



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



**Fundusze Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita  
Polska**

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



Sfinansowano w ramach reakcji Unii na pandemię COVID-19

Opracowanie pt.

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

Załącznik nr 2

przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

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

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

Skład autorski opracowania:

- Kierownik projektu – Maciej Mysona

Jakub Balik

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Bartłomiej Kasiuk

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

Jakub Piecuch

Justyna Wierzbowska

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

Skład i opracowanie graficzne: Natalia Jamróż

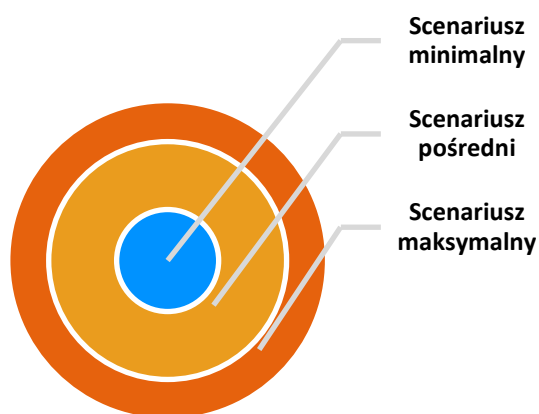
## Spis treści

<b>1.</b>	<b>WPROWADZENIE</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>ANALIZA SCENARIUSZY</b> .....	<b>12</b>
2.1.	OCENA WYKONALNOŚCI I PRIORYTETÓW .....	12
2.2.	OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W KONTEKŚCIE CELÓW STRATEGICZNYCH .....	15
2.3.	OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO .....	20
2.4.	OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ.....	23
2.5.	WYNIKI ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ .....	25
<b>3.</b>	<b>SPIS TABEL</b> .....	<b>29</b>

## 1. Wprowadzenie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+ przewiduje trzy scenariusze rozwojowe w perspektywie do 2030 roku. Różnią się one pod kątem zakresu działań realizowanych przez władze samorządowe.

Scenariusze i działania przedstawione w planie są rezultatem uwzględnienia głosów interesariuszy oraz oczekiwań mieszkańców, jak również reakcji na przepisy i trendy, które będą kształtować systemy mobilności w Polsce za kilka lat. Niemniej jednak, nie jesteśmy w stanie obecnie przewidzieć wszystkiego, co będzie miało wpływ na mobilność w naszym kraju w 2030 roku i później. Wiemy jednak, że od 2035 roku w Unii Europejskiej obowiązywać będzie zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych, a głównym celem polityki europejskiej jest **obniżenie emisji z transportu o 90% do 2050 roku**. Przewidujemy również, że wzrośnie znaczenie paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii, a ceny paliw będą nadal rosnąć, zarówno ze względu na czynniki rynkowe, jak i politykę klimatyczną. Aby osiągnąć zakładane cele planu, konieczne jest **długoterminowe myślenie i przewidywanie wyzwań**, które wynikną w przyszłości z obecnych tendencji. Nie wszystkie wyzwania Obszaru można rozwiązać w ciągu kilku lat, dlatego w planie musimy uwzględnić odpowiedzi na kwestie, które obecnie nie są jeszcze priorytetowe. Dlatego opracowaliśmy **trzy scenariusze rozwoju** systemu mobilności w Obszarze Funkcjonalnym Miasta Siedlce oraz odniesienie, które stanowi punkt wyjścia dla tych scenariuszy.



Plan zrównoważonej mobilności nie jest listą niewykonalnych postulatów, pożądanych inwestycji czy życzeń. Z każdym scenariuszem związane są konkretne działania, które mają przynieść mierzalne efekty. Planowanie długoterminowe musi jednak mieć elastyczny charakter, a zmieniająca się sytuacja wpływać na aktualizację zapisów Planu. Scenariusz referencyjny jest tłem dla zmian kierunku polityki mobilności, które wyznaczają poszczególne scenariusze Planu. Każdy kolejny scenariusz wyznacza zestawy coraz skuteczniejszych środków, mających doprowadzić do zmian w systemie mobilności.

