKA WOLA-ŁASK OBJĘTY SUMP

LEGENDA

Dojazdy do szkoły [os.]



- Gminy
1. Buczek
 2. Łask
 3. Sędziejowice
 4. Miasto Sieradz
 5. Sieradz
 6. Szadek
 7. Wodzierady
 8. Zapolice
 9. Miasto Zduńska Wola
 10. Zduńska Wola



HARMONOGRAM PRAC



Listopad 2025

I Faza Konsultacji

Marzec 2026

II Faza Konsultacji

Czerwiec 2026

III Faza Konsultacji



Listopad 2025

Badania Ruchu, Wywiady,
Ankiety, Analizy
Stanu Istniejącego

Styczeń 2026

Raport Diagnostyczno-
Strategiczny

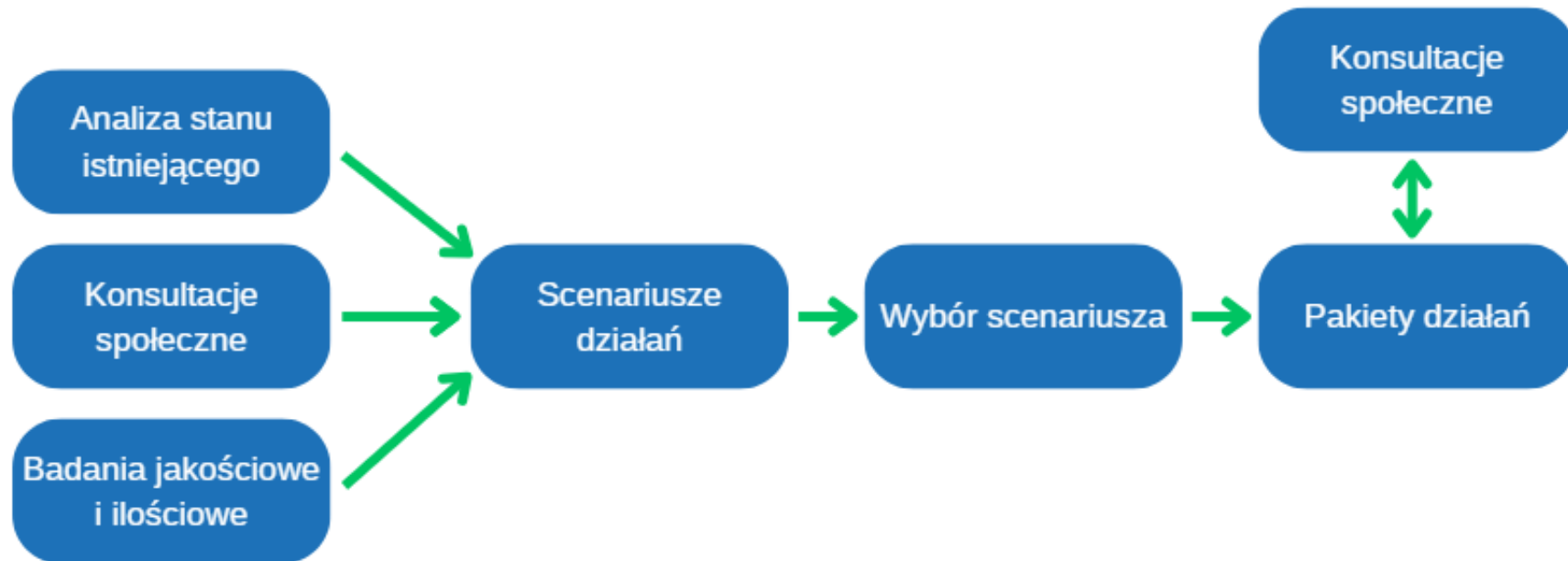
Maj 2026

Wstępny Projekt SUMP

Czerwiec-Wrzesień 2026

Przyjęcie SUMP
z SOOŚ przez gminy

JAK POWSTAWAŁ PLAN?



KONSULTACJE SPOŁECZNE



Faza I – listopad 2025:

- faza diagnostyczna
- warsztaty dla mieszkańców w miastach rdzeniach – wspólna identyfikacja problemów
- ankieta internetowa dotycząca obecnych zachowań komunikacyjnych i problemów mobilności w obszarze



Faza II – marzec 2026:

- faza projektowa
- warsztaty dla mieszkańców w miastach rdzeniach – wspólna praca nad możliwościami rozwiązań problemów
- ankieta internetowa dotycząca możliwych rozwiązań oraz hierarchizacji działań



Faza III – czerwiec 2026:

- opracowany dokument
- proces konsultacji prowadzony w sposób sformalizowany w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko
- spotkanie z mieszkańcami

KONSULTACJE Z INTERESARIUSZAMI DOKUMENTU

- Grupowe wywiady pogłębione (FGI) z przedstawicielami każdej z gmin tworzących MOF
- Warsztaty przeznaczone dla pracowników gmin, operatorów transportu publicznego i zarządców dróg z terenu MOF :
 - identyfikacja problemów i ich hierarchizacja
 - możliwe rozwiązania i działania
 - podział odpowiedzialności za realizację działań
 - ustalenie wskaźników realizacji działań
- Spotkania z przedstawicielami Portu Polska (CPK) w zakresie zintegrowanego węzła przesiadkowego z dostępem do kolei dużych prędkości – Lokalny Hub Mobilności w Sieradzu
- Opiniowanie dokumentu w: Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, PKP PLK, GDDKiA, Lasach Państwowych, sąsiednich jednostkach samorządu terytorialnego lub obszarach funkcjonalnych

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO: KLUCZOWE WYZWANIA TRANSPORTOWE



