

Raport z Konsultacji Społecznych
Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Północy

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu)	Treść uwagi/ propozycja zapisu	Uzasadnienie uwagi/ propozycji	Wniosek przyjęto/ odrzucono	Uzasadnienie w przypadku odrzużenia wniosku
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego				
1.1	Str. 6, Rozdział 1	Brak uwzględnienia dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu regionalnym (wojewódzkim) tj. Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego, Program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach lokalnych w województwie świętokrzyskim 2019-2023 – bezpieczni na 5+.	Uwaga zasługuje na uwzględnienie w związku z powoływaniem się na stronie 8 na SRWŚ 2030+. Nie uwzględnianie dokumentów szczebla regionalnego stanowi pewnego rodzaju niekonsekwencję, w odniesieniu do innych części dokumentu.	PRZYJĘTO	Na stronie 6 dodatkowo przytoczono wskazane dokumenty.
1.2	Str. 7, Rozdział 1	Jest: Pociąga on za sobą szereg innych	Literówka	PRZYJĘTO	

		<p>negatywnych zjawisk, takich jak: wydłużenie czasu podróży, zwiększenie liczby wypadków, wzrost kosztów eksplantacji pojazdów zarówno indywidualnych, jak i wykorzystywanych w transporcie zbiorowym oraz w transporcie towarów, wzrost kosztów utrzymania infrastruktury, wzrost zanieczyszczenia środowiska substancjami szkodliwymi.</p> <p>Powinno być: Pociąga on za sobą szereg innych negatywnych zjawisk, takich jak: wydłużenie czasu podróży, zwiększenie liczby wypadków, wzrost kosztów eksploatacji pojazdów zarówno indywidualnych, jak i wykorzystywanych w transporcie zbiorowym oraz w transporcie towarów, wzrost kosztów utrzymania infrastruktury, wzrost zanieczyszczenia środowiska substancjami szkodliwymi.</p>			
1.3	Str. 22 Rozdział 3.3	<p>Jest:</p> <p>Przykłady europejskie pokazują jednak, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia na drogach, w miastach.</p> <p>Powinno być:</p>	Literówka	PRZYJĘTO	

		Przykłady europejskie pokazują jednak, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia na drogach, w miastach .			
1.4	Str. 24 Rozdział 3.4	<p>W tekście występują pojęcia: ciąg pieszy, ciąg pieszo-rowerowy, chodnik”</p> <p>Nie występuje pojęcie ciągu pieszego lub ciągu pieszo-rowerowego w ustawie prawo o ruchu drogowym. Zaleca się używanie pojęcia chodnik, droga dla pieszych, droga dla pieszych i rowerów, droga dla rowerów</p>	Stosowanie pojęć w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego winno opierać się na definicjach zamieszczonych w ustawie „prawo o ruchu drogowym”	ODRZUCONO	W zakresie mobilności mówimy o ciągach pieszych oraz o ciągach pieszo-rowerowych, które nie zawsze muszą się pokrywać z chodnikiem czy drogą rowerową.
1.5	Strona 24 Rozdział 3.4	<p>W tekście wskazano: „Z perspektywy osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej (np. osoby poruszające się z wózkami dziecięcymi) należy stwierdzić, że część infrastruktury pieszej jest niedostosowana do ich potrzeb.”</p> <p>Propozycja zmian: „Z perspektywy osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej (np. osoby poruszające się na wózkach lub użyciem urządzeń poprawiających mobilność) należy stwierdzić, że część infrastruktury pieszej jest niedostosowana do ich potrzeb.</p>	Osoby poruszające się z wózkami dziecięcymi nie są w domyśle osobami o ograniczonej zdolności ruchowej	ODRZUCONO	Osoby poruszające się z wózkami dziecięcymi uznawane są jako osoby o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.6	Strona 24 Rozdział 3.4	<p>W tekście zawarto zapis: „Obniżenie krawężników przy przejściach dla pieszych jest niewystarczające, przez co wjazd wózkiem na chodnik jest utrudniony.”</p> <p>Propozycja zmiany: „Nieprawidłowe wykonanie obniżenia krawężników przy przejściach dla pieszych jest częstym powodem powstawania trudności przy bezpiecznym wjeżdżaniu wózkiem na chodnik.</p>	<p>Obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych jest działaniem podstawowym przy projektowaniu i wykonywaniu przejść dla pieszych, lokalizowanych na drogach o przekroju ulicznym.</p>	PRZYJĘTO	Zapis preredagowano
1.7	Strona 27 Rozdział 3.5	<p>W tekście użyto sformułowania: „Jednak takie działania wymagają wykonania szeregu prac koncepcyjnych, planistycznych tj. np. opracowania kompleksowego planu sieci dróg i ścieżek rowerowych, wytycznych dotyczących standardów infrastruktury.”</p> <p>Propozycja zmian: „Jednak takie działania wymagają wykonania szeregu prac koncepcyjnych, planistycznych tj. np. opracowania kompleksowego planu sieci dróg, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów, wytycznych dotyczących standardów infrastruktury.”</p>	<p>Stwierdzenie ścieżka rowerowa nie występuje obecnie w ustawie prawo o ruchu drogowym oraz w przepisach techniczno-budowlanych dla dróg.</p>	ODRZUCONO	<p>Pojęcie ścieżki rowerowej jest jak najbardziej poprawne i często używane w kontekście planowania mobilności. Ścieżki rowerowe nie oznacza to samo co drogi rowerowe.</p>

