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

Warsztaty dla Interesariuszy
27 lutego 2026 r.

Fundusze Europejskie dla Łódzkiego | Rzeczpospolita Polska | Dofinansowane przez Unię Europejską | ŁÓDZKIE | VIA VISTULA

AGENDA SPOTKANIA

1. Przypomnienie idei dokumentu i najważniejszych wniosków z diagnozy stanu istniejącego (około 10 minut)
2. Inspiracje w zakresie możliwych kierunków działań (około 15 minut)
3. Warsztaty metodą OPERA (około 2 godziny)
4. Podsumowanie (5 minut)

CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ?

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP)

01 **Środki transportu**

przede wszystkim ekologiczne i niskoemisyjne

02 **Cele interwencji**

poprawa dostępności, jakości życia, jakości środowiska, równości społecznej

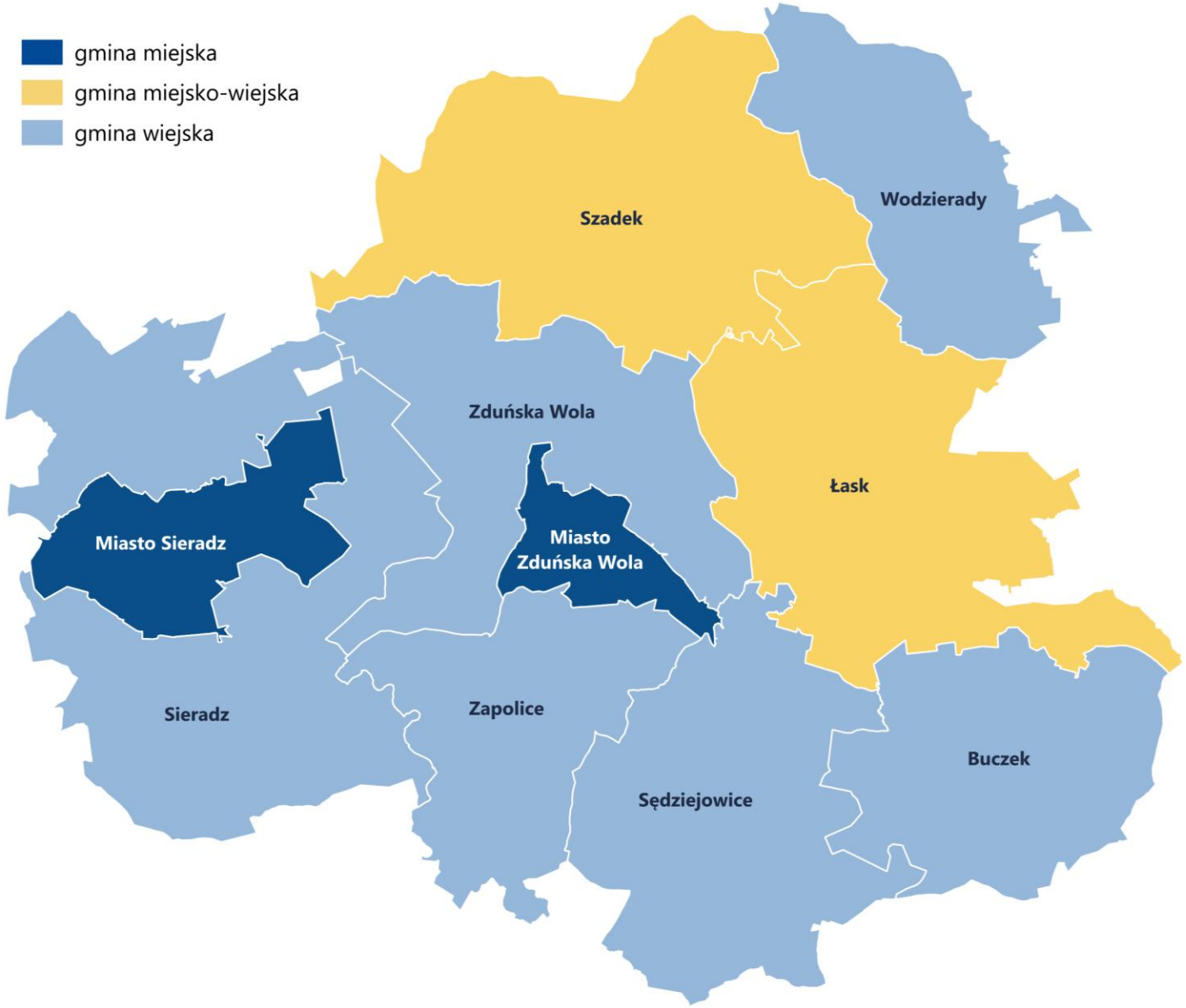
03 **Obszar funkcjonalny**

działania wykraczające poza granice jednej JST