Brak spójnej integracji między transportem autobusowym, samochodowym a kolejowym



Niska atrakcyjność przewozów miejskich oraz ryzyko wykluczenia komunikacyjnego



Brak bezpiecznej i ciągłej infrastruktury dla pieszych na terenie gmin



Niewystarczający stopień rozwinięcia sieci dróg dla rowerów

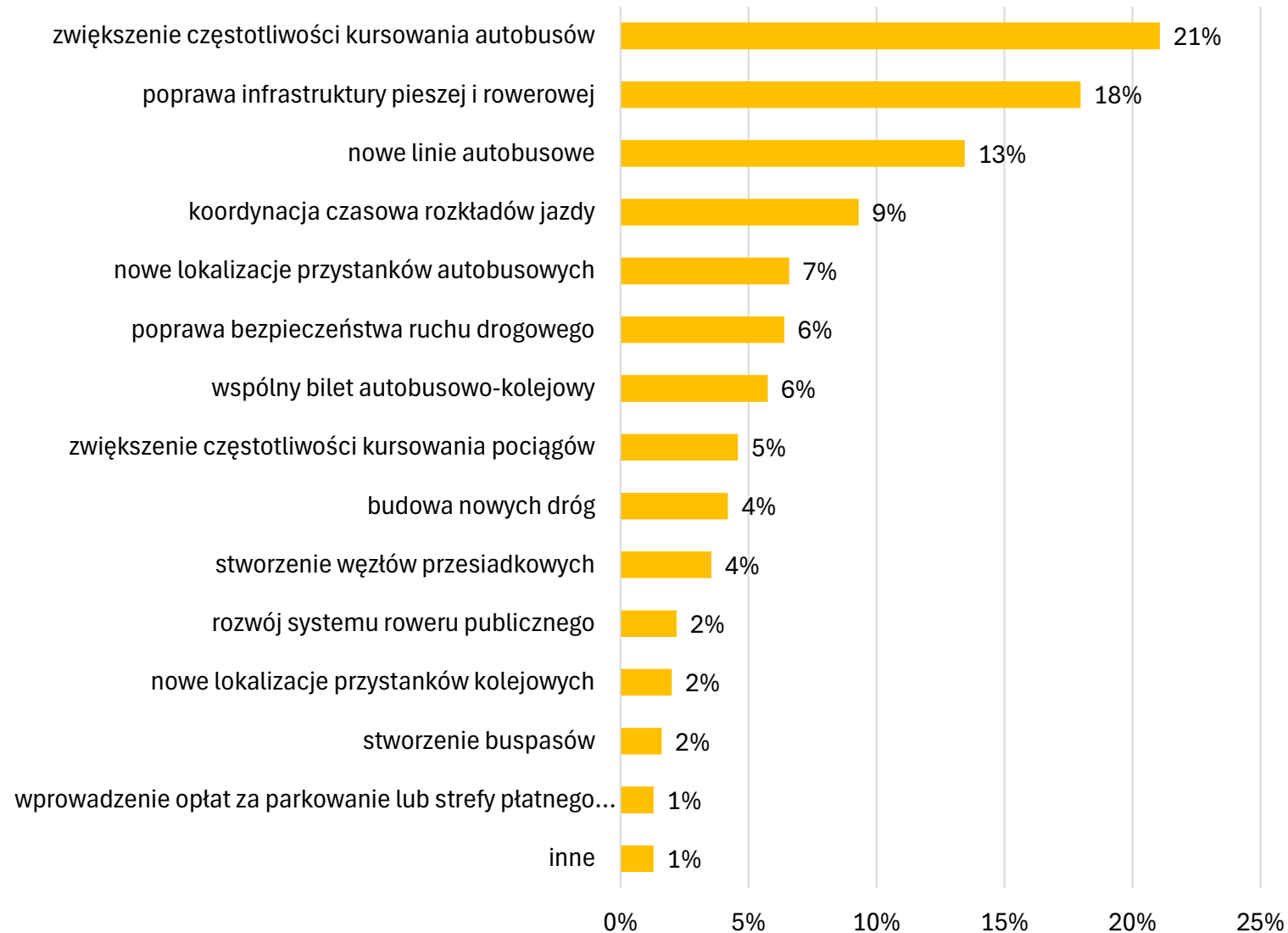


Uciążliwy i niebezpieczny tranzyt pojazdów ciężkich wzdłuż dróg wojewódzkich i krajowych



Deficyt miejsc postojowych oraz trudności z parkowaniem w centrach miast

DZIAŁANIA WSKAZANE PRZEZ MIESZKAŃCÓW JAKO KIERUNKI DO POPRAWY FUNKCJONOWANIA SYSTEMU



STRUKTURA DOKUMENTU SUMP

Wprowadzenie

Umiejscowienie mobilności
w procesach planowania
przestrzennego
i strategicznego

Diagnoza stanu istniejącego

Ocena obecnego systemu
transportowego
i identyfikacja barier

Partycypacja społeczna

Przebieg dialogu
społecznego i konsultacji
z mieszkańcami

Scenariusze rozwoju

Analiza wariantowa, kryteria
oceny oraz wybór
preferowanego scenariusza
transportowego

Wizja i cele strategiczne

Definicja wspólnych celów
w kierunku rozwoju
zrównoważonej mobilności

Plan działań

Przełożenie celów strategicznych
na konkretne działania i projekty
służące rozwojowi
zrównoważonej mobilności

Wdrażanie projektu

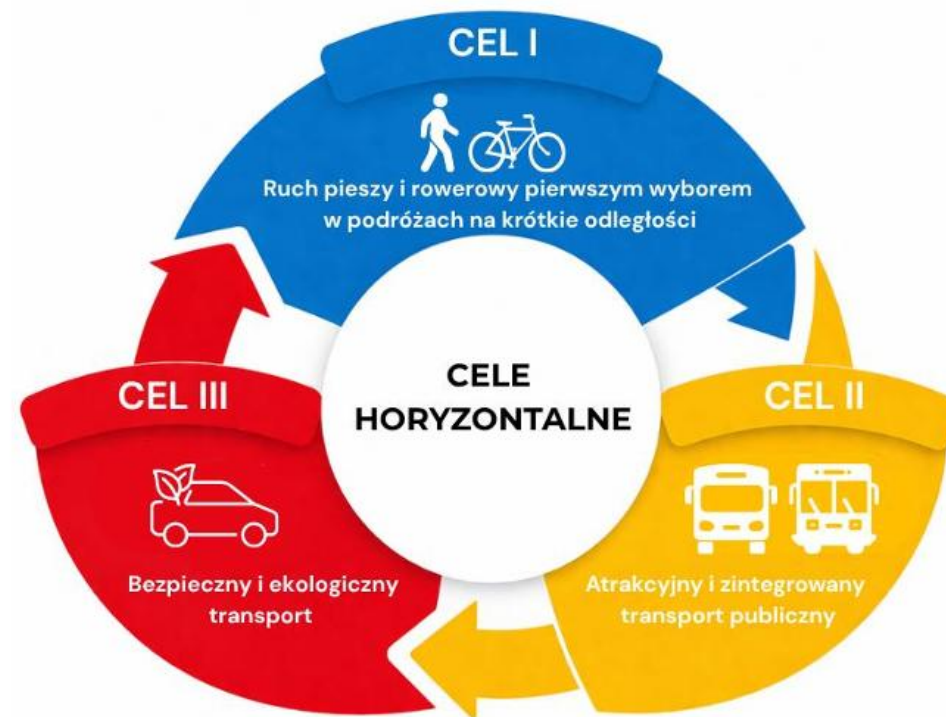
Zasady i harmonogram
realizacji zaplanowanych
działań

Monitoring i kontrola

System wskaźników
służących do ewaluacji
i kontroli postępów
wdrożenia planu

WIZJA ROZWOJU I CELE HORYZONTALNE

SYTEM MOBILNOŚCI W MOF SIERADZ-ZDUŃSKA WOLA-ŁASK ZAPEWNI KAŻDEMU MIESZKAŃCOWI MOŻLIWOŚĆ BEZPIECZNEGO I EKOLOGICZNEGO PRZEMIESZCZANIA SIĘ RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU



CELE OPERACYJNE

CEL 1

SPÓJNA I BEZPIECZNA INFRASTRUKTURA
RUCHU ROWEROWEGO I PIESZEGO

CEL 2

PRZESTRZEŃ PRZYJAZNA RUCHOWI
PIEZEMU I ROWEROWEMU

CEL 3

SPRAWNA I ATRAKCYJNA
KOMUNIKACJA MIEJSKA

CEL 4

ZINTEGROWANY TRANSPORT
PUBLICZNY

CEL 5

LIKWIDACJA WYKLUCZENIA
KOMUNIKACYJNEGO

CEL 6

ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI

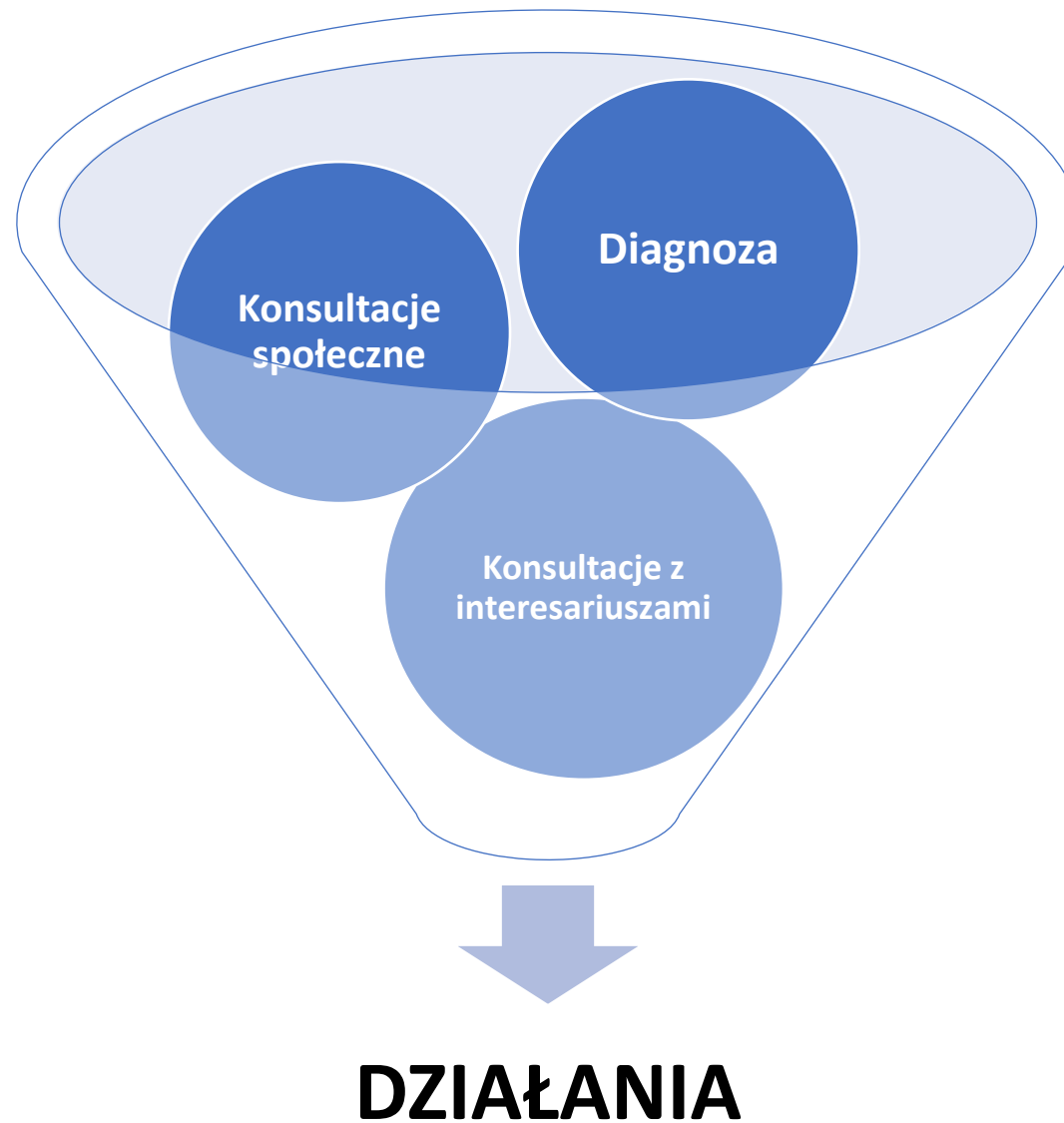
CEL 7

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU
DROGOWEGO

CEL 8

ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA
PODRÓŻE SAMOCHODEM

IDENTYFIKACJA DZIAŁAŃ





Zakres SUMP

DZIAŁANIA PRZEWIDZIANE W DOKUMENCIE

**RUCH ROWEROWY
I PIESZY PIERWSZYM
WYBOREM WŚRÓD
MIESZKAŃCÓW
W PODRÓŻACH NA
KRÓTKIE ODLEGŁOŚCI**

Przyjazna infrastruktura pieszo-rowerowa w gminach

Główne osie rowerowe

Budowa infrastruktury punktowej

Przestrzenie publiczne bliższe człowiekowi i naturze

Likwidacja barier architektonicznych

DZIAŁANIA PRZEWIDZIANE W DOKUMENCIE

ATRAKCYJNY I ZINTEGROWANY TRANSPORT PUBLICZNY

Wysokiej jakości transport publiczny między rdzeniami MOF

Komunikacja miejska bliżej mieszkańców

Autobus do każdej miejscowości

Atrakcyjna i zintegrowana taryfa

Dostępny i ekologiczny tabor autobusowy

Komfortowe przystanki i węzły w transporcie zbiorowym

Nowoczesne technologie pomagają w podróży

Rozwój zabudowy w dobrze skomunikowanych miejscach

DZIAŁANIA PRZEWIDZIANE W DOKUMENCIE

BEZPIECZNY I EKOLOGICZNY TRANSPORT

Lepsze zarządzanie parkowaniem w centrach miast

Porządkowanie nielegalnego parkowania

Rozwój elektromobilności na terenie MOF

Zarządzanie ruchem drogowym w centrach miast oraz w okolicach szkół

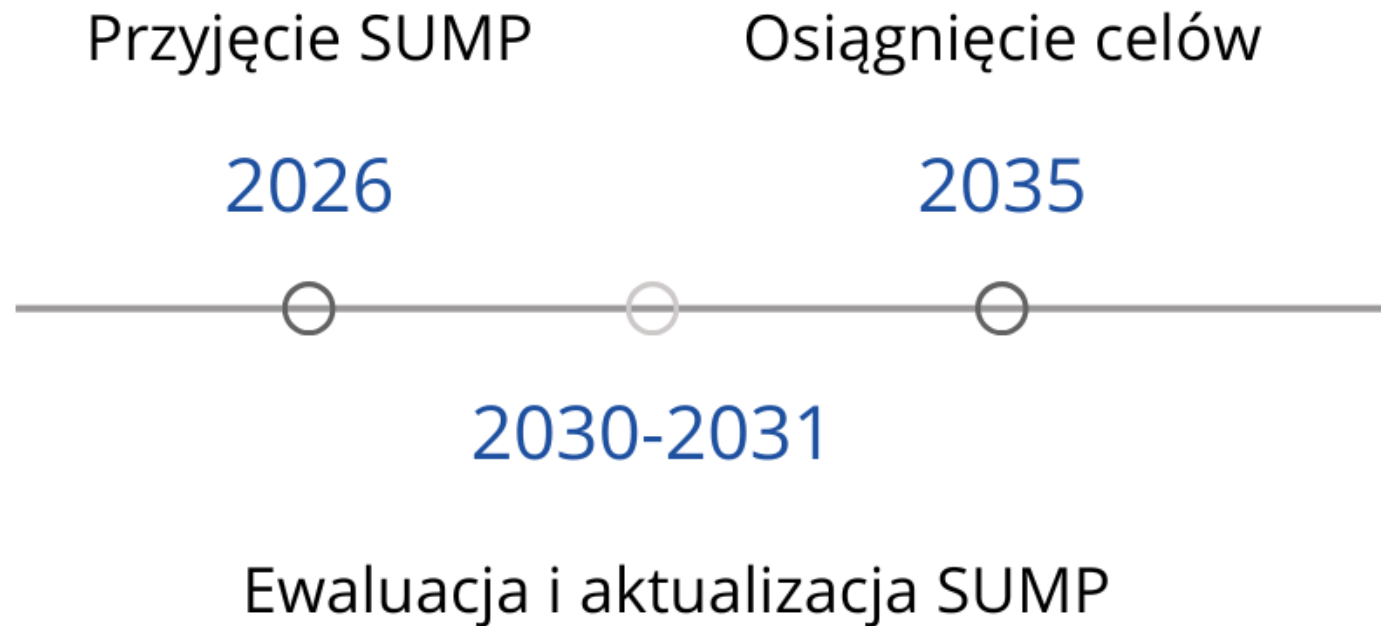
Bezpieczna i czytelna infrastruktura drogowa