SCENARIUSZ REFERENCYJNY	SCENARIUSZ MINIMALNY	SCENARIUSZ POŚREDNI	SCENARIUSZ MAKSYMALNY
<p>Obecnie trwające procesy i działania, które są zaplanowane lub realizowane niezależnie od Planu Zrównoważonej Mobilności.</p> <p>Stanowi punkt odniesienia.</p>	<p>Minimalny zestaw działań, które powinny zostać zrealizowane w odpowiedzi na trwające procesy i realizowane inwestycje.</p>	<p>Zestaw działań, które wymagają przekonania do ich realizacji pewnych interesariuszy czy sprzyjających uwarunkowań zewnętrznych.</p>	<p>Działania możliwe do zrealizowania przy pełnym zaangażowaniu samorządów MOF i w sprzyjających okolicznościach, trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu.</p>

Tabela 1. Scenariusze w planie mobilności

<p><b>SCENARIUSZ REFERENCYJNY (BAU, <i>business as usual</i>)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transport publiczny nie będzie realną alternatywą dla samochodów ze względu na rosnące ceny biletów oraz spadającą liczbę kursów.</li> <li>- Zwiększy się ruch samochodów na drogach. Ulice będą stopniowo coraz bezpieczniejsze, jednak ze względu na ich zatłoczenie, nie będzie można uznać ich za przyjazne dla pieszych i rowerzystów. Niewykorzystana zostanie szansa na uspokojeniu ruchu, dzięki otwarciu nowego odcinka autostrady A2 i wschodniej obwodnicy Siedlec. Wydłuży się czas podróży każdym ze środków transportu, a w konsekwencji zwiększą się koszty przemieszczeń po obszarze i wzrosną emisje z transportu.</li> <li>- Nie będzie funkcjonowała integracja pomiędzy transportem autobusowym a kolejowym.</li> <li>- Procesy suburbanizacyjne będą się pogłębiać, co przełoży się na duży wzrost kosztów finansowych, społecznych i środowiskowych, związanych z dłuższymi dojazdami.</li> <li>- Nastąpi wzrost zapotrzebowania na kolejne miejsca parkingowe.</li> </ul>
---	---

**SCENARIUSZ  
MINIMALNY**

- Będziemy odpowiadać na skutki procesów przestrzennych i transportowych z pewną skutecznością. Osiągnięty zostanie najważniejszy cel planu: transport publiczny na terenie MOF Miasta Siedlce będzie bardziej atrakcyjny, jednak pozostanie na niskim poziomie integracji ze względu na powstawanie alternatywnych systemów gminnych, przez co efekty podejmowanych działań pozostaną ograniczone.
- Istotnie poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w tym dostępność infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. W mieście Siedlce pojawi się strefa ruchu uspokojonego.
- Oferta połączeń na odbudowywanych i modernizowanych liniach kolejowych będzie na skromnym poziomie, nie odpowiadającym potrzebom pasażerów.
- Podjęte zostaną próby integracji pomiędzy transportem autobusowym a kolejowym, jednak bez skutków.
- Po realizacji kluczowych inwestycji w perspektywie 2030+ znaczenie ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego nieznacznie wzrośnie.
- Polityka parkingowa będzie prowadzona jedynie częściowo, nie dając pełnych rezultatów.
- Czas i koszt podróży utrzyma się na poziomie z 2022 roku, emisje z transportu utrzymają się na tym samym poziomie lub wzrosną.

**SCENARIUSZ  
POŚREDNI**

- Transport publiczny będzie atrakcyjnym wyborem w kluczowych relacjach ze względu na jego uprzywilejowanie i dobrą integrację.
- Oferta połączeń na odbudowywanych i modernizowanych liniach kolejowych będzie na poziomie odpowiadającym potrzebom pasażerów.
- Istotnie poprawi się sieć dróg rowerowych i pieszych oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a co za tym idzie, wzrośnie atrakcyjność poruszania się rowerem i ruchu pieszego oraz spadnie emisyjność transportu.
- Działania gmin MOF na rzecz uruchomienia nowych linii i poprawy oferty przewozowej będą miały charakter zintegrowany, dzięki funkcjonującym porozumieniom i integracji biletowej z transportem kolejowym. Czas i koszt podróży spadnie w porównaniu do 2022 roku.
- Większość budynków będzie powstawało w miejscach, gdzie istnieją perspektywy przyjaznej dla środowiska obsługi komunikacyjnej, zmniejszając przy tym emisyjność i długość podróży.
- Polityka parkingowa w dużym stopniu poprawi sytuację z parkowaniem w centrum Siedlec.