1.8	Str. 28 Rozdział 3.6.2	<p>Jest:</p> <p>„DARJAN” Dariusz Kurcbart realizuje przewozy na terenie całej gminy Końskie na podst. procedury bezpośredniego udzielenia zamówienia, o którym mowa w art. 22 ust.1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 . poz. 2475 i 2493).</p> <p>Powinno być:</p> <p>„DARJAN” Dariusz Kurcbart realizuje przewozy na terenie całej gminy Końskie na podst. procedury bezpośredniego udzielenia zamówienia, o którym mowa w art. 22 ust.1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 poz. 1343 z późn. zm.).</p>	Nieaktualny publikator ustawy	PRZYJĘTO	
1.9	Str. 29 Rozdział 3.6.3	<p>Należy rozważyć zmianę nazwy rozdziału z uwagi na fakt, iż w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym nie występuje pojęcie komunikacji ponadpowiatowej. W przedmiotowej ustawie wyróżniamy gminne przewozy pasażerskie, powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo- gminne przewozy pasażerskie, wojewódzkie przewozy</p>		ODRZUCONO	<p>Twierdzenie komunikacja ponadpowiatowa zawiera w sobie wszystkie rodzaje przewozów wskazane uwadze.</p>

		<p>pasażerskie, międzywojewódzkie przewozy pasażerskie oraz międzynarodowe przewozy pasażerskie.</p>			
1.10	Str. 29 Rozdział 3.6.3	<p>Jest:</p> <p>Komunikacja gminna, powiatowa oraz ponadpowiatowa odbywa się na zasadach komercyjnych. Gminy, powiaty oraz Urząd Marszałkowski nie mają bezpośredniego wpływu na przebieg linii, liczbę kursów oraz standard taboru oferowany przez przewoźników.</p> <p>Propozycja zmiany:</p> <p>Komunikacja gminna, powiatowa oraz wojewódzka odbywa się na zasadach komercyjnych. W świetle obowiązujących aktualnie przepisów właściwe jednostki samorządu terytorialnego jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (województwo, powiat, gmina) wydają zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wyłącznie na pisemny wniosek przewoźnika. Nie ma umocowań prawnych w zakresie narzucania przewoźnikowi określonego rodzaju taboru do świadczenia usług transportowych, czy też dni i godzin</p>		PRZYJĘTO	