Partnerstwo dla mobilności MOF

Włączenie mieszkańców w proces decyzyjny

Edukacja i promowanie dobrych nawyków w mobilności

PERSPEKTYWA REALIZACYJNA DOKUMENTU



HARMONOGRAM REALIZACJI DZIAŁAŃ

Nr	Nazwa działania	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
6.1.1	Przyjazna infrastruktura pieszo-rowerowa w gminach	przyjęcie SUMP									
6.1.2	Główne osie rowerowe										
6.1.3	Budowa infrastruktury punktowej										
6.1.4	Przestrzenie publiczne bliższe człowiekowi i naturze										
6.1.5	Likwidacja barier architektonicznych										
6.2.1	Wysokiej jakości transport publiczny między rdzeniami MOF										
6.2.2	Komunikacja miejska bliżej mieszkańców										
6.2.3	Autobus do każdej miejscowości										
6.2.4	Atrakcyjna i zintegrowana taryfa										
6.2.5	Dostępny i ekologiczny tabor autobusowy										
6.2.6	Komfortowe przystanki i węzły w transporcie zbiorowym										
6.2.7	Nowoczesne technologie pomagają w podróży										
6.2.8	Rozwój zabudowy w dobrze skomunikowanych miejscach										
6.3.1	Lepsze zarządzanie parkowaniem w centrach miast										
6.3.2	Porządkowanie nielegalnego parkowania										
6.3.3	Rozwój elektromobilności na terenie MOF										
6.3.4	Zarządzanie ruchem drogowym w centrach miast oraz w okolicach szkół										
6.3.5	Bezpieczna i czytelna infrastruktura drogowa										
6.3.6	Partnerstwo dla mobilności w MOF										
6.3.7	Włączenie mieszkańców w proces decyzyjny										
6.3.8	Edukacja i promowanie dobrych nawyków w mobilności										

	prace przygotowawcze, badania, audyty
	działanie bieżące
	okres realizacji inwestycji/wdrożenia działania

REALIZACJA DOKUMENTU

Możliwe finansowanie działań:

- budżet jednostki samorządu terytorialnego
- Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)
- Fundusze Norweskie i EOG
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA)

Podział odpowiedzialności:

- jednostki samorządu terytorialnego
- zarządcy dróg
- organizatorzy publicznego transportu zbiorowego
- operatorzy publicznego transportu zbiorowego
- służby mundurowe
- Port Polska

WSKAŹNIKI REALIZACJI DZIAŁAŃ

Nr	Nazwa	2025	2031	2035
		ROK BAZOWY		
S1	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	3,25	2,5	1,5
S2	Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	24,40%	27,50%	30,00%
S3	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	TSP 33,24	TSP 36,10	TSP 37,09
		B(a)P 0,00	B(a)P 0,00	B(a)P 0,00
		NOx 1100,05	NOx 1210,03	NOx 1246,10
		CO 5321,28	CO 5390,22	CO 5272,70
		CO2 wg EBI 266908,96	CO2 wg EBI 286065,40	CO2 wg EBI 290051,87
S4	Jakość powietrza	971,54	1019,73	1019,93

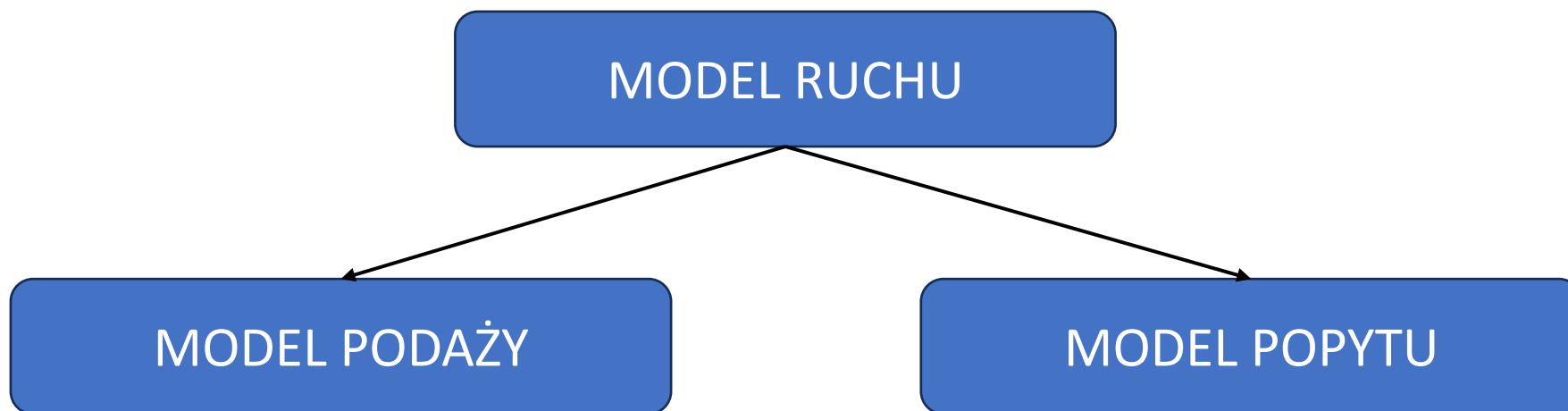
Nr	Nazwa	2025	2031	2035
		ROK BAZOWY		
R1	Zwiększenie liczby rowerzystów	0	5%	10%
R2	Roczna liczba pasażerów komunikacji miejskiej w przeliczeniu do liczby mieszkańców	17,14	18,3	19,27
R3	Liczba ciężko rannych i ofiar śmiertelnych (na miejscu i do 30 dni od dnia zdarzenia) wśród pieszych i rowerzystów w wypadkach drogowych na obszarze MOF	8	4	0

Nr	Nazwa	2025	2031	2035
		ROK BAZOWY		
P1	Liczba wybudowanych kilometrów ddr i ddpr	0	20	50
P2	Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych placów lub ulic z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego	0	2	10
P3	Wielkość pracy eksploatacyjnej w komunikacji miejskiej	2 216 459,07	2 327 282,02	2 438 104,98
P4	Liczba miast z wdrożonym ITS dla potrzeb transportu zbiorowego	0	1	3
P5	Liczba wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych węzłów przesiadkowych	0	0	3
P6	Liczba miejscowości bez dostępu do publicznego transportu zbiorowego	131	105	75
P7	Liczba oddanych do użytkowania ładowarek dla pojazdów elektrycznych	0	20	
P8	Liczba zakupionych pojazdów na potrzeby komunikacji publicznej i służb miejskich	0	19	
P9	Liczba wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych	0	30	60
P10	Liczba zorganizowanych działań promocyjnych z zakresu zrównoważonej mobilności	0	5	15
P11	Liczba miejsc parkingowych objętych płatnym parkowaniem w ramach SPP lub ŚSPP	0	200	250

MODEL RUCHU MOF SIERADZ-ZDUŃSKA WOLA - ŁASK

MODEL RUCHU MOF SIERADZ – ZDUŃSKA WOLA - ŁASK

- Model ruchu to narzędzie matematyczne służące odwzorowaniu zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- Modele ruchu są wykorzystywane do oceny planowanych rozwiązań i ich wpływu na system transportowy – umożliwiają symulację różnych scenariuszy rozwojowych i ich porównywanie między sobą;
- Model ruchu został sporządzony dla stanu istniejącego oraz ustalonych horyzontów progностycznych;
- Z uwagi na brak szczegółowych badań zachowań transportowych dla obszaru MOF Sieradz – Zduńska Wola – Łask wykorzystano Zintegrowany Model Ruchu CUPT oraz Model Transportowy Województwa Łódzkiego.

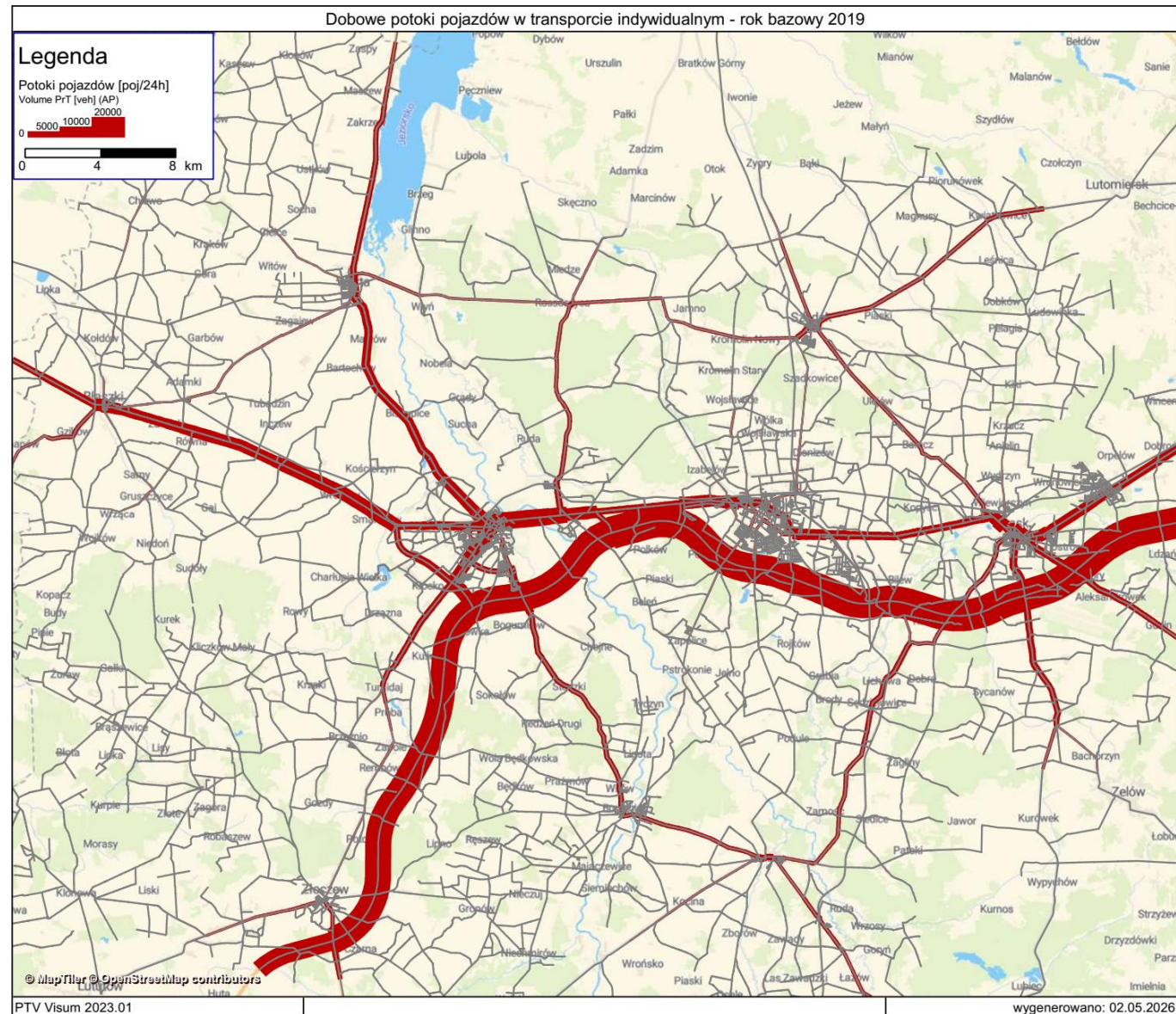


DO CZEGO MOŻNA WYKORZYSTAĆ MODEL RUCHU?