**SCENARIUSZ  
MAKSYMALNY**

- Zrealizowane zostaną wszystkie inwestycje, których wyraźnym priorytetem będzie zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców.
- Sieć piesza i rowerowa będzie rozwijana w znacznym stopniu, zachęcając mieszkańców i turystów do aktywnej mobilności; ruch pieszy i rowerowy będzie wspierany przez systemy współdzielenia rowerów i urządzeń transportu osobistego w MOF Miasta Siedlce.
- Powołany zostanie związek powiatowo-gminny, do którego włączone zostaną gminy z MOF Miasta Siedlce nie biorące udziału w przygotowaniu PZMM oraz zbudowana zostanie atrakcyjna oferta przewozowa obejmująca wszystkie miejscowości w MOF Miasta Siedlce.
- Zagospodarowanie przestrzenne będzie w pełni ukierunkowane na sprawną obsługę transportową.
- Znacznie zmniejszy się emisyjność transportu ze względu na wsparcie infrastruktury związanej z elektromobilnością i paliwami alternatywnymi.

Tabela 2. Lista działań wypracowanych w ramach prac diagnostycznych oraz warsztatów z mieszkańcami i interesariuszami wraz z przypisaniem do scenariuszy

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz minimalny	Scenariusz pośredni	Scenariusz maksymalny
<b>Wspólny system mobilności</b>					
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP		✓	✓	✓
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej		✓	✓	✓
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego			✓	✓
1.4.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów		✓	✓	✓
1.5.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych			✓	✓
1.6.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime			✓	✓
1.7.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego			✓	✓

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz minimalny	Scenariusz pośredni	Scenariusz maksymalny
1.8.	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności			✓	✓
1.9.	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego				✓
1.10.	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami				✓
1.11.	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności				✓
<b>Dobrze zaplanowany MOF</b>					
2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje			✓	✓
2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce			✓	✓
2.3.	Cyfryzacja danych przestrzennych	✓	✓	✓	✓
2.4.	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu			✓	✓
<b>Zintegrowany system transportu publicznego</b>					
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce			✓	✓
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei	✓	✓	✓	✓
3.3.	Budowa węzłów przesiadkowych			✓	✓



Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz minimalny	Scenariusz pośredni	Scenariusz maksymalny
	w sąsiedztwie przystanków kolejowych				
3.4.	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach		✓	✓	✓
3.5.	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	✓	✓	✓	✓
3.6.	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce			✓	✓
3.7.	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym			✓	✓
3.8.	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF			✓	✓
3.9.	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce		✓	✓	✓
3.10.	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)			✓	✓
<b>Rozwój mobilności aktywnej</b>					
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	✓	✓	✓	✓
4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej			✓	✓
4.3.	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób			✓	✓

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz minimalny	Scenariusz pośredni	Scenariusz maksymalny
	z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.				
4.4.	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	✓	✓	✓	✓
4.5.	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej			✓	✓
4.6.	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym			✓	✓
4.7.	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną			✓	✓
4.8.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej			✓	✓
4.9.	Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe				✓
<b>Mniej energochłonny system transportowy</b>					
5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej			✓	✓
5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach			✓	✓
5.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej		✓	✓	✓
5.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych			✓	✓

Nr działania	Działanie	BAU	Scenariusz minimalny	Scenariusz pośredni	Scenariusz maksymalny
5.5.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego			✓	✓
5.6.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym			✓	✓
5.7.	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej			✓	✓
5.8.	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym			✓	✓
5.9.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych				✓
<b>Świadomi mieszkańcy MOF</b>					
6.1.	Poprawa wizerunku transportu publicznego			✓	✓
6.2.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego			✓	✓
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	✓	✓	✓	✓
6.4.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji				✓

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

## 2. Analiza scenariuszy

### 2.1. Ocena wykonalności i priorytetów

W trakcie konsultacji społecznych uczestnicy dokonywali oceny wykonalności i priorytetów poszczególnych działań. Przyporządkowywali oni proponowane działania na macierzy priorytetu i wykonalności, oceniając stopień pilności i realności ich realizacji. Dla każdego działania określano priorytet (niski, średni, wysoki) oraz wykonalność (niska, średnia, wysoka). Wyniki analizy tych zmiennych zostały przedstawione za pomocą liczb od 1 (niski) do 3 (wysoki), co umożliwiło prezentację ocen w sposób ilościowy. Jeżeli priorytet lub wykonalność danego działania było oceniane przez więcej niż jedną grupę warsztatową, ostateczny wynik został obliczony jako średnia arytmetyczna tych ocen.