04 **Typy działań**

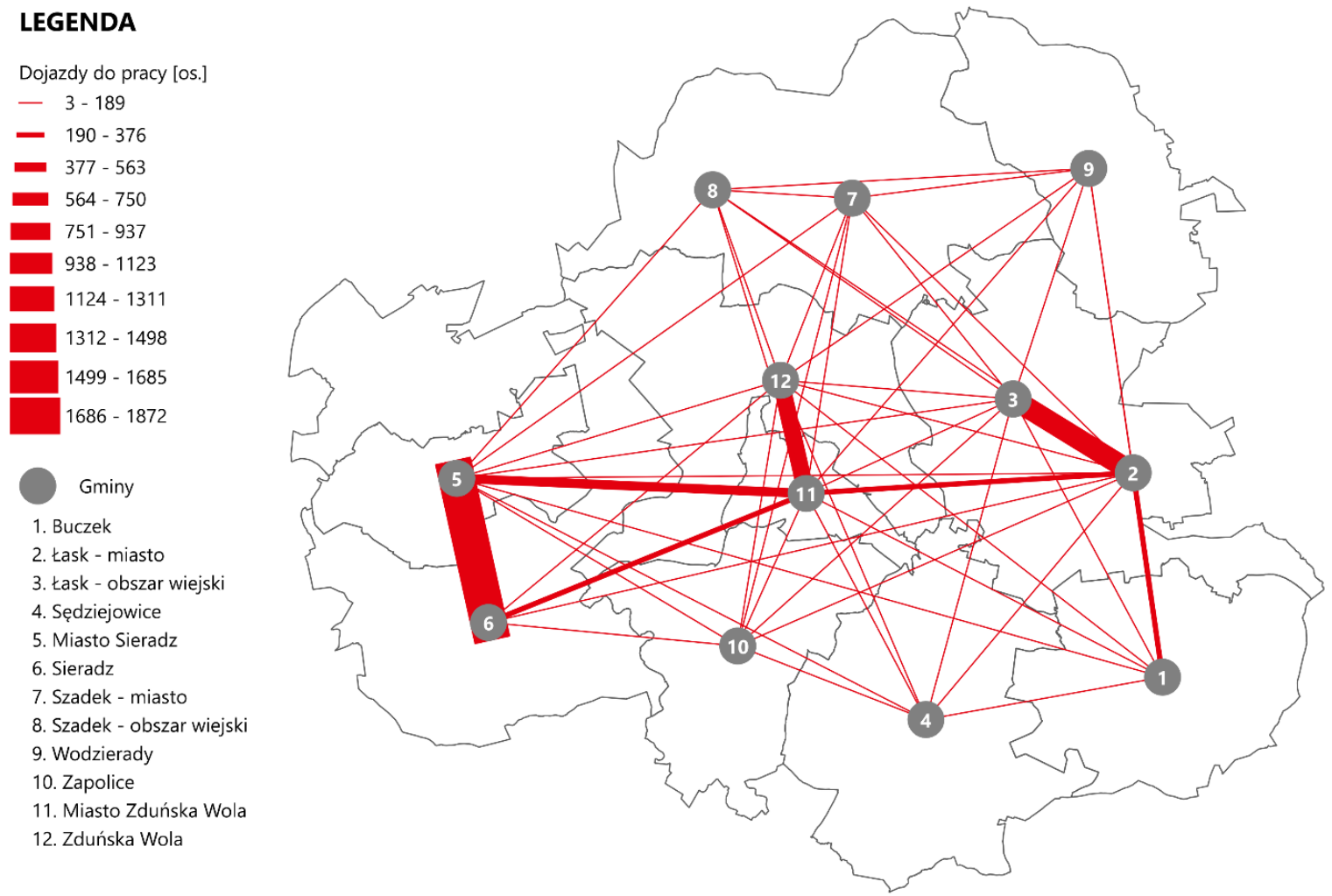
infrastrukturalne oraz miękkie

OBSZAR OBOWIĄZYWANIA DOKUMENTU



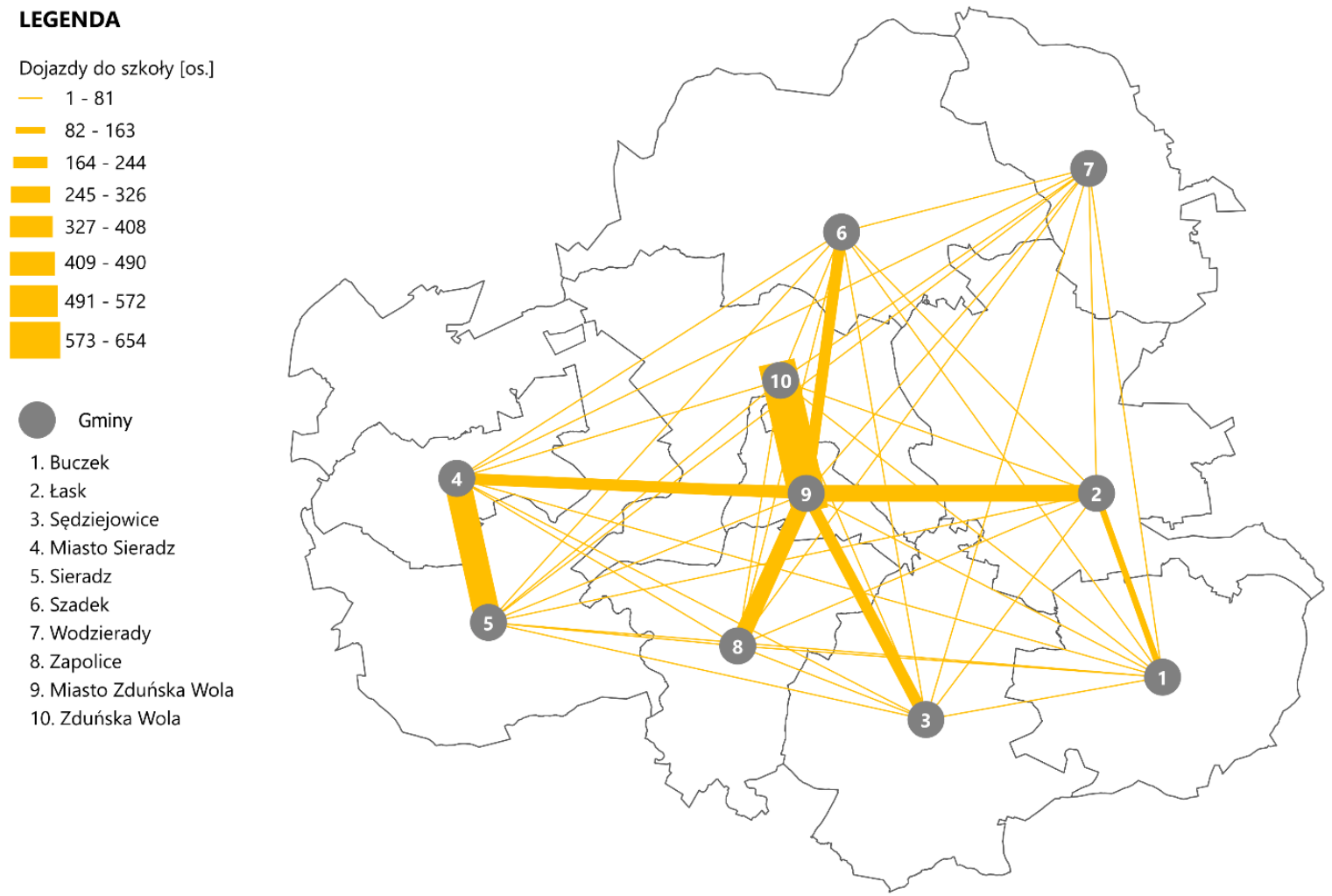
POWIĄZANIA MIĘDZYGMINNE

Dojazdy do pracy



POWIĄZANIA MIĘDZYGMINNE

Dojazdy do szkół ponadpodstawowych

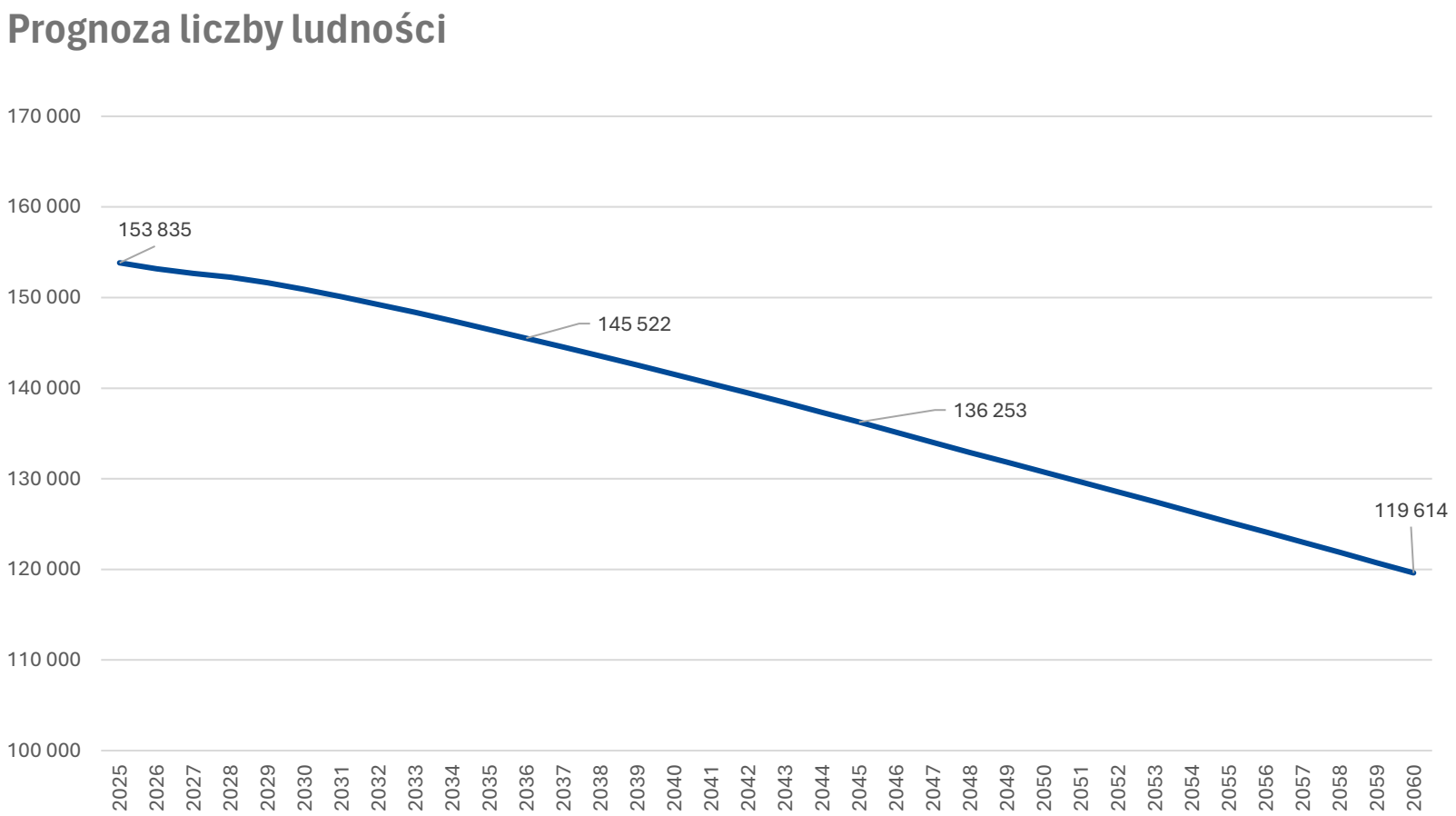


ROZWAŻANE OBSZARY STRATEGICZNE

1. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport
2. Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego
3. Poprawa konkurencyjności transportu publicznego
4. Uspokojenie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
5. Polityka parkingowa
6. Logistyka miejska
7. Zmniejszanie wpływu transportu na środowisko
8. Działania promocyjne i edukacyjne
9. Tworzenie struktur zarządzania mobilnością

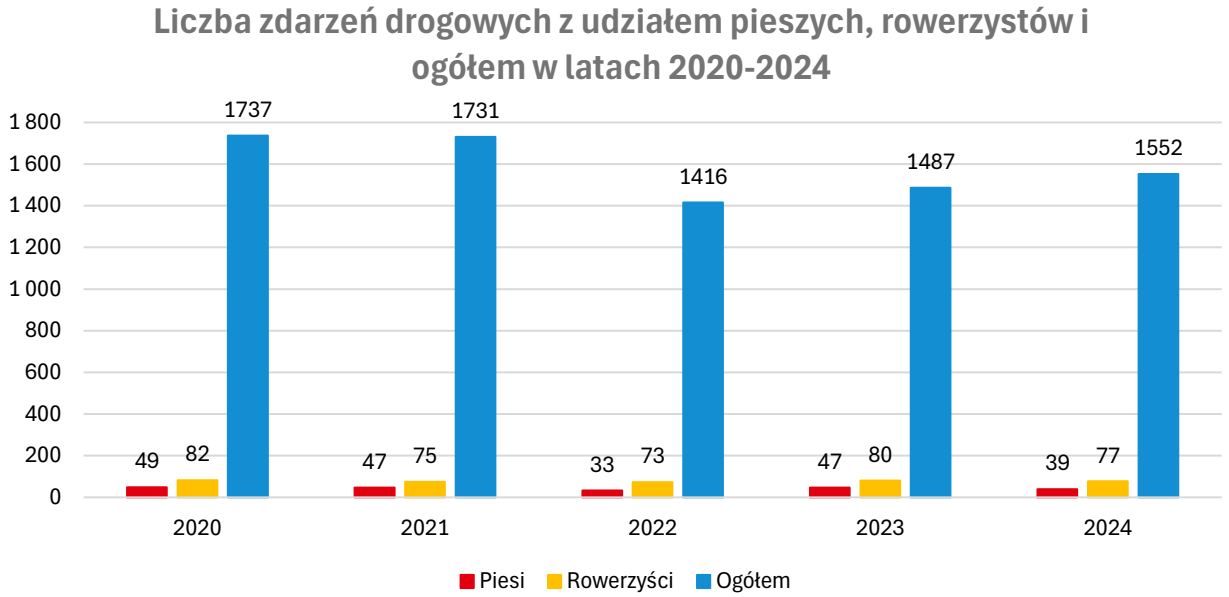
OMÓWIENIE DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO

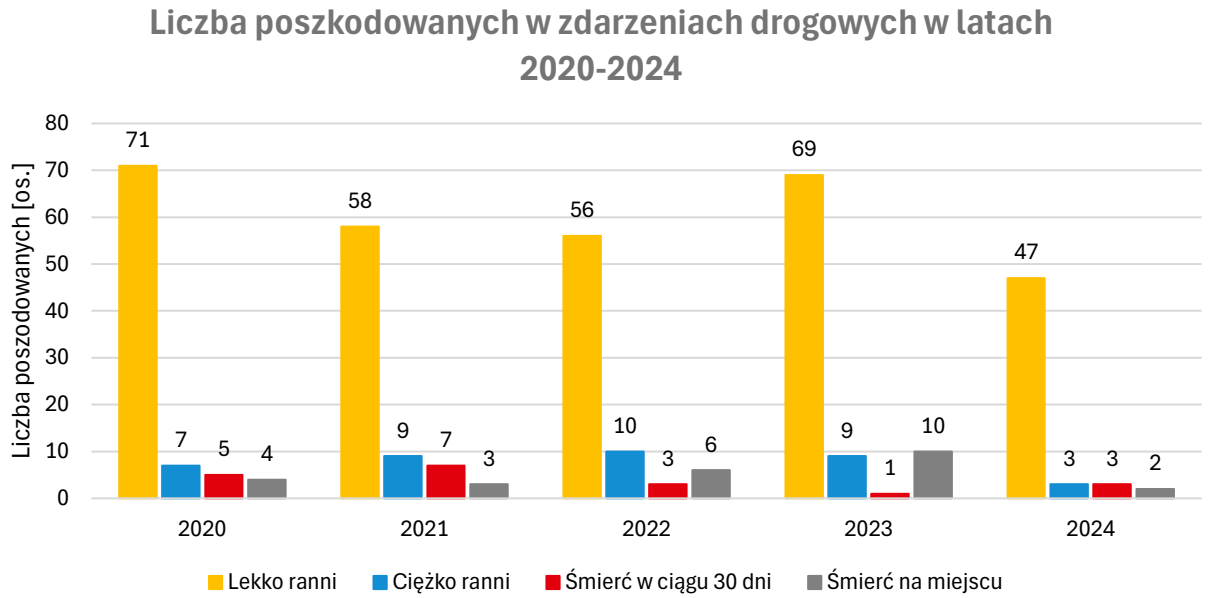
PROGNOZA DEMOGRAFICZNA



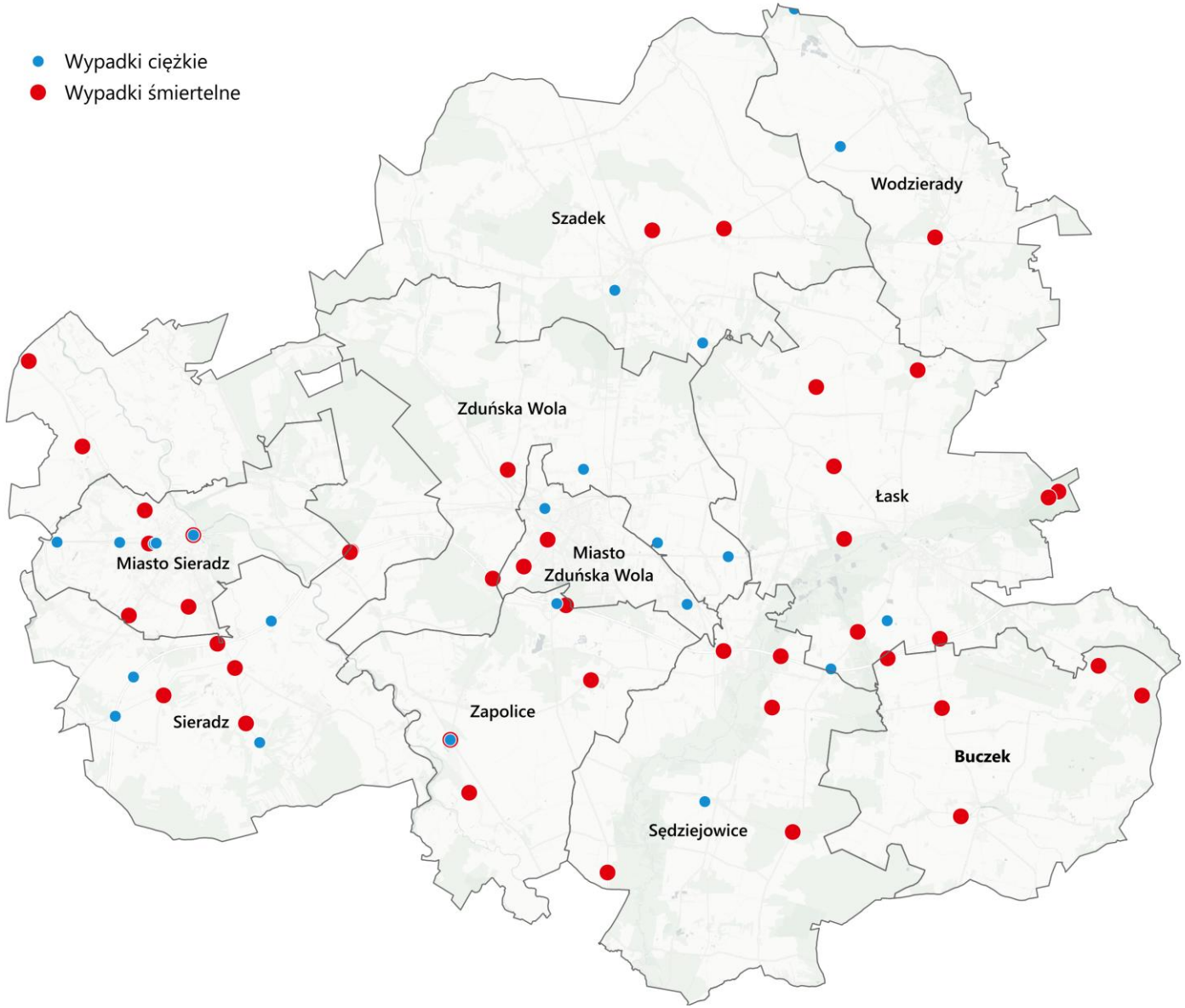
- stopniowy spadek liczby ludności
- wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO



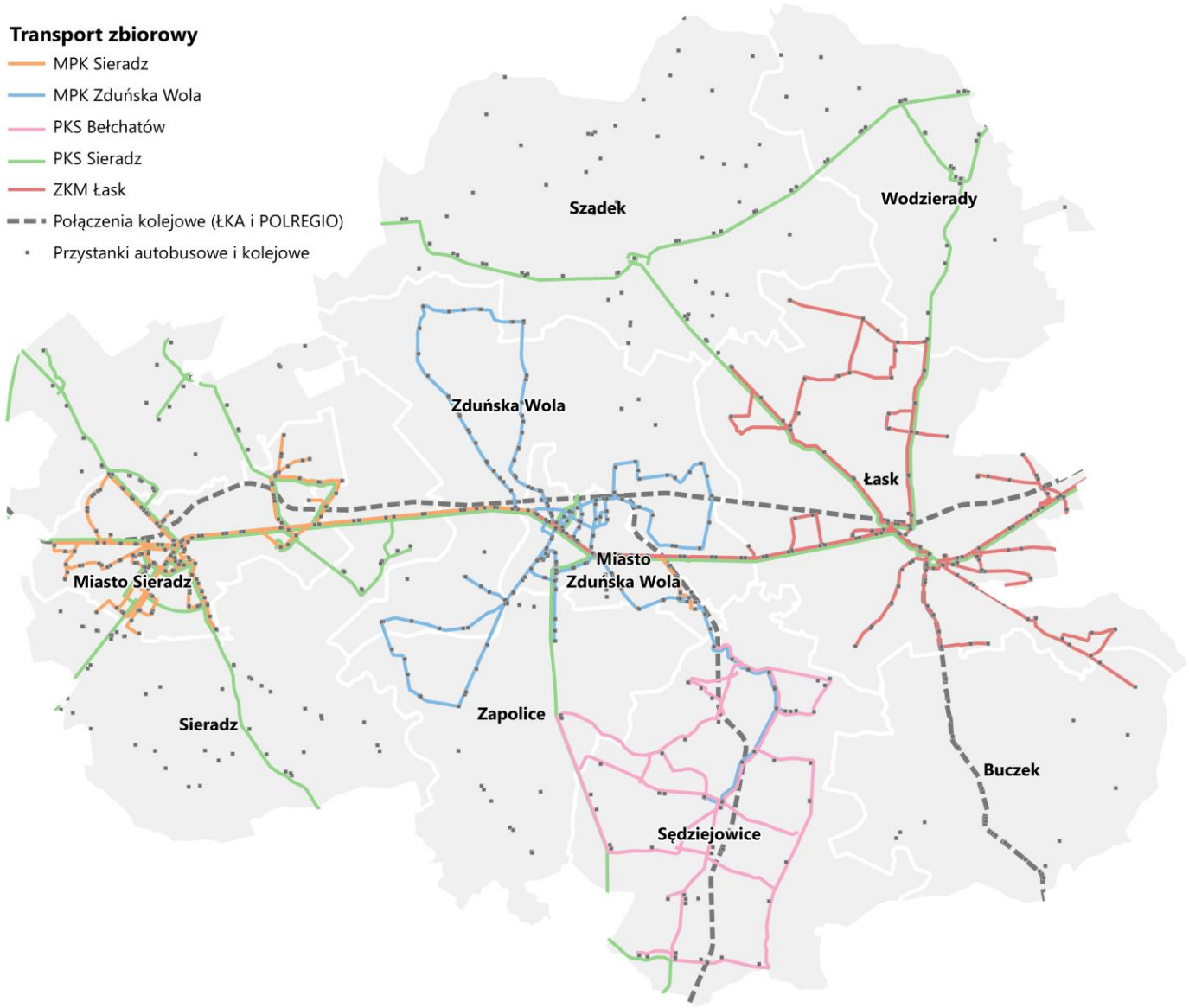


BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO



TRANSPORT PUBLICZNY

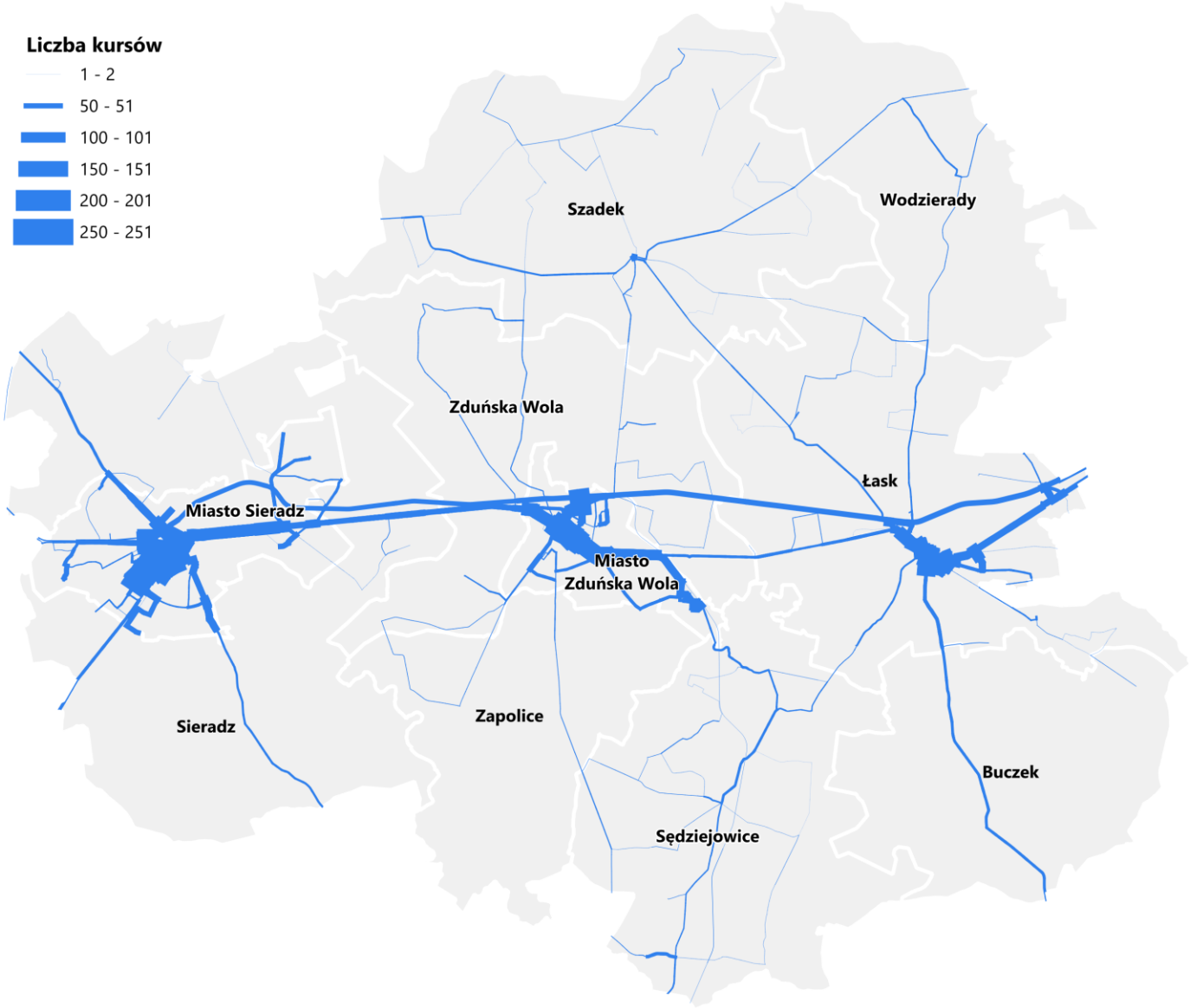
Sieć publicznego transportu zbiorowego



TRANSPORT PUBLICZNY

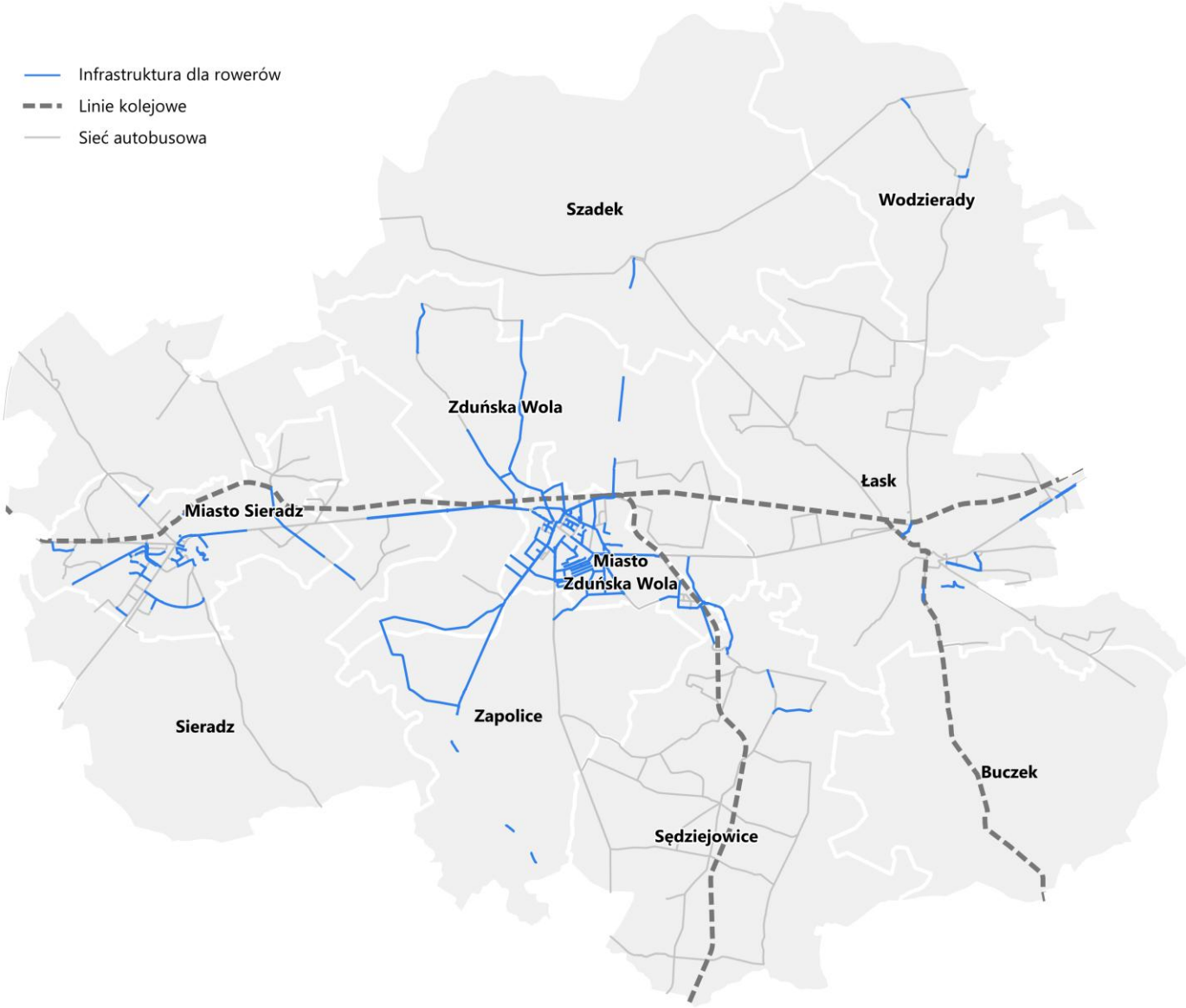
- liczba kursów

Poziom obsługi komunikacyjnej



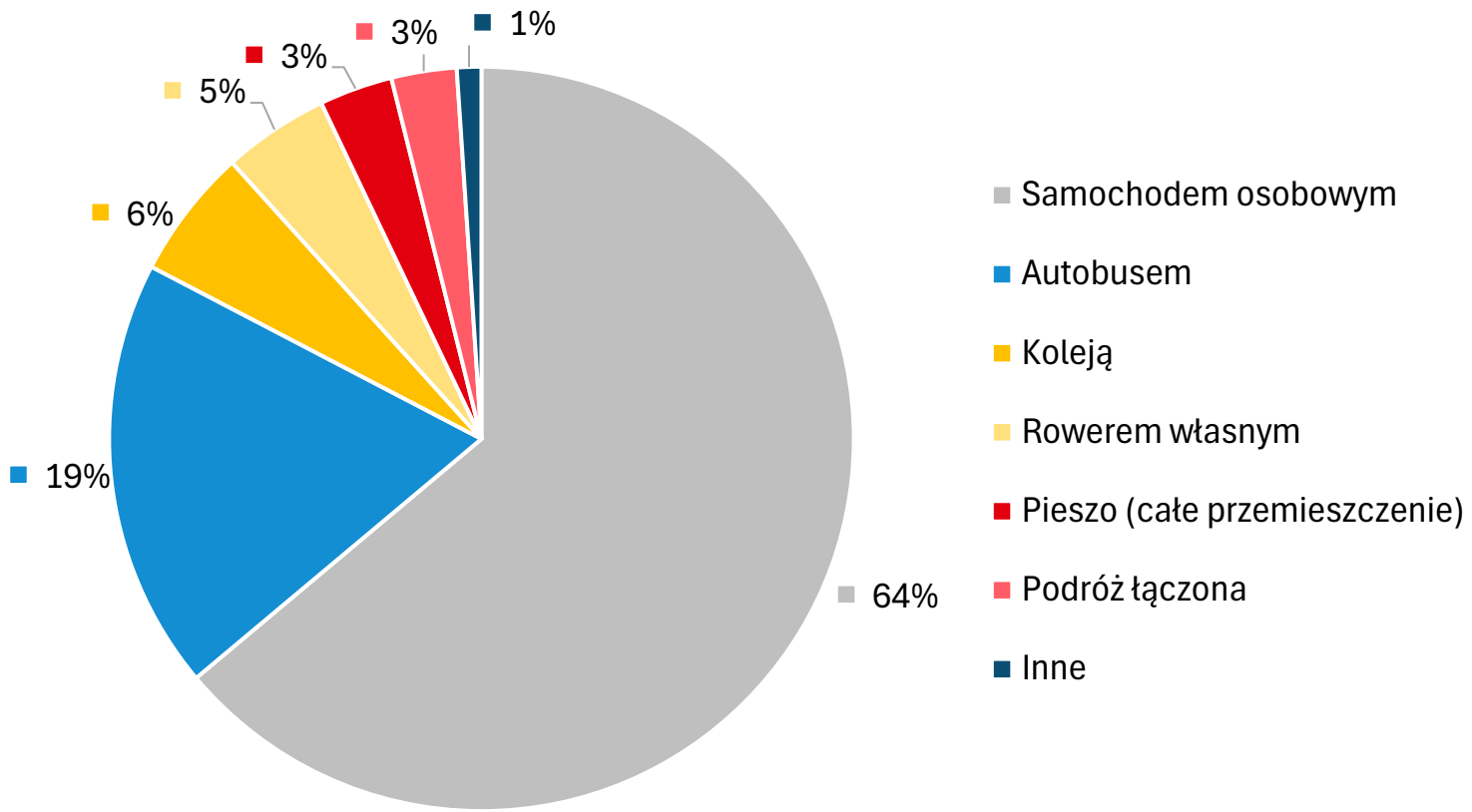
INFRASTRUKTURA DLA ROWERÓW

Infrastruktura dla rowerów

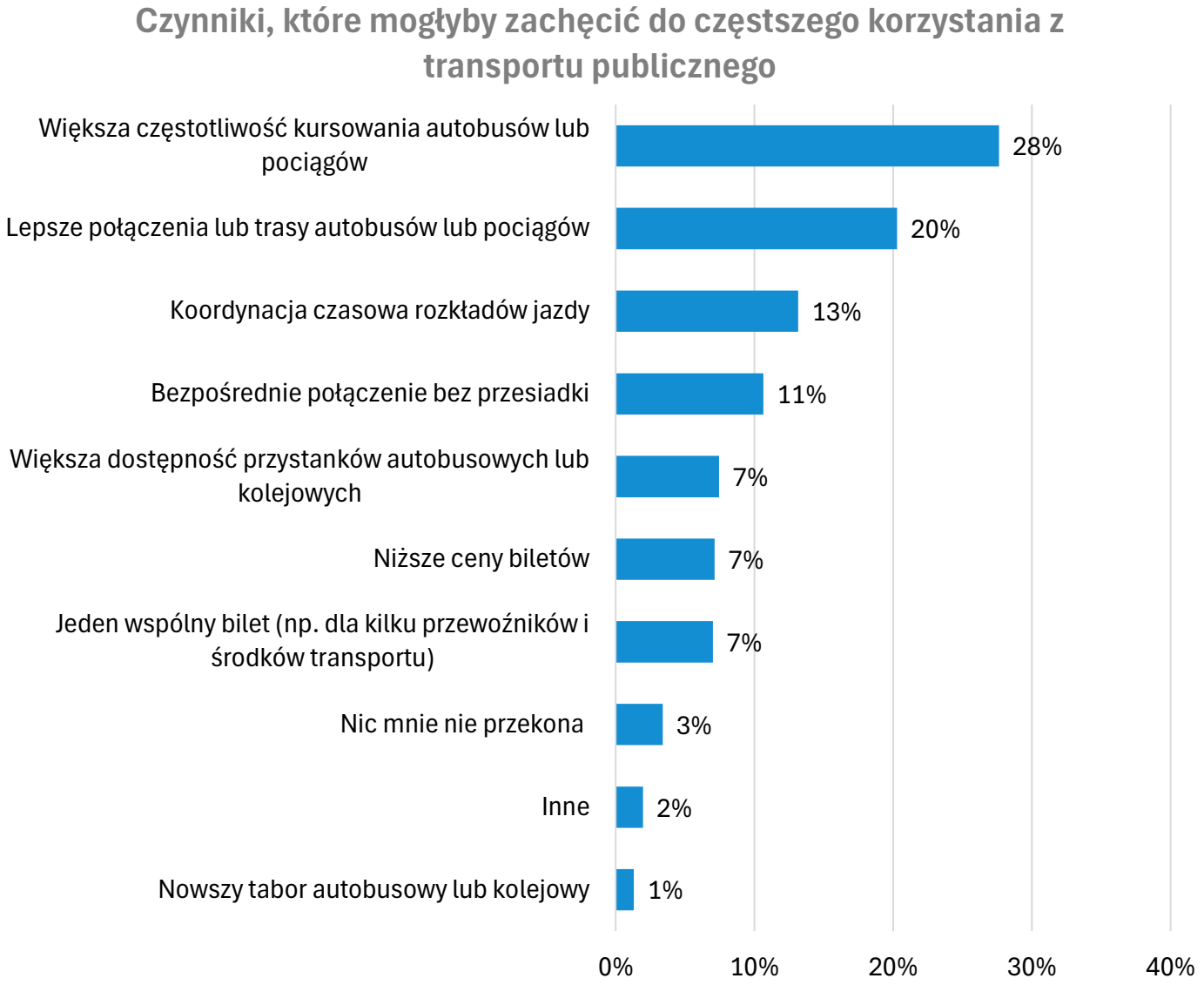


WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO WŚRÓD MIESZKAŃCÓW

JAK PORUSZAJA SIĘ MIESZKAŃCY?

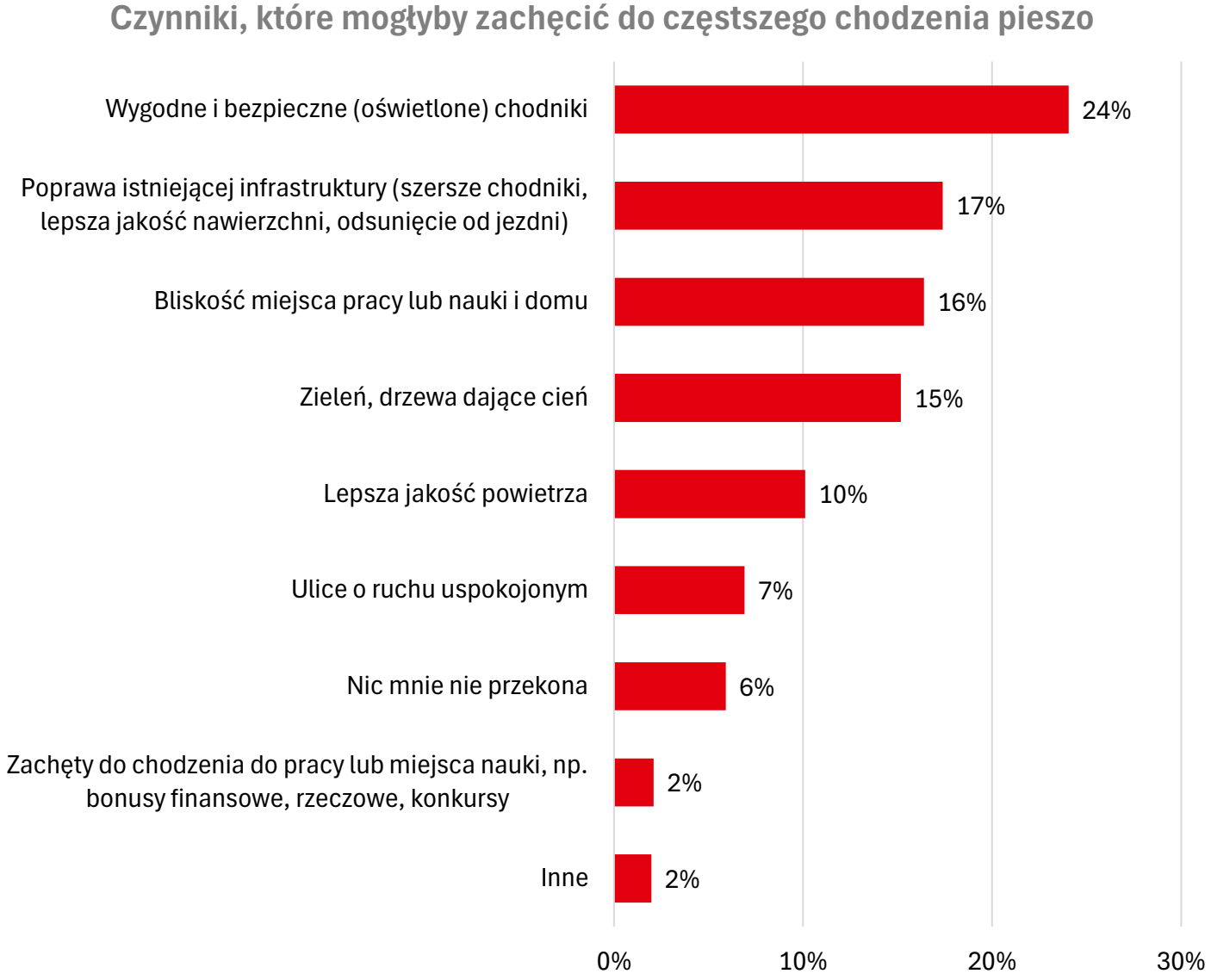


CO PRZEKONAŁOBY ICH DO ZMIANY ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH?

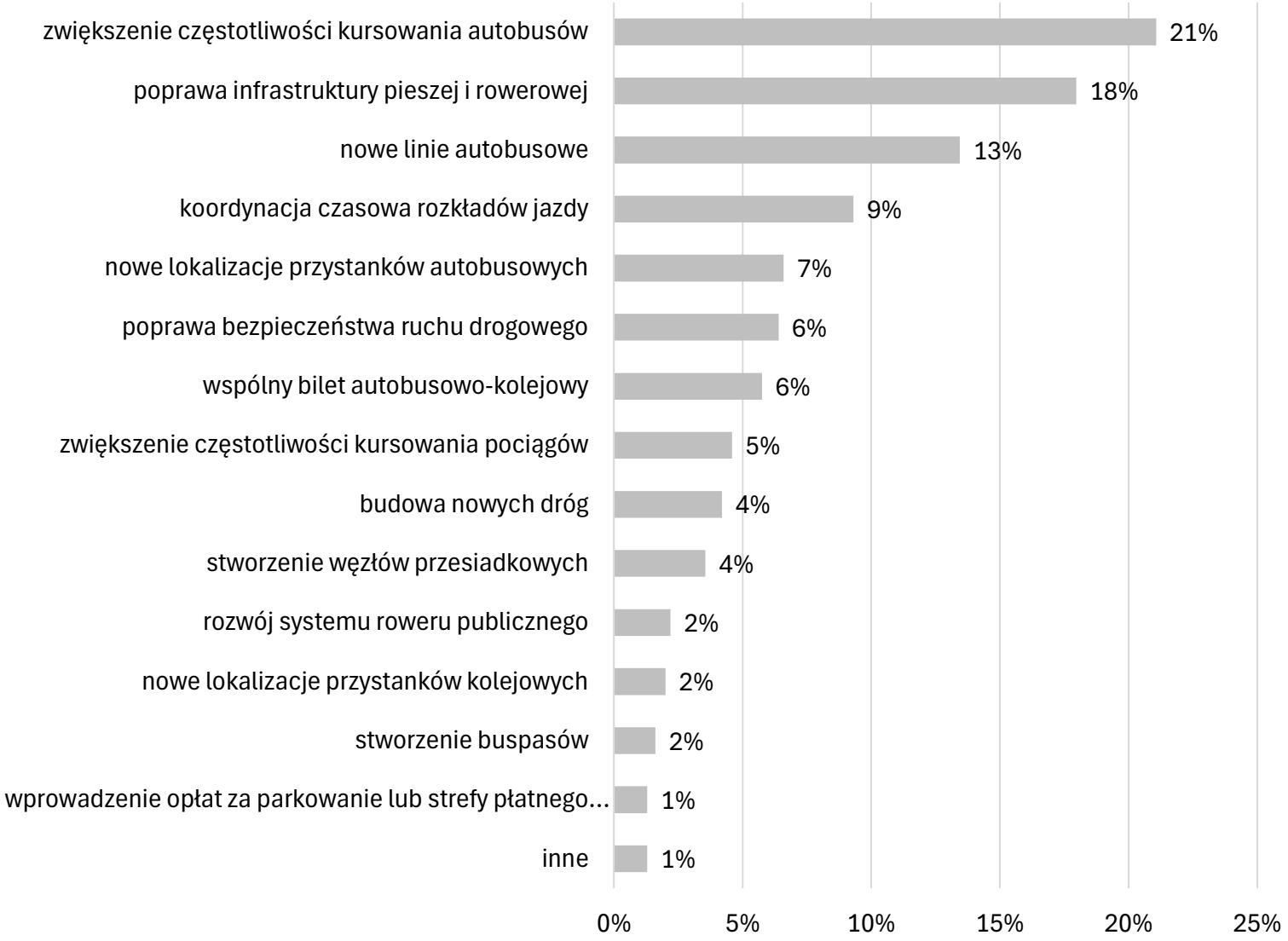


CO PRZEKONAŁOBY ICH DO ZMIANY ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH?

CO PRZEKONAŁOBY ICH DO ZMIANY ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH?