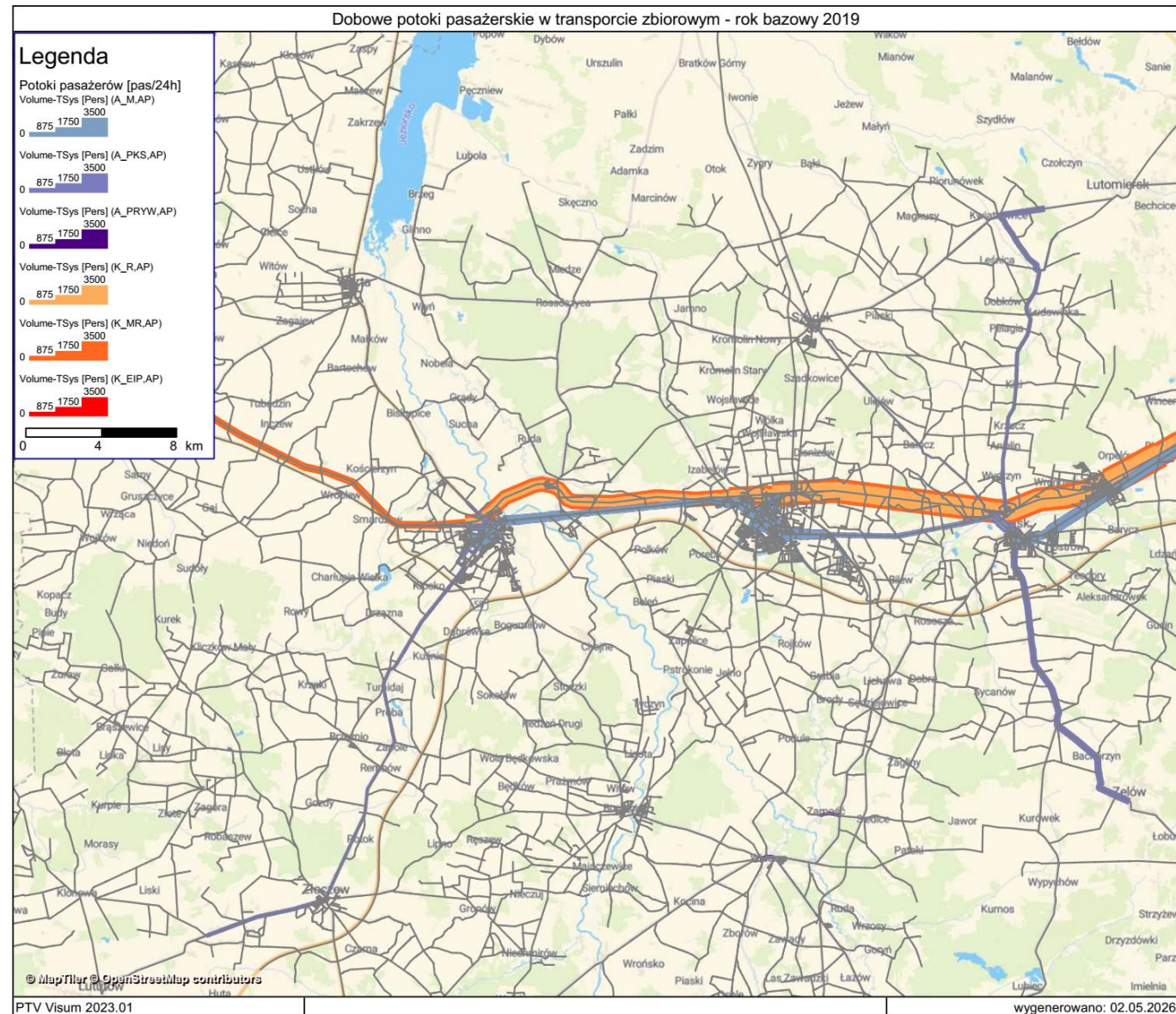
- Ocena wpływu budowy nowej drogi na system transportowy
- Ocena wpływu uruchomienia nowej linii transportu zbiorowego
- Ocena wpływu zmiany zagospodarowania przestrzennego na system transportowy obszaru
- Wpływ zmian demograficznych na obciążenie dróg i potoki w komunikacji publicznej

Wyniki modelowania stanowią także dane wejściowe do innych analiz: bezpieczeństwa ruchu drogowego, środowiskowych (hałas, emisje zanieczyszczeń), czy efektywności ekonomicznej.

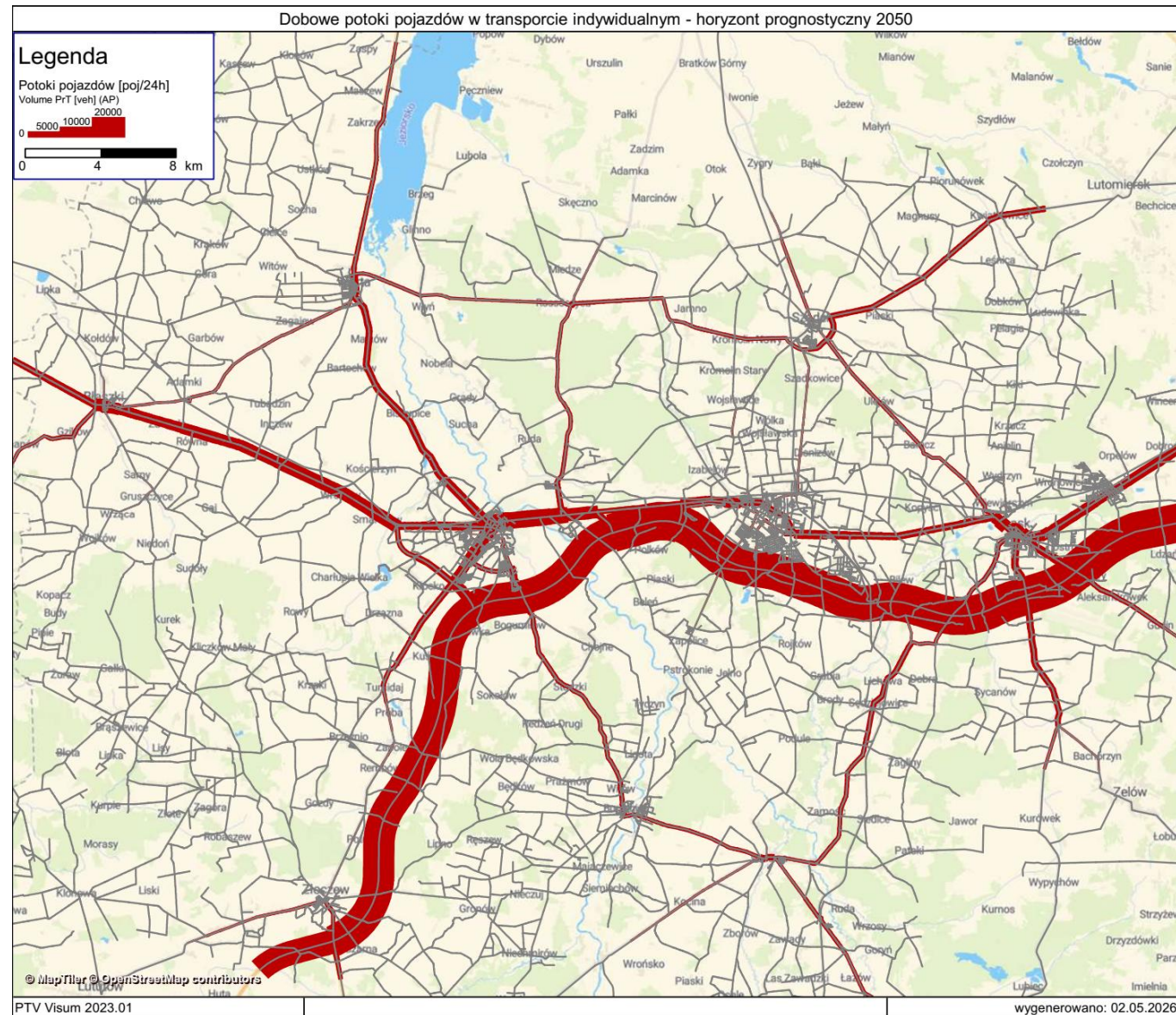
MODEL RUCHU MOF SIERADZ – ZDUŃSKA WOLA - ŁASK