Tabela 3. Lista działań wypracowanych w ramach prac diagnostycznych oraz warsztatów z mieszkańcami i interesariuszami wraz z przypisaniem do scenariuszy

Nr działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	2,00	2,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	2,00	1,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	3,00	1,00
1.4.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	3,00	2,00
1.5.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	3,00	3,00
1.6.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00	2,00
1.7.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	3,00	2,00
1.8.	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności	2,00	2,00
1.9.	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego	3,00	1,00
1.10.	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami	1,00	2,00
1.11.	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności	2,00	1,00
2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje	2,50	2,00

Nr działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce	3,00	1,50
2.3.	Cyfryzacja danych przestrzennych	2,50	2,00
2.4.	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu	3,00	2,50
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce	2,00	2,00
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei	3,00	1,00
3.3.	Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych	3,00	3,00
3.4.	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach	3,00	2,00
3.5.	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	3,00	2,00
3.6.	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce	3,00	3,00
3.7.	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym	3,00	3,00
3.8.	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF	3,00	3,00
3.9.	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce	2,00	2,00
3.10.	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)	3,00	2,00
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	3,00	2,50
4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej	2,50	2,50
4.3.	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	3,00	2,50
4.4.	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	3,00	1,00
4.5.	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej	2,50	2,50
4.6.	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym	3,00	2,50

Nr działania	Działanie	Priorytet (średnia)	Wykonalność (średnia)
4.7.	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną	2,00	2,00
4.8.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej	3,00	1,50
4.9.	Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	1,00	2,00
5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej	3,00	2,00
5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach	2,50	1,50
5.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	3,00	3,00
5.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych	3,00	2,00
5.5.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,50	2,50
5.6.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym	2,00	2,50
5.7.	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej	2,50	2,50
5.8.	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym	2,50	2,50
5.9.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych	1,50	1,50
6.1.	Poprawa wizerunku transportu publicznego	3,00	3,00
6.2.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	3,00	3,00
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	3,00	2,50
6.4.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	2,50	2,00

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

## 2.2. Ocena efektywności działań w kontekście celów strategicznych

Tabela 4. Skala ocen efektywności

Klasa	Nie wpływa na realizację celu lub mało skuteczne / najmniej skuteczne	Umiarkowanie skuteczne	Najbardziej skuteczne
Ocena efektywności	1	2	3

Tabela 5. Ocena efektywności działań

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
<b>Wspólny system mobilności</b>					
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	1,00	1,00	1,00	1,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	1,00	1,00	1,00	1,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	3,00	2,00	3,00	2,67
1.4.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	2,00	1,00	3,00	2,00
1.5.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	1,00	1,00	1,00	1,00
1.6.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00	1,00	2,00	1,67
1.7.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,00	2,00	3,00	2,33

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
1.8.	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności	1,00	1,00	2,00	1,33
1.9.	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego	1,00	1,00	2,00	1,33
1.10.	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami	1,00	1,00	2,00	1,33
1.11.	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności	1,00	1,00	2,00	1,33
<b>Dobrze zaplanowany MOF</b>					
2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje	2,00	1,00	3,00	2,00
2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce	3,00	2,00	1,00	2,00
2.3.	Cyfryzacja danych przestrzennych	1,00	1,00	1,00	1,00
2.4.	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu	3,00	2,00	3,00	2,67
<b>Zintegrowany system transportu publicznego</b>					
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce	2,00	1,00	3,00	2,00
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei	2,00	2,00	2,00	2,00



Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
3.3.	Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych	2,00	2,00	3,00	2,33
3.4.	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach	2,00	1,00	2,00	1,67
3.5.	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	2,00	1,00	2,00	1,67
3.6.	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce	1,00	1,00	2,00	1,33
3.7.	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym	1,00	1,00	2,00	1,33
3.8.	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF	2,00	1,00	2,00	1,67
3.9.	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce	2,00	1,00	3,00	2,00
3.10.	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)	3,00	2,00	3,00	2,67
<b>Rozwój mobilności aktywnej</b>					
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	3,00	2,00	2,00	2,33
4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej	3,00	3,00	2,00	2,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
4.3.	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,00	3,00	2,00	2,33
4.4.	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	3,00	3,00	2,00	2,67
4.5.	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej	3,00	3,00	2,00	2,67
4.6.	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym	3,00	1,00	3,00	2,33
4.7.	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną	2,00	1,00	2,00	1,67
4.8.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej	1,00	2,00	1,00	1,33
4.9.	Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	3,00	1,00	2,00	2,00
<b>Mniej energochłonny system transportowy</b>					
5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej	2,00	3,00	1,00	2,00
5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach	2,00	2,00	1,00	1,67
5.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	1,00	3,00	1,00	1,67
5.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	1,00	3,00	1,00	1,67

Nr działania	Działanie	Efektywność (wpływ na podział modalny)	Efektywność (wpływ na BRD)	Efektywność (wpływ na dostępność PTZ)	Efektywność (średnia)
	w miejscach szczególnie niebezpiecznych				
5.5.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,00	3,00	1,00	2,00
5.6.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym	1,00	3,00	1,00	1,67
5.7.	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej	1,00	3,00	1,00	1,67
5.8.	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym	1,00	1,00	1,00	1,00
5.9.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych	1,00	1,00	1,00	1,00
<b>Świadomi mieszkańcy MOF</b>					
6.1.	Poprawa wizerunku transportu publicznego	2,00	1,00	1,00	1,33
6.2.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	2,00	2,00	1,00	1,67
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,00	2,00	1,00	1,67
6.4.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	1,00	1,00	1,00	1,00

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

## 2.3. Ocena wpływu działań na środowisko

Tabela 6. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat

Brak wpływu lub potencjalnie negatywny	Umiarkowanie pozytywny	Najbardziej pozytywny
1,00	2,00	3,00

Wyjaśnienie skali ocen wpływu poszczególnych działań na środowisko:

- **Brak wpływu lub potencjalnie negatywny (1)** – brak zidentyfikowanych oddziaływań lub potencjalnie negatywne;
- **Umiarkowanie pozytywny (2)** – oddziaływanie pozytywne, które może wpłynąć na poprawę aktualnego stanu środowiska naturalnego lub na zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko naturalne;
- **Najbardziej pozytywny (3)** – pozytywne oddziaływanie, które bezpośrednio będzie odczuwalne jako istotna poprawa aktualnego stanu środowiska lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływania.

Tabela 7. Ocena wpływu działań na środowisko

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	1,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	1,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.4.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	2,00
1.5.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	1,00
1.6.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00
1.7.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.8.	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności	1,00
1.9.	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego	1,00
1.10.	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami	1,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
1.11.	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności	1,00
2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje	2,00
2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce	2,00
2.3.	Cyfryzacja danych przestrzennych	1,00
2.4.	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu	3,00
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce	2,00
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei	3,00
3.3.	Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych	2,00
3.4.	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach	2,00
3.5.	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	3,00
3.6.	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce	1,00
3.7.	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym	1,00
3.8.	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF	2,00
3.9.	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce	2,00
3.10.	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)	2,00
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	3,00
4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej	3,00
4.3.	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,00
4.4.	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	3,00
4.5.	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej	3,00
4.6.	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym	2,00

Nr działania	Działanie	Ocena wpływu na środowisko
4.7.	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną	3,00
4.8.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej	2,00
4.9.	Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	3,00
5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej	2,00
5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach	2,00
5.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	1,00
5.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych	1,00
5.5.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,00
5.6.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym	2,00
5.7.	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej	2,00
5.8.	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym	2,00
5.9.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych	3,00
6.1.	Poprawa wizerunku transportu publicznego	1,00
6.2.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	2,00
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,00
6.4.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	1,00

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

## 2.4. Ocena efektywności kosztowej

Dla dokonania oceny kosztów poszczególnych działań, zostały one podzielone na trzy kategorie ze względu na zmieniające się uwarunkowania technologiczne i społeczno-gospodarcze. Działania o niskim koszcie wymagają finansowania do 500 tysięcy złotych. Natomiast dla działań o wysokim koszcie, nakłady inwestycyjne muszą wynosić co najmniej 20 milionów złotych.