DZIAŁANIA WSKAZANE PRZEZ MIESZKAŃCÓW JAKO KIERUNKI DO POPRAWY FUNKCJONOWANIA SYSTEMU



PODSUMOWANIE DIAGNOZY

NAJWAŻNIEJSZE PROBLEMY ZIDENTYFIKOWANE W DIAGNOZIE

Niska atrakcyjność miejskiego transportu autobusowego, wykluczenie komunikacyjne

Brak integracji między transportem autobusowym a kolejowym

Słabo rozwinięta sieć dróg dla rowerów

Braki w chodnikach na terenie gmin

Problemy z parkowaniem w centrach miast, brak infrastruktury parkowania **przy stacjach kolejowych**

Uciążliwy i niebezpieczny ruch ciężki wzdłuż dróg wojewódzkich i krajowych

JAK ROBIĄ TO INNI?

Zbiór dobrych praktyk i inspiracji

PO CO W OGÓLE DOBRE PRAKTYKI?

czyli dlaczego Państwa tym męczymy

Dobre praktyki nie są po to, żeby je kopiować

Są po to, by uruchomić wyobraźnię

Najdroższe rozwiązania to te, których nigdy nie spróbowaliśmy

Budujemy własny model działania

JAK CZYTAĆ TE PRZYKŁADY

Nie pokazujemy „najlepszych miast świata”.