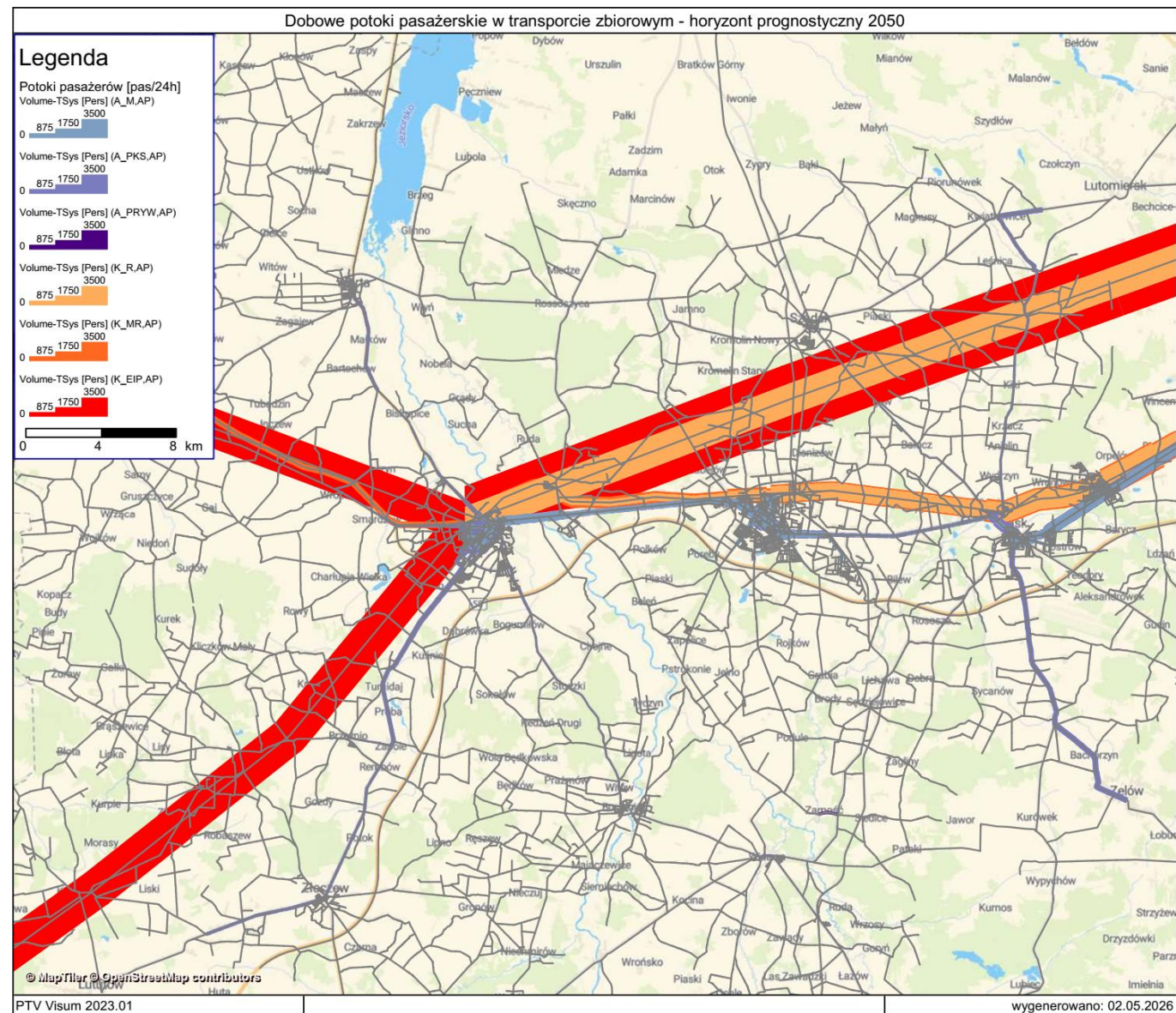
MODEL RUCHU MOF SIERADZ – ZDUŃSKA WOLA - ŁASK



MODEL RUCHU MOF SIERADZ – ZDUŃSKA WOLA - ŁASK



MODEL RUCHU MOF SIERADZ – ZDUŃSKA WOLA - ŁASK



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

#movve

#WE CAN MEASURE EVERYTHING.

Garczyńskiego 17, 31-524 Kraków
+48 696-696-941
office@viavistula.pl



VIA VISTULA





www.viavistula.pl



VIA VISTULA