Tabela 8. Skala ocen efektywności kosztowej

Klasa kosztów	Wysoki koszt	Średni koszt	Niski koszt
Ocena efektywności	1	2	3

Tabela 9. Ocena efektywności kosztowej

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	3,00
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	3,00
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.4.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	3,00
1.5.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	3,00
1.6.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	2,00
1.7.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,00
1.8.	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności	2,00
1.9.	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego	3,00
1.10.	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami	3,00
1.11.	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności	3,00
2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje	2,00
2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce	1,00
2.3.	Cyfryzacja danych przestrzennych	3,00

Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
2.4.	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu	3,00
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce	2,00
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei	3,00
3.3.	Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych	1,00
3.4.	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach	3,00
3.5.	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	1,00
3.6.	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce	3,00
3.7.	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym	3,00
3.8.	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF	2,00
3.9.	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce	3,00
3.10.	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)	2,00
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	1,00
4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej	2,00
4.3.	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,00
4.4.	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	1,00
4.5.	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej	2,00
4.6.	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym	2,00
4.7.	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną	3,00
4.8.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej	2,00
4.9.	Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	2,00
5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej	3,00



Nr działania	Działanie	Efektywność kosztowa
5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach	2,00
5.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	3,00
5.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych	2,00
5.5.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,00
5.6.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym	1,00
5.7.	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej	3,00
5.8.	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym	2,00
5.9.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych	2,00
6.1.	Poprawa wizerunku transportu publicznego	2,00
6.2.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	3,00
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	3,00
6.4.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	3,00

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

## 2.5. Wyniki analizy wielokryterialnej

W poniższej tabeli przedstawiono zadania, które uzyskały najbardziej efektywną relację kosztu, wpływu oraz efektu środowiskowego, po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej. Poszczególne aspekty otrzymały następujące wagi:

- **Priorytet** wg mieszkańców i interesariuszy – waga 0,2;
- **Wykonalność** wg mieszkańców i interesariuszy – waga 0,2;
- **Koszt** – waga 0,2;
- **Średnia efektywność** – waga 0,2;
- **Wpływ na środowisko** – waga 0,2.

Tabela 10. Wynik analizy wielokryterialnej

Nr działania	Działanie	Wynik analizy
2.4.	Rozwój zabudowy z uwzględnieniem transportu	2,83
4.6.	Integracja sieci rowerowej i pieszej z publicznym transportem zbiorowym	2,57
4.2.	Rozbudowa punktowej infrastruktury pieszej	2,53
4.5.	Rozbudowa punktowej infrastruktury rowerowej	2,53
6.3.	Promowanie aktywnej i zrównoważonej mobilności oraz edukacja odnośnie negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego	2,53
6.4.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,43
1.4.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów	2,40
3.2.	Współpraca na rzecz dobrej kolei	2,40
5.1.	Prowadzenie aktywnej polityki parkingowej	2,40
4.1.	Rozwój liniowej infrastruktury pieszej	2,37
4.3.	Zapewnienie pieszej dostępności przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami, wózków dziecięcych itp.	2,37
3.4.	Lepsze wykorzystanie Centrum Przesiadkowego w Siedlcach	2,33
3.8.	Poprawa i rozbudowa systemu informacji pasażerskiej na terenie MOF	2,33
3.10.	Wdrożenie rozwiązań dających priorytet w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego (szczególnie w centrum Siedlec)	2,33
5.3.	Przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego i oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych oraz szczególnie niebezpiecznych punktów na sieci drogowej	2,33
1.7.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego	2,27
3.3.	Budowa węzłów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowych	2,27
3.6.	Opracowanie oraz wdrożenie jednolitego, bezpiecznego standardu przystankowego dla MOF Miasta Siedlce	2,27
3.7.	Audyt wyposażenia przystanków komunikacyjnych na terenie MOF Miasta Siedlce oraz ich modernizacja zgodnie z opracowanym standardem przystankowym	2,27
1.5.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych	2,20