Pokazujemy miasta, które:

- miały **podobne ograniczenia**
- zaczynały od małych, **konkretnych decyzji**
- krok po kroku zmieniały sposób poruszania się

Po każdym przykładzie zadajemy sobie pytanie:

co z tego może zadziałać u nas – nawet w mniejszej skali?

UPROSZCZONA SIEĆ I WYSOKA CZĘSTOTLIWOŚĆ – PLANOWANA SIEĆ W CHOJNICACH

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- mniej linii, mniej wariantów
- stały takt (15–20 minut)
- nacisk na regularność, nie „pokrycie wszystkiego”

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- TZ staje się przewidywalny
- łatwiejszy w komunikacji i tańszy w obsłudze
- realna alternatywa dla auta

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Kluczowe pytanie nie brzmi: *ile mamy linii?*
Tylko: **które relacje powinny kursować często, żeby TZ był realnym wyborem?**

CZYTELNA INFORMACJA PASAŻERSKA - WEJHEROWO

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- czytelny graficzny schemat połączeń i rozkład jazdy z zaznaczeniem odcinków wariantowych
- każda z linii identyfikowana zarówno numerem, jak i kolorem

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- łatwość w znalezieniu kluczowych informacji o ofercie
- pasażer ma możliwość sprawdzenia zasięgu połączeń i punktów węzłowych

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Czytelna i atrakcyjna wizualnie informacja pasażerska to element marketingu oferty przewozowej w komunikacji publicznej

TRANSPORT NA ŻYCZENIE W GMINIE WIERZCHOWO

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- przejazdy w obrębie Gminy i do wybranych lokalizacji w gminach sąsiednich
- zamawianie kursu przez telefon lub aplikację

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- kursy realizowane na faktyczne zapotrzebowanie pasażerów
- osoby bez samochodu mają możliwość samodzielnej realizacji swoich podróży (m.in. zakupy, lekarz)
- proste zasady i łatwa obsługa zachęcają do korzystania

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Transport dostępny, wygodny i dopasowany do życia mieszkańców

ODTWARZANIE I INTEGRACJA REGIONALNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Bieszczadzki Związek Komunikacyjny

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- związek powiatowo-gminny organizujący publiczny transport zbiorowy na obszarze 10 gmin i 3 powiatów
- finansowanie przewozów zapewnione dzięki FRPA oraz składkom członkowskim gmin zależnym od liczby mieszkańców
- bilety okresowe honorowane u różnych operatorów na tej samej trasie
- obsługa wszystkich miejscowości w obszarze
- kursy realizowane również w dni wolne od pracy

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- koordynacja wszystkich połączeń przez jeden podmiot
- zapewnienie dojazdu do stolicy powiatu, gdzie znajdują się najważniejsze cele podróży mieszkańców
- czytelna i stabilna siatka połączeń ułatwia korzystanie komunikacji

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Współpraca międzygminna ułatwia integrację transportu tworzenie spójnej oferty dla mieszkańców

BIESZCZADZKI
ZWIĄZEK KOMUNIKACYJNY

INTEGRACJA KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ Z KOLEJĄ

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- linie autobusowe zsynchronizowane z odjazdami pociągów
- wspólny bilet i spójna oferta przesiadkowa

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- krótszy i przewidywalny czas podróży dzięki pewnym przesiadkom

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Integracja wybranych linii autobusowych ze stacjami kolejowymi może szybko zwiększyć dostępność transportu w całym MOF

APLIKACJA MOBILNA IMKA

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

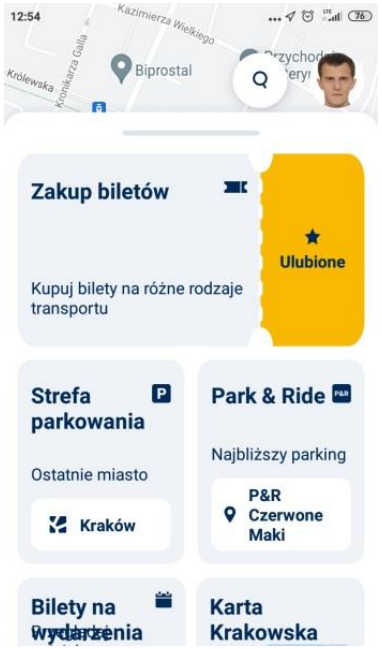
- jedna aplikacja do zakupu biletów i usług mobilności
- planowanie podróży i rozliczanie przejazdów w jednym systemie
- każdy organizator dystrybuuje swoje bilety

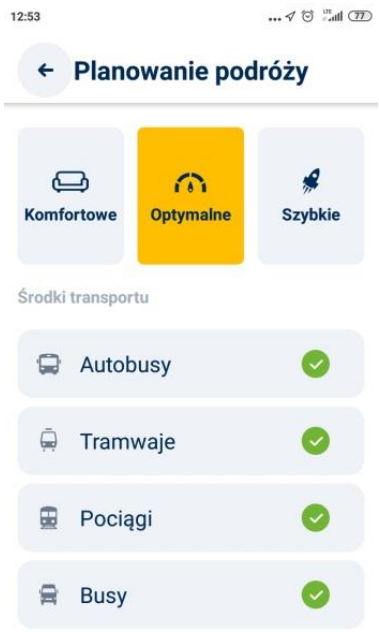
DLACZEGO TO DZIAŁA?

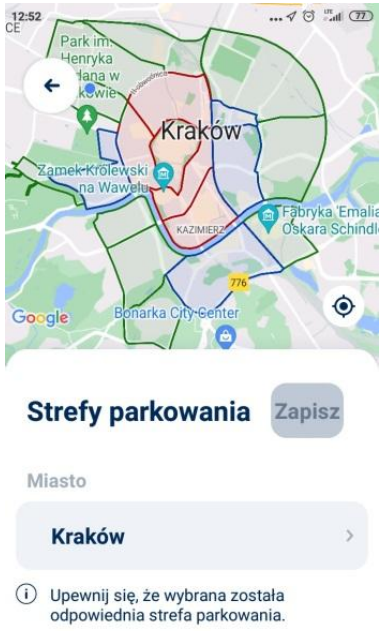
- integracja usług transportowych w jednym narzędziu
- prostota korzystania i informacja o podróży w czasie rzeczywistym

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Wdrożenie jednej aplikacji dla całego obszaru upraszcza dostęp do transportu bez zmian w siatce połączeń







DOSTĘP PIESZY DO PRZYSTANKÓW - PÄRNU

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- najpierw chodniki, przejścia, oświetlenie
- dopiero potem wzmacnianie oferty przewozowej

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- dostępność TZ zaczyna się na chodniku, nie w autobusie

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Audyt i poprawa dojść do kilku kluczowych przystanków może dać większy efekt niż zmiany w całej sieci

STANDARDY PIESZE - LUBLIN

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- jeden dokument standardów pieszych
- obowiązuje przy każdej inwestycji – dużej i małej

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- koncentrują się na podnoszeniu jakości infrastruktury, w tym oświetleniu przejść (zalecane usytuowanie lamp po stronie nadjeżdżających pojazdów w odległości 0,5-1,0 h) oraz tworzeniu bezpiecznych przestrzeni, np. na nowym Dworcu Metropolitalnym
- każdy remont poprawia cały system, nie tylko fragment

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Jeden prosty dokument może uporządkować jakość przestrzeni pieszej na lata, bez każdorazowych „dyskusji od zera”

ROWZÓJ RUCHU ROWEROWEGO - MALMÖ

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- wydzielona i spójna sieć tras rowerowych (49 km chronionej infrastruktury / 100 km dróg)
- udogodnienia techniczne: parkingi, oznakowanie, pompki, itp.

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- bezpieczne i komfortowe trasy zachęcają do codziennego korzystania
- dostępna i łatwa w użyciu infrastruktura zwiększa korzystanie z roweru

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Wydzielone trasy na głównych ciągach + parkingi przy szkołach i węzłach = realny wzrost ruchu rowerowego

DOMYKANIE LUK W SIECI ROWEROWEJ – HRADEC KRÁLOVÉ

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- koncentracja na brakach 200–500 m
- ciągłość ważniejsza niż spektakularne inwestycje

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- rower staje się środkiem transportu „od drzwi do drzwi”

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Wskazanie kilku kluczowych braków w sieci może dać szybki i relatywnie tani efekt funkcjonalny

LJUBLJANA

PRIORYTET DLA PIESZYCH I ROWERÓW W CENTRUM MIASTA

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- przekształcanie parkingów i jezdni na przestrzeń pieszo-rowerową
- strefy wolne od samochodów w kluczowych częściach centrum

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- komfort i bezpieczeństwo zachęcają do spacerów i jazdy na rowerze
- ożywienie centrum: więcej życia miejskiego, spotkań i aktywności mieszkańców

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Nawet drobna zmiana: np. zamiana jednej ulicy w strefę pieszo-rowerową, może znacząco ożywić centrum miasta

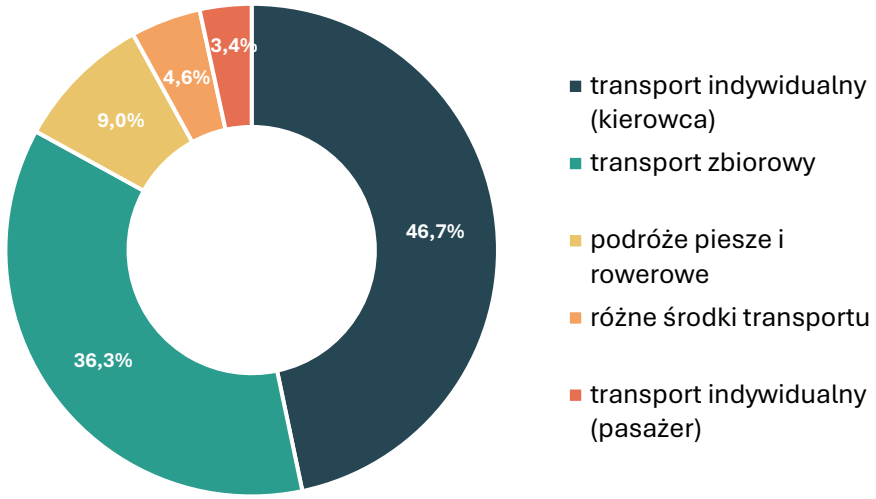
PRIORYTET DLA PIESZYCH I ROWERÓW - Sinkt Niklaas Grote Markt

1970

2022

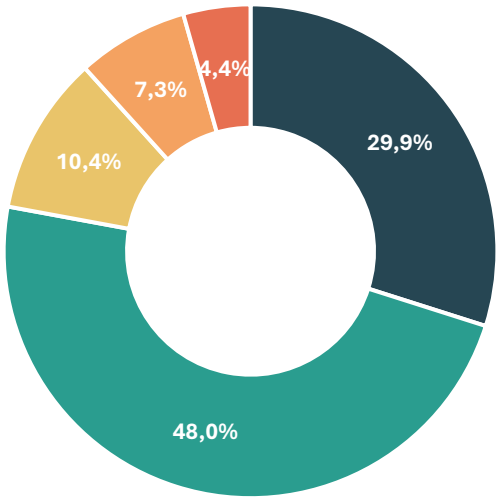
2030

Przed wprowadzeniem nowych płatnych stref parkowania



- transport indywidualny (kierowca)
- transport zbiorowy
- podróże piesze i rowerowe
- różne środki transportu
- transport indywidualny (pasażer)

Po wprowadzeniu nowych płatnych stref parkowania



STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w newralgicznych częściach miasta

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- opłaty regulują popyt (większa rotacja, krótszy czas parkowania)
- ograniczenie zainteresowania dojazdem samochodem osobowym

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Wprowadzenie SPP na newralgicznych ulicach centrum zwiększa dostępność miejsc i poprawia płynność ruchu w realnym, codziennym użytkowaniu.

PORZĄDKOWANIE PARKOWANIA - TCZEW

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- wprowadzenie SPP
- ochrona chodników
- poprawa rotacji
- konsekwentna egzekucja przepisów (bez budowy nowych parkingów)

DLACZEGO TO DZIAŁA?

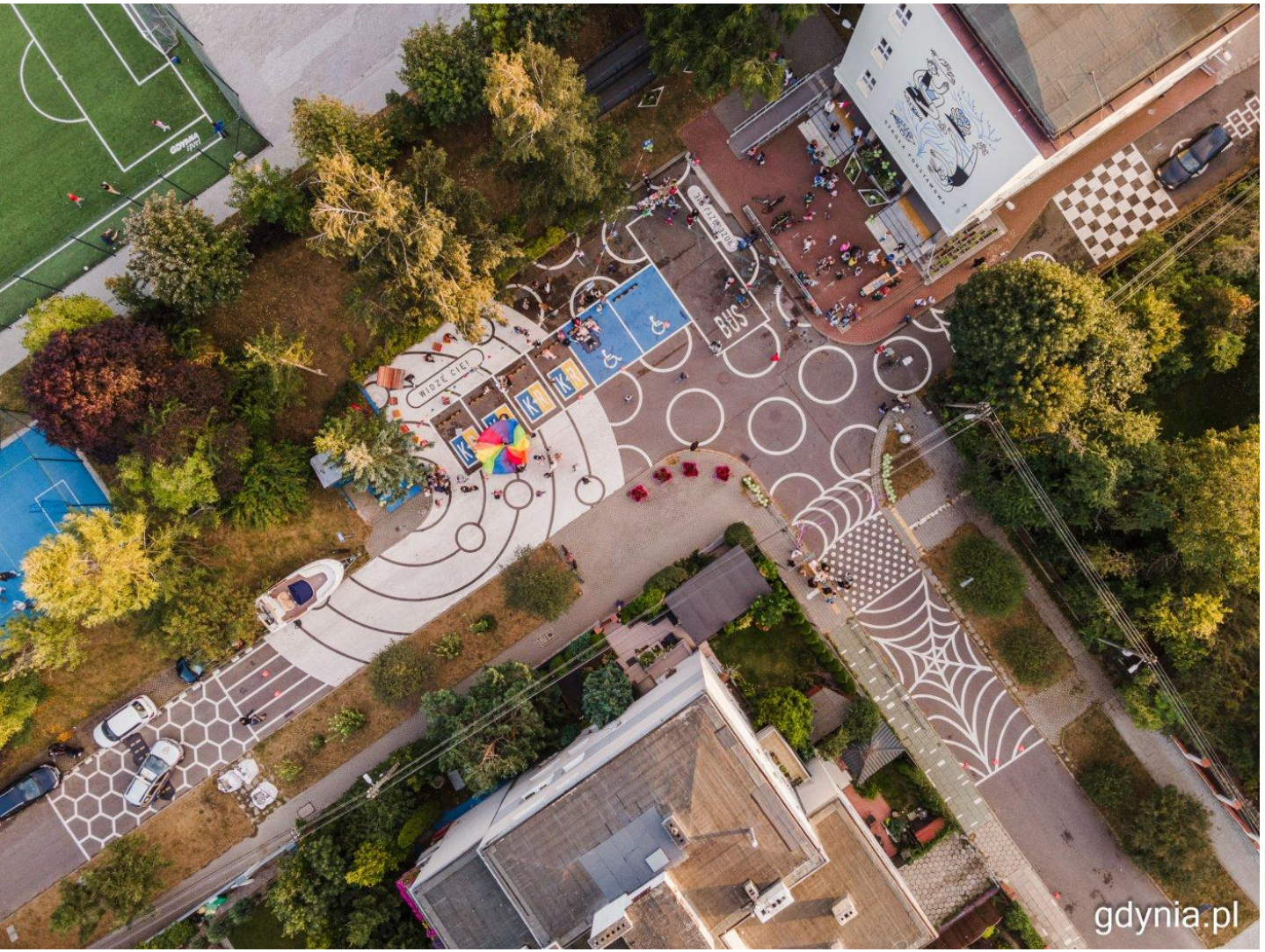
- szybka poprawa bezpieczeństwa i jakości przestrzeni

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Pilotażowe zmiany na kilku ulicach centrum mogą przynieść natychmiastowy, widoczny efekt.

PARKOWANIE JAKO NARZĘDZIE POLTYKI - GANDAWA

- **Circulation Plan (Plan Cyrkulacji) i strefy:** W 2017 roku wprowadzono plan, który podzielił centrum na strefy, uniemożliwiając ruch tranzytowy przez historyczne serce miasta. Samochody mogą wjeżdżać z obwodnicy do danej strefy i wyjeżdżać tą samą drogą, ale nie przejeżdżać między strefami bezpośrednio.
- **Strefy dla pieszych:** W centrum znajduje się rozległa strefa piesza, w której wjazd pojazdów silnikowych jest ograniczony, a w wielu miejscach parkowanie jest całkowicie zabronione.
- **Park & Ride (P+R):** Miasto promuje parkowanie na obrzeżach (P+R), oferując darmowe miejsca parkingowe połączone z komunikacją miejską (tramwaje/autobusy) do centrum.
- **Zróżnicowane taryfy:** Opłaty za parkowanie są wyższe bliżej centrum, co zniechęca do wjazdu do ścisłego historycznego centrum.
- **Priorytet dla mieszkańców:** Wprowadzono liczne strefy dedykowane mieszkańcom (z zielonymi/niebieskimi kartami), aby ułatwić im znalezienie miejsca blisko domu, ograniczając jednocześnie dostęp dla osób przyjezdnych.
- **Cyfryzacja i płatności:** Do lata 2026 roku Gandawa ma stać się miastem bezgotówkowym pod względem parkowania. Automaty przyjmujące monety zostaną usunięte, a płatności będą odbywać się w 100% przez aplikacje lub terminale płatnicze.
- **Regulacje dla opiekunów:** Od 1 kwietnia 2025 r. miasto wprowadza bezpłatne parkowanie dla nieformalnych opiekunów odwiedzających osoby potrzebujące wsparcia.



BEZPIECZEŃSTWO PRZY SZKOŁACH - GDYNIA

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- strefa zamieszkania przy szkole (piesi priorytet, 20 km/h)
- interaktywne elementy dla dzieci (mural, gry, klasy)
- malowanie jezdni zwiększające czujność kierowców

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- dzieci mogą bezpiecznie poruszać się i bawić w przestrzeni publicznej
- udział dzieci w projekcie zwiększa ich odpowiedzialność i poczucie przynależności

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Niskokosztowe działania mogą przyczynić się do poprawy i uporządkowania ruchu w okolicach szkół

TEMPO 30 + GEOMETRIA ULIC JAWORZNO

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- fizyczne uspokojenie ruchu
- nie tylko znaki, ale również przebudowa infrastruktury
- konsekwentna realizacja zaleceń dokumentu eksperckiego

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- realne obniżenie prędkości
- spadek liczby i ciężkości wypadków
- ZERO ofiar śmiertelnych w latach 2017, 2021, 2023, 2024

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Lepiej zacząć od kilku najbardziej niebezpiecznych ulic niż działać „wszędzie po trochu”

HOLENDERSKIE MIASTECZKO - PUŁAWY

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- doświetlanie przejść i budowa chodników
- strefy TEMPO30, progi i wyniesione przejścia
- uspokojenie ruchu (ulice jednokierunkowe, zwężenia)

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- redukcja wypadków i potrąceń pieszych o 30–50%
- poprawa komfortu pieszych i płynności ruchu

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Nawet niewielkie zmiany w organizacji ruchu w kluczowych miejscach mogą znacząco ograniczyć ryzyko wypadków

WARSZTATY W TERENIE – LAPPEENRANTA

NA CZYM POLEGA ROZWIĄZANIE?

- spacery badawcze
- praca w realnej przestrzeni miasta

DLACZEGO TO DZIAŁA?

- mieszkańcy odnoszą zmiany do własnych doświadczeń

CZEGO MOŻEMY SIĘ Z TEGO NAUCZYĆ?

Spacer badawczy lub mapa problemów jako naturalne uzupełnienie warsztatów. Angażowanie mieszkańców sprzyja społecznej akceptacji rozwiązań.

KAMPANIE EDUKACYJNE – PO CO I JAK?

Kampanie edukacyjne nie są dodatkiem do infrastruktury. **Są narzędziem, które pomaga ludziom zrozumieć zmianę, zaakceptować ją** i z niej korzystać.

CO DZIAŁA NAJLEPIEJ?

- konkret, nie hasło – mówimy o realnych sytuacjach z codziennego życia
- lokalny kontekst – ulica, szkoła, osiedle, konkretne miejsce
- ciągłość – proces, a nie jednorazowa akcja
- różne grupy odbiorców – dzieci, rodzice, seniorzy, kierowcy
- obowiązuje przy każdej inwestycji – dużej i małej

PRZYKŁADOWE FORMY DZIAŁAŃ

- edukacja komunikacyjna w szkołach i przedszkolach
- kampanie BRD (piesi, rowerzyści, prędkość, widoczność)
- działania w terenie: spacery, warsztaty, testowe zmiany
- czytelna komunikacja zmian (dlaczego, po co, na jak długo)

MOST DO SIERADZA

Nawet niewielka, dobrze zaplanowana kampania może znacząco poprawić akceptację zmian i bezpieczeństwo, zwłaszcza jeśli dotyczy konkretnych miejsc i realnych problemów mieszkańców.

CZĘŚĆ WARSZTATOWA

JAK BĘDZIEMY DZISIAJ PRACOWAĆ?

Metoda: OPERA

- będziemy pracować krok po kroku, w jasnej strukturze
- każdy ma przestrzeń, żeby się wypowiedzieć
- celem nie jest „dyskusja dla dyskusji”, tylko konkretne wnioski

👉 OPERA pomaga zebrać różne perspektywy i **zamienić je w wspólne propozycje**

DLACZEGO PRACUJEMY METODĄ OPERA?

- bo **każdy głos jest ważny** – nie tylko najbardziej aktywny
- bo zaczynamy od **indywidualnych doświadczeń**, a nie gotowych opinii
- bo przechodzimy od pomysłów do **wspólnych priorytetów**

OPERA pozwala:

- uporządkować pomysły
- znaleźć punkty wspólne
- wypracować propozycje, które mają sens lokalnie

JAKIE OBSZARY CHCEMY DZISIAJ „ZAOPIEKOWAĆ”?

01

transport zbiorowy

02

ruch pieszy i rowerowy

03

parkowanie i zarządzanie ruchem

04

bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD)

05

zarządzanie mobilnością (w tym promocja i edukacja)

"don't move, copy"
"create story together"
FUN
I think too much, keep Analising
INTERESTING
CAN'T CREATE THE STORY
Prefer to use head. Feel comfortable with thoughts logic
Some easy
React
No expectation
- it was about timing
- speed
- to be creative

KROK 1: indywidualne pomysły (O – own thoughts)

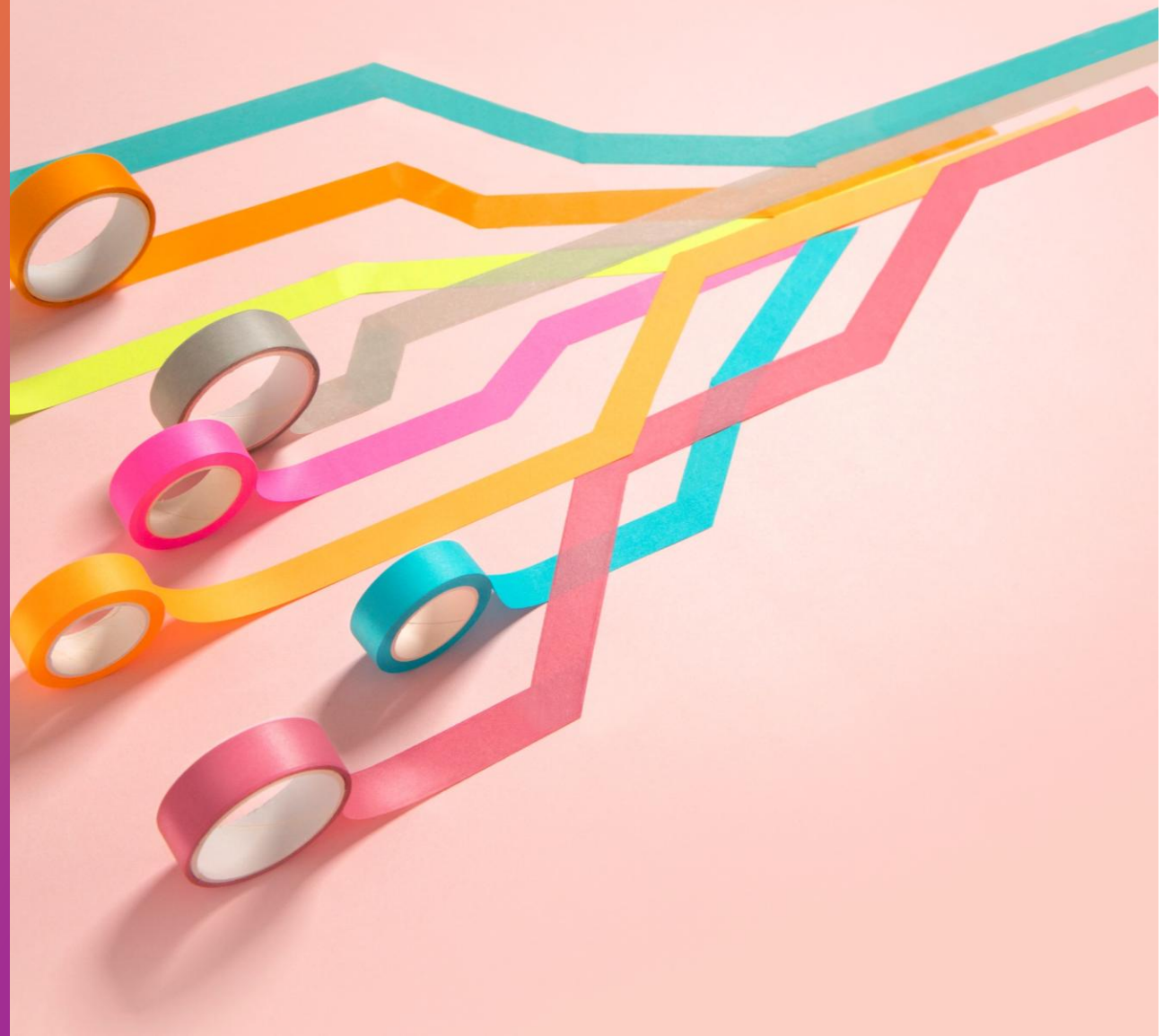
- przez kilka minut każdy **pracuje samodzielnie**
- zapisujemy swoje myśli, pomysły,
- **nie dyskutujemy**, nie komentujemy innych

👉 to moment na własne doświadczenia: jak jest dziś? co działa? co nie działa?

KROK 2: Praca w parach (P – Pair suggestions)

- łączymy się w **pary**
- **rozmawiamy** o swoich pomysłach
- **wybieramy** wspólne propozycje, na które się zgadzamy

👉 każda para zapisuje swoje propozycje na kartkach i umieszcza je na tablicy



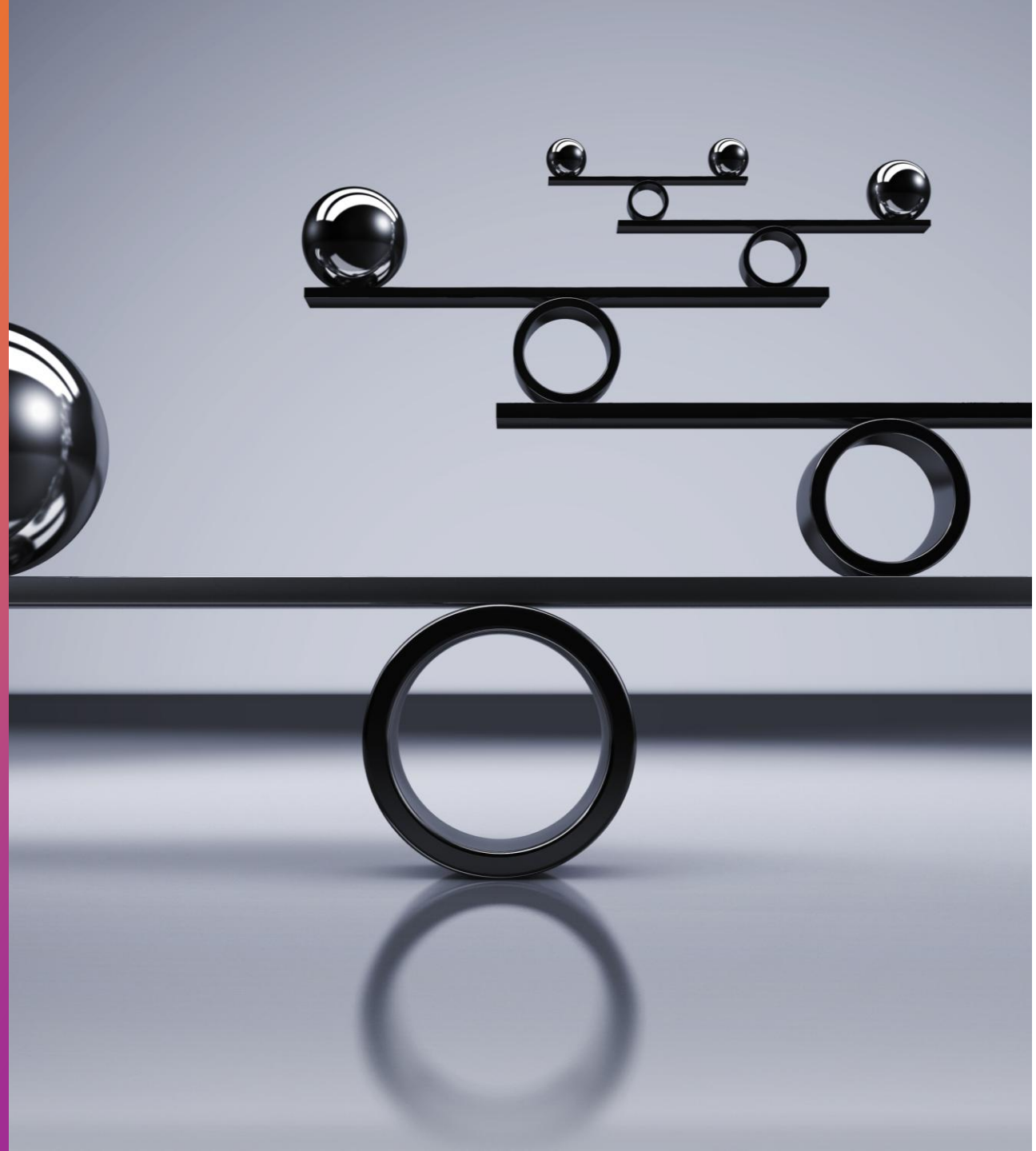
KROK 3: Wyjaśnienie i wybór (E + R)

E – Explanation

każda para krótko **wyjaśnia** swoje propozycje, bez komentarzy i ocen ze strony innych

R – Ranking

wspólnie **wybieramy** propozycje najważniejsze, głosujemy indywidualnie



KROK 4: Porządkowanie i wnioski (A – Alignment)

- podobne propozycje są **łączone i grupowane**
- ustalamy główne obszary i priorytety
- widzimy, co **naprawdę jest wspólne dla grupy**

👉 efekt: uporządkowany zestaw pomysłów, który będzie realnym wkładem do dalszych prac

CO NAM TO DAJE?

- konkretne, wspólnie wypracowane propozycje
- jasny obraz priorytetów
- poczucie współautorstwa procesu

To co dzisiaj wypracujemy**, nie trafia do szuflady** – będzie wykorzystane w dalszych pracach nad planem.

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

KONTAKT

ADRES POCZTOWY

VIA VISTULA Sp. z o.o.
ul. Stefana Garczyńskiego 17,
31-524 Kraków

STRONA WWW

www.viavistula.pl

VIA VISTULA

www.viavistula.pl

VIA VISTULA