		kursowania, przystanków czy trasy przejazdu.			
1.11	Str. 30 Rozdział 3.7- mapa	Na mapie została ujęta linia Starachowickiej Kolei Wąskotorowej oraz bocznic kolejowa w Kunowie obsługująca jedynie zakłady przemysłowe. Mając na uwadze, że przedmiotowa mapa przedstawia zasięg komunikacji kolejowej, uwzględnienie powyższej infrastruktury wpływa myląco dla czytelnika co do możliwości wykorzystania tej infrastruktury w regularnym ruchu pasażerskim. Sugeruje się wykreślenie powyższej infrastruktury lub oznaczenie jej w inny sposób niż linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A., gdzie może odbywać się regularny ruch pasażerski.		ODRZUCONO	Istnieje możliwość wykorzystania kolei wąskotorowej w ruchu regularnym.
1.12	Str. 30 Rozdział 3.7	„Głównymi stacjami kolejowymi są stacje: Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice oraz Skarżysko-Kamienna, która stanowi jeden z większych węzłów towarowych w kraju. Na tych stacjach zatrzymują się pociągi dwóch przewoźników: PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne) oraz Polregio S.A. (pociągi regionalne organizowane przez urzędy marszałkowskie woj. świętokrzyskiego i łódzkiego).”		PRZYJĘTO częściowo	Zapis przeredagowano

		<p>Powyższa informacja jest niepełna, na stacji Skarżysko-Kamienna zatrzymują się również pociągi spółki Koleje Mazowieckie - KM sp. z o.o. oraz dodatkowo w ramach połączeń regionalnych organizowanych przez urzędy marszałkowskie woj. świętokrzyskiego i łódzkiego, do Skarżyska-Kamiennej dojeżdżają również pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o.</p>			
1.13	Str. 31 Rozdział 3.7	<p>Jest:</p> <p>Wielkość obszaru generuje różne potrzeby transportowe wśród mieszkańców. Na tak dużym obszarze trudno jest utworzyć dobrze działający system transportu zbiorowego bez zaangażowania wszystkich jednostek wchodzących w jego skład, w tym także jednostek wyższego szczebla tj. powiatów oraz urzędu marszałkowskiego. Ważnym elementem są węzły przesiadkowe i skomunikowanie w nich połączeń różnego szczebla (komunikacji miejskiej, gminnej, powiatowej, powiatowej oraz połączeń kolejowych).</p> <p>Propozycja zmiany:</p>		PRZYJĘTO	

		<p>Wielkość obszaru generuje różne potrzeby transportowe wśród mieszkańców. Na tak dużym obszarze trudno jest utworzyć dobrze działający system transportu zbiorowego bez zaangażowania wszystkich jednostek wchodzących w jego skład, w tym także jednostek wyższego szczebla tj. powiatów oraz samorządu województwa. Ważnym elementem są węzły przesiadkowe i skomunikowanie w nich połączeń różnego szczebla (komunikacji miejskiej, gminnej, powiatowej, wojewódzkiej oraz połączeń kolejowych).</p>			
1.14	Str. 44 Rozdział 4.4 Słabe strony MOF MP	<p>Jest:</p> <p>Brak integracji rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami (komunikacja miejska, powiatowa i ponadpowiatowa), co również wpływa na wybór środka transportu.</p> <p>Propozycja zmiany:</p> <p>Brak integracji rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami (komunikacja miejska, gminna, powiatowa i wojewódzka), co również wpływa na wybór środka transportu.</p>		ODRZUCONO	Brak integracji dotyczy także komunikacji międzywojewódzkiej dlatego użyto pojęcia komunikacja ponadpowiatowa.

1.15	Str. 45, Rozdział 4.1, Szanse MOF MP	<p>Jest: Odbudowa linii kolejowej nr 25.</p> <p>Powinno być: Modernizacja linii kolejowej nr 25 wraz z elektryfikacją na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna.</p>	<p>Linia jest w ciągłej eksploatacji więc nie zachodzi potrzeba jej odbudowy.</p> <p>Od dnia 12 grudnia 2021 r. Samorząd Województwa Świętokrzyskiego w porozumieniu z Samorządem Województwa Łódzkiego reaktywował po ponad 12 latach przerwy pasażerskie połączenia kolejowe na odcinku Skarżysko-Kamienna – Końskie – Opoczno.</p> <p>Jednocześnie połączenia na odcinku Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski są w stałej ofercie spółki POLREGIO S.A., która świadczy usługi na podstawie umowy z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego. Po planowanym na dzień 31.12.2023 zakończeniu modernizacji na odcinku</p>	PRZYJĘTO	
------	--------------------------------------	--	--	-----------------	--

			Skarżysko-Kamienna - Sandomierz zostaną uruchomione regularne połączenia do Sandomierza.		
1.16	Str. 54 Rozdział 6	<p>Jest:</p> <p>Wizja została zaplanowana do roku 2030 z perspektywą do roku 2040 i brzmi w następujący sposób:</p>	<p>Na str. 54 została określona perspektywa czasowa do roku 2040 natomiast na str. 49 Rozdział 6 wskazano, iż przedstawione scenariusze rozwoju systemu transportowego MOF Miasta Północy obejmują perspektywę czasową do roku 2045, który poprzedza horyzont długoterminowej strategii neutralności klimatycznej w Unii Europejskiej.</p>	ODRZUCONO	<p>Przyjęta wizja oraz scenariusze są zgodne z zasadami opracowywania SUMP. Pokazanie przewidywanych zmian w scenariuszach do roku 2045 nie wpływa na przedstawioną wizję obszaru do roku 2040.</p>
1.17	Str. 69 Rozdział 8.3	<p>Jest:</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcyjnego Miasta Północy będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2023–2030, który został przedstawiony w poniższej tabeli.</p>	Literówka	PRZYJĘTO	

		<p>Powinno być:</p> <p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Północy będzie wdrażany według harmonogramu realizacji działań kierunkowych na lata 2023–2030, który został przedstawiony w poniższej tabeli.</p>			
2	Wydział Komunikacji i Dróg – Powiat Starachowicki				
2.1	Str.28	Dopisać: Zakład energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Starachowicach	wg. KRS	PRZYJĘTO	
2.2	Str. 35	GPR - źródło, wskazać według którego pomiaru	Generalny Pomiar Ruchu - jest kilkaróżnych pomiarów	PRZYJĘTO – uzupełniono	
2.3	Str. 36	Należy zwrócić uwagę, że dowóz mieszkańców do zakładów pracy powinien odbywać się również przy udziale/porozumień z zakładami pracy		ODRZUCONO	Dowóz do zakładów pracy nie jest zadaniem własnym jednostki samorządowej i może być organizowany samodzielnie przez zakład pracy.
2.4	Str. 44	Słabe strony - brak lub niewystarczająca edukacja (wpływa również na zachowania i		ODRZUCONO	Analiza SWOT została wypracowana na

		przyzwyczajenia konsumenckie)			warsztatach
2.5	Str. 48	Drugi akapit - ...przewozowych, w tym w <u>udział</u>	Brak zrozumienia tekstu w tym kontekście	PRZYJĘTO	
2.6	Str. 56	Cele operacyjne 1.1 <u>zapotrzebowania transport.</u>	Brak zrozumienia tekstu	PRZYJĘTO	
2.7	Analiza SWOT	Obok odpływu mieszkańców w potrzebach prognoz przewozowych warto zwrócić uwagę na starzejące się społeczeństwo		ODRZUCONO	Analiza SWOT została wypracowana na warsztatach
2.8	Str. 60 i str. 69	2.1. Wskazane - „Tworzenie związków” - sugeruję ująć: zacieśnianie współpracy albo na zasadach porozumień, związków lub innej formy współpracy	Tworzenie związków to konkretna droga współpracy	PRZYJĘTO	Zapis przededagowano
3	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad				
3.1	Str. Nr 35, 3.1. (...) „W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych, a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu (GPR)”(...) Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy, prowadzony jest drogami krajowymi S7, DK 9 oraz DK 42 i	W ostatnich latach nie przeprowadzono w żadnej z gmin kompleksowych pomiarów dotyczących ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych a jedyne dostępne dane pochodzą z generalnego pomiaru ruchu na drogach krajowych , wykonanego na przełomie 2020/2021 roku (GPR 2020/2021). Dane dostępne są na stronie internetowej GDDKiA. (...) Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy , prowadzony jest drogami krajowymi S7, DK9 oraz	Na zlecenie GDDKiA zostały wykonane pomiary ruchu.	ODRZUCONO	Pomiary ruchu były wykonane tylko na drogach Krajowych. Brak jest pomiarów i danych o ruchu na drogach powiatowych i lokalnych.

	stanowi istotny problem obszaru.”	DK42 i stanowi istotny problem obszaru. Dlatego też GDDKiA planuje/realizuje inwestycje drogowe w ciągu dróg krajowych DK 42, DK9: obwodnicę Starachowic, obwodnicę Ostrowca Świętokrzyskiego oraz obwodnicę Wąchocka, w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z obszarów zurbanizowanych.			
3.2	Str. 44 Szanse MOF MP (...) Budowa obwodnicy Wąchocka, Starachowic i Ostrowca Świętokrzyskiego w ciągu DK42	Budowa obwodnicy Wąchocka, Starachowic i Ostrowca Świętokrzyskiego w ciągu DK 42 i DK 9, Budowa ciągu pieszo- rowerowego w ciągu DK42 na odcinku Nowy Kazanów – Końskie, Zadania punktowe służące poprawie bezpieczeństwa na drogach krajowych DK42, DK9 (m/in. Doświetlenie przejść dla pieszych, zadania z programu Ochrony Zdrowia i Życia Pieszych i Rowerzystów), przebudowa skrzyżowania DK42 z DP00878T	Nie uwzględniono części zamierzeń GDDKiA mających wpływ na ustalenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej MOF MP	ODRZUCONO	Analiza SWOT została wypracowana na warsztatach
3.3	Str. 44 Zagrożenia MOF MP (...) Brak zaangażowania w działania związane z infrastrukturą przez jednostki wyższego szczebla	Brak koordynacji planowanych/ realizowanych przez JST oraz organy administracji rządowej inwestycji w zakresie układu drogowego	Zaangażowanie jednostek istnieje w miarę możliwości finansowych, dlatego też należy bardziej skłaniać się w kierunku koordynacji	ODRZUCONO	Analiza SWOT została wypracowana na warsztatach

			zamierzeń i ich zakresu		
3.4	Str. 59 1.2. Rozwój układu drogowego (...) „Współpraca pomiędzy samorządami w zakresie inwestycji drogowych” (...) Kierunki działań (...) „rozwój drogownictwa dostosowanego do obsługi transportu zbiorowego, głównie w oparciu o drogę DK 42”	Współpraca pomiędzy samorządami oraz organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych (...) rozwój drogownictwa dostosowanego do obsługi transportu zbiorowego, głównie w oparciu o drogę DK42 i DK9	Zapis nie uwzględnia współpracy z jednostkami administracji publicznej szczebla rządowego	ODRZUCONO	Analiza SWOT została wypracowana na warsztatach
3.5	Str. 62 (...) „Współpraca pomiędzy samorządami w zakresie inwestycji drogowych”	Współpraca pomiędzy samorządami oraz organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych	Zapis nie uwzględnia współpracy z jednostkami administracji publicznej szczebla rządowego	PRZYJĘTO	
3.6	Str. 69 (...) „2023 Współpraca pomiędzy samorządami w zakresie inwestycji drogowych Pakiet	2023 Współpraca pomiędzy samorządami oraz organami administracji rządowej w zakresie inwestycji drogowych Pakiet 1.2.	Zapis nie uwzględnia współpracy z jednostkami administracji publicznej szczebla rządowego	PRZYJĘTO	

	1.2.”				
3.7	<p>Str. 69</p> <p>(...)</p> <p>„2 Liczba przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie MOF MP Liczba nowopowstałych i zmodernizowanych bezpiecznych przejść z azylami lub sygnalizacją świetlną lub dodatkowym oświetleniem lub wyniesionym przejściem dla pieszych na wszystkich drogach publicznych w każdej JST MOF MP, prezentowana łącznie dla MOF JST MOF MP”</p>	<p>2 Liczba przejść bezpiecznych dla pieszych na terenie MOF MP Liczba nowopowstałych i zmodernizowanych bezpiecznych przejść z azylami lub sygnalizacją świetlną lub dodatkowym oświetleniem lub wyniesionym przejściem dla pieszych na wszystkich drogach publicznych w każdej JST MOF MP+ GDDKiA (dla odcinków dróg krajowych na terenie MOF MP</p>	<p>GDDKiA realizuje Program Bezpiecznej Infrastruktury w ramach którego ma zostać wykonane dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych wraz ze strefami przejściowymi w ciągu dróg krajowych DK9, DK 42</p>	<p>ODRZUCONO</p>	<p>Zapisy odnoszą się do wskaźników monitorowania i dotyczą wszystkich dróg w tym także zarządzanych przez GDDKiA</p>