Nr działania	Działanie	Wynik analizy
3.9.	Poprawa rozkładów jazdy na liniach PTZ organizowanych przez miasto Siedlce	2,20
5.5.	Kameralizacja ruchu drogowego w obszarach dużej koncentracji ruchu pieszego i rowerowego	2,20
5.9.	Stosowanie środków ochrony przed hałasem komunikacyjnym	2,20
4.9.	Zazielenianie przestrzeni pieszej i sieci rowerowej	2,17
3.5.	Wymiana najstarszego taboru autobusowego na pojazdy zeroemisyjne oraz zakup nowego taboru do obsługi rozszerzonej oferty przewozowej	2,13
1.3.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,13
4.4.	Rozwój liniowej infrastruktury rowerowej	2,13
4.8.	Rozwój systemu wymiany informacji na temat sieci pieszej i rowerowej oraz systemów zarządzania mobilnością aktywną	2,13
5.8.	Wprowadzanie i egzekwowanie rozwiązań porządkujących dostawy towarów w przestrzeni miejskiej	2,13
2.1.	Centra lokalne – tworzenie miejsc agregujących różne funkcje	2,10
6.2.	Poprawa wizerunku transportu publicznego	2,07
3.1.	Rozszerzenie zakresu obowiązywania porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji PTZ poprzez wydłużenie tras linii podmiejskich organizowanych przez miasto Siedlce	2,00
4.7.	Pilotaże systemów rowerów, UTO itp. współdzielonych z możliwością wdrożenia ich na stałe	2,00
1.6.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime	1,93
5.2.	Budowa parkingów buforowych (Park&Go) w Siedlcach	1,93
5.4.	Stosowanie infrastrukturalnych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach szczególnie niebezpiecznych	1,93
2.2.	Reorganizacja śródmieścia Miasta Siedlce	1,90
2.3.	Cyfryzacja danych przestrzennych	1,90
6.1.	Partycypacyjne planowanie usług i inwestycji	1,90
1.9.	Analiza możliwości zmiany formy prawnej wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego	1,87
5.6.	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości i ochrona przed hałasem drogowym	1,83

Nr działania	Działanie	Wynik analizy
1.1.	Rozszerzenie działalności zespołu ds. SUMP	1,80
5.7.	Wsparcie dla rozwoju systemu ładowania pojazdów elektrycznych	1,80
1.8.	Prowadzenie badań i analiz w zakresie zrównoważonej mobilności	1,67
1.10.	Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności z Metropolią Warszawską, MOF Łukowa i jej członkami	1,67
1.11.	Współpraca z samorządami MOF Miasta Siedlce nieobjętych Planem Mobilności	1,67
1.2.	Przeprowadzenie analiz finansowych i możliwości dotyczących integracji taryfowo-biletowej	1,60

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

Największą średnią liczbę punktów w analizie wielokryterialnej uzyskał scenariusz pośredni. Zakłada on najbardziej korzystne warunki rozwoju MOF Miasta Siedlce, czyli dobrą sytuację społeczno-gospodarczą, ale też dobrą sytuację polityczną, opierającą się na współpracy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego Obszaru.

Drugi najwyższy wynik to scenariusz minimalny, a najniższy z proponowanych wariantów uzyskał scenariusz maksymalny.

Tabela 11. Punktacja scenariuszy

Scenariusz minimalny	Scenariusz pośredni	Scenariusz maksymalny
2,169	2,197	2,148

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

## 3. Spis tabel

### SPIS TABEL

TABELA 1. SCENARIUSZE W PLANIE MOBILNOŚCI .....	5
TABELA 2. LISTA DZIAŁAŃ WYPRACOWANYCH W RAMACH PRAC DIAGNOSTYCZNYCH ORAZ WARSZTATÓW Z MIESZKAŃCAMI I INTERESARIUSZAMI WRAZ Z PRZYPIANIEM DO SCENARIUSZY.....	7
TABELA 3. LISTA DZIAŁAŃ WYPRACOWANYCH W RAMACH PRAC DIAGNOSTYCZNYCH ORAZ WARSZTATÓW Z MIESZKAŃCAMI I INTERESARIUSZAMI WRAZ Z PRZYPIANIEM DO SCENARIUSZY.....	12
TABELA 4. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI .....	15
TABELA 5. OCENA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ .....	15
TABELA 6. SKALA OCEN WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO I KLIMAT .....	20
TABELA 7. OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ NA ŚRODOWISKO .....	20
TABELA 8. SKALA OCEN EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ .....	23
TABELA 9. OCENA EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ .....	23
TABELA 10. WYNIK ANALIZY WIELOKRYTERIALNEJ.....	26
TABELA 11. PUNKTACJA SCENARIUSZY .....	28