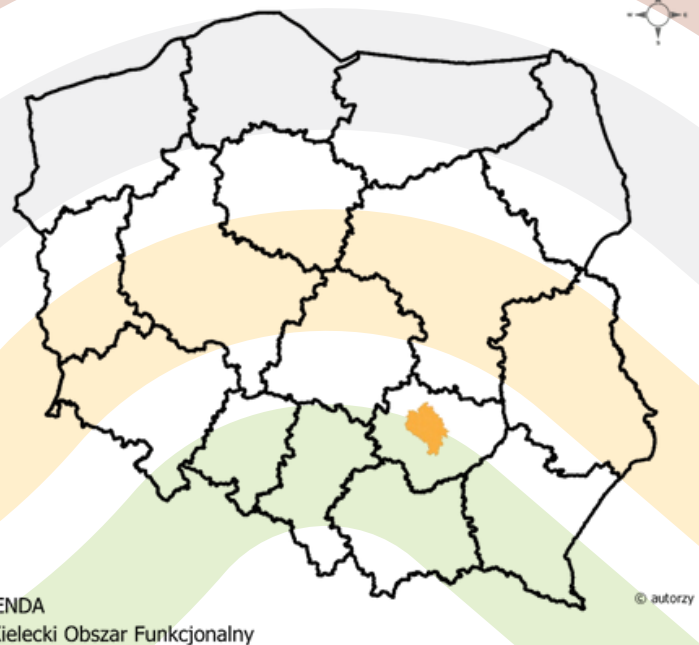




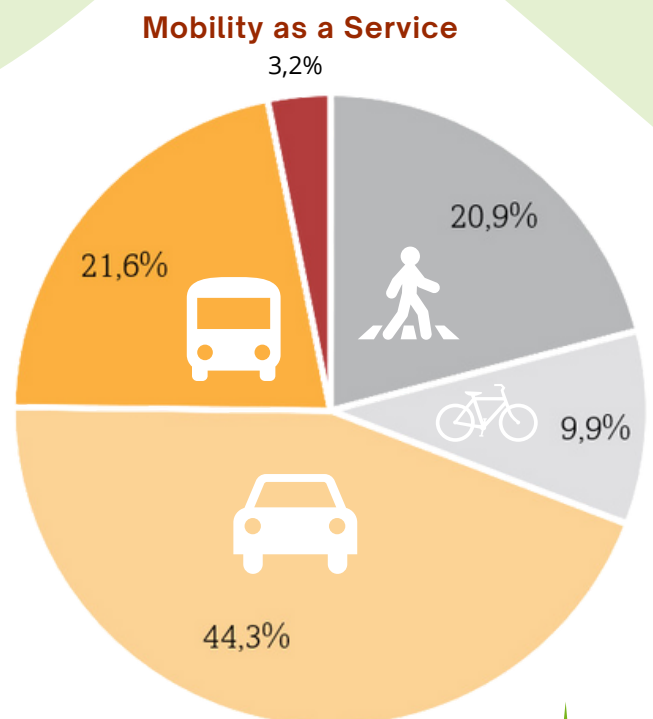
# PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO (SUMP KOF)

## Stan istniejący

Diagnoza stanu istniejącego jest jednym z kluczowych komponentów planowania zrównoważonej mobilności w obszarze. Dokładna i rzetelna diagnoza została przeprowadzona dla wszystkich gałęzi systemu transportowego, obejmując analizę zarówno uwarunkowań lokalnych, jak i strategicznych. W wyniku prac nad diagnozą, zebrano różnorodne dane, w tym wyniki badań ankietowych, pomiarów potoków pasażerskich czy też natężenia ruchu w obszarze. Wykonano m.in. analizy funkcjonowania Publicznego Transportu Zbiorowego i analizy dostępności przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów. Diagnoza stanowi podstawę do dalszych prac związanych z opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, umożliwiając szczegółową analizę problemów i określenie priorytetów działań.



W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym wyznaczono podział zadań przewozowych (modal split) na podstawie przeprowadzonych ankiet. Sumaryczny wskaźnik otrzymano dla całego obszaru, co jest kluczowym parametrem pod kątem wiedzy o zrównoważonej mobilności w obszarze. Na wykresie obok pokazano wykorzystanie poszczególnych środków transportu. Najwięcej osób korzysta z samochodu osobowego (44,3%), a około 21,6% porusza się publicznym transportem zbiorowym. Znaczny odsetek ankietowanych porusza się pieszo (20,9%). Na podróż rowerem decyduje się niespełna 10% ankietowanych.



# Partycypacja społeczna

Ważnym elementem SUMP jest również proces konsultacji społecznych i spotkań warsztatowych, w którym uczestniczyli mieszkańcy, przedstawiciele samorządów, organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy oraz interesariusze związani z transportem. Ich opinie i sugestie zostały uwzględnione w dalszych pracach nad planem. Konsultacje były podzielone na etapy - I, II oraz III.

## I Etap Konsultacji Społecznych (I 2023) - diagnoza problemów



## II Etap Konsultacji Społecznych (IV 2023) - warsztaty na temat działań



## III Etap Konsultacji Społecznych - omówienie Projektu Planu

Do uzupełnienia po III Etapie



## Scenariusze i cele

W dokumencie określone zostały różne scenariusze rozwoju - każdy z nich kładzie nacisk na inne pakiety działań. Z proponowanych scenariuszy na podstawie oceny wielokryterialnej wybrany został **scenariusz preferowany**.

### S0 - BAU

W scenariuszu BAU zakłada się realizację inwestycji strategicznych, przesądzonych do realizacji.

### S1 - Publiczny Transport Zbiorowy

Zakłada położenie największego nacisku na inwestycje oraz poprawę funkcjonowania PTZ

### S2 - MOBILNOŚĆ

Zakłada poprawę systemu PTZ przy szczególnym udziale i integracji podróży pieszych, rowerem oraz Maas (Mobility as a service)

### S3 - OGRANICZENIA DLA SAMOCHODÓW

Zakłada wprowadzanie stopniowo ograniczeń dla ruchu kołowego, zwłaszcza w obszarach centralnych

W SUMP określono cele operacyjne. Cele powinny zostać osiągnięte poprzez realizację pakietów działań zapisanych w SUMP KOF.

1

Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.

2

Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.

3

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

4

Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej.

5

Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.

6

Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei osiedli i miast 15 - minutowych - likwidacja miejskiej wyspy ciepła i reorganizacja systemu transportowego w centrum większych miast.

# Pakiety działań

Działanie	Nazwa działania
1.1	Integracja taryfowo-biletowa
1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych
1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych
1.4	Remaszrutywacja linii transportu publicznego
1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów
1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym
1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF
2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF
2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili
2.4	Rozbudowa systemu tadowarek elektrycznych dla autobusów
2.5	System roweru miejskiego
3.1	Strefy ruchu uspokojonego
3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych w całym obszarze
3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach
3.5	Organizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych
3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF
3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury
4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)
4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)
5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych
5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development
6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF
6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych
6.3	Usunięcie barier architektonicznych
6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności
6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów
6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie
6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP
6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF