

ZAŁĄCZNIK NR 1. ZESTAWIENIE UWAG

Dotyczy: Plan Zrównoważonej Mobilności MOF Czwórmieścia 2034+

| Lp. | Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana (w tym nr strony, nr rozdziału i fragment tekstu) | Treść uwagi/ propozycja zapisu | Uzasadnienie uwagi/ propozycji | Sposób rozpatrzenia / uzasadnienie |
|-----|---|---|--|---|
| 1. | Cały dokument - dot. użytego w dokumencie sformułowania „Miejski Obszar Funkcjonalny” | Prawidłowe określenie to „Obszar Funkcjonalny Inicjatywy Czwórmieście” – należy skorygować zapisy w całym dokumencie. | <p>Zgodnie z dokumentem „Miasta wraz z obszarami funkcjonalnymi oraz bieguny wzrostu w województwie podkarpackim. Raport końcowy” (dr Krzysztof Piróg, ROT, Rzeszów 2019) obszar składający się na MOF powinien spełniać następujące kryteria i posiadać: ciągłość przestrzenną, zwarty obszar miejski stanowiący rdzeń MOF, zewnętrzną strefę zurbanizowaną powiązaną funkcjonalnie z obszarem miejskim.</p> <p>Ponadto Zgodnie z „Załącznikiem Nr 1 do FEP 2021-2027 Obszary Strategicznej Interwencji” Inicjatywa Czwórmieście to oddolna inicjatywa współpracy zawiązana przez samorząd: Stalowej Woli, Niska, Tarnobrzega oraz Sandomierza. Przewidziane wsparcie dodatkowe poza wsparciem dla MOF oraz oddzielny budżet dla gmin objętych ww. Inicjatywą. Identyfikacja i wsparcie projektów o skali ponad MOF.</p> <p>W związku z powyższym Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF) to obszar obejmujący miasto oraz jego otoczenie (najczęściej gminy sąsiadujące), które jest z nim silnie powiązane funkcjonalnie, zwłaszcza w zakresie dojazdów do pracy, edukacji czy korzystania z usług. MOF tworzy więc spójny organizm społeczno-gospodarczy, mimo że administracyjnie może obejmować różne jednostki terytorialne. Kluczowe cechy MOF:</p> <p>centrum stanowi miasto (często średnie lub duże),</p> | Uwaga uwzględniona, w treści dokumentu odwołano się do nazwy Obszar Funkcjonalny Inicjatywy Czwórmieście dalej jako MOF Czwórmieście. |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | <p>występują intensywne codzienne powiązania (np. dojazdy, migracje, współpraca gospodarcza), obszar wymaga zintegrowanego planowania przestrzennego, transportowego i usługowego. Inicjatywę Czwórmieścia nie można w pełni zatem uznać za Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF) w klasycznym rozumieniu tego pojęcia, z uwagi na:</p> <p>Brak jednego ośrodka centralnego: MOF z definicji opiera się na jednym mieście rdzeniowym, otoczonym funkcjonalnie powiązаныmi gminami. W przypadku Czwórmieścia mamy do czynienia z czterema odrębnymi miastami, bez wyraźnego centrum.</p> <p>Ograniczone codzienne powiązania funkcjonalne: Miasta te nie są ze sobą aż tak bezpośrednio powiązane w sposób codzienny (np. dojazdy do pracy, wspólny rynek pracy). Każde z nich tworzy raczej własny lokalny MOF, niż wspólny, spójny obszar funkcjonalny.</p> <p>Charakter współpracy: Inicjatywa Czwórmieścia to bardziej partnerstwo miast średnich, mające na celu wzmocnienie pozycji regionu, wspólne działania promocyjne i rozwój gospodarczy – ale nie tworzy ono jednego, wspólnego organizmu funkcjonalnego.</p> <p>Inicjatywa Czwórmieście nie wpisuje się więc w definicję miejskiego obszaru funkcjonalnego, ponadto nie może korzystać z instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), które są kierowane na realizację integrowanych projektów z zakresu zrównoważonego rozwoju Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (MOF), które wynikają ze strategii terytorialnych.</p> <p>Inicjatywa Czwórmieście jest porozumieniem ponadregionalnym, opartym na oddolnej inicjatywie samorządów, które są centrami obsługi dla otaczających obszarów, gdzie skumulowanych jest wiele usług, a ponadto zlokalizowane są instytucje kluczowe dla rozwoju – siedziby władz samorządowych, biznes, organizacje pozarządowe i wiele innych.</p> | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|----|---------|---|--|-------------------------------------|
| | | | <p>Głównym założeniem strategii działania Inicjatywy Czwórmieście jest uzupełnienie i dopełnienie lokalnych i sektorowych strategii rozwoju o wszystkie cele, działania i projekty, które lepiej, efektywniej i skuteczniej można i należy realizować wspólnie.</p> <p>Podsumowując: Czwórmieście to raczej związek terytorialny lub inicjatywa współpracy międzyregionalnej, a nie klasyczny Miejski Obszar Funkcjonalny. Każde z tych miast może być centrum własnego MOF-u, ale wspólnie nie spełniają definicji jednego MOF-u.</p> <p>Mając na uwadze powyższe właściwym jest posługiwanie się terminem „Obszar Funkcjonalny Inicjatywy Czwórmieście”.</p> | |
| 2. | Str. 6 | Z uwagi na metodykę procesu wskazującą na obszar funkcjonalny miasta rdzeniowego oraz mając na uwadze przyjęcie polityki rozwojowej w zakresie zintegrowanego i zrównoważonego planowania mobilność - błędne stwierdzenie | Tarnobrzeg nie może być miastem rdzeniem, ponieważ wszystkie cztery miasta (Stalowa Wola, Nisko, Sandomierz i Tarnobrzeg) to miasta rdzenie – patrz uwaga nr 1. | Tarnobrzeg jest koordynatorem prac. |
| 3. | Str. 8 | Wymienić wszystkie trzy Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych | Czwórmieście tworzą 3 MOF-y i każdy posiada swoją strategię ZIT. Czwórmieście nie posiada własnej strategii ZIT. | Uwaga uwzględniona |
| 4. | Str. 11 | Proszę o podanie roku w zdaniu „w miesiącach: luty, marzec oraz czerwiec.” | Proszę o uzupełnienie. | Uwaga uwzględniona |
| 5. | Str. 13 | Tabela 1 brakuje litery „w” | Powinno być: „Przedstawiciel Starostwa Powiatowego w Sandomierzu, Tarnobrzegu, Stalowej Woli i Nisku” | Uwaga uwzględniona |
| 6. | Sr. 15 | Brakuje kropki na końcu zdania po słowie „mieszkańców” w pierwszym akapicie. | Należy skorygować. | Uwaga uwzględniona |

| | | | | |
|-----|----------------------------|--|--|--------------------|
| 7. | Str. 15-16 | Czy perspektywa zmiany liczby ludności dla gmin nie powinna być do roku 2035? | Dokument obejmuje horyzont do 2034 r. | Uwaga uwzględniona |
| 8. | Str. 17 | Warto wspomnieć, że Gmina Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz również przystąpiły do sporządzenia planów ogólnych. | Proszę o uzupełnienie. Dane dostępne są na stronach: https://bip.stalowawola.pl/?c=mdTresc-cmPokazTresc-1877-27269 https://bip.nisko.pl/wiadomosci/ https://bip.um.sandomierz.pl/ | Uwaga uwzględniona |
| 9. | Str.19 | Pisownia łączna słowa: „długo okresowych” – trzeci punktator. | Powinno być „długookresowych”. | Uwaga uwzględniona |
| 10. | Str. 24 Transport rowerowy | Należy opisać infrastrukturę rowerową na terenie Miasta Stalowej Woli. Opisać system roweru miejskiego, który działa w Stalowej Woli już od 2016. | Proszę opisać infrastrukturę rowerową na terenie Stalowej Woli. System roweru miejskiego proszę o uzupełnienie na podstawie danych zawartych w załączonym pliku „Rowery Stalowa Wola”, system działa w naszym mieście już od 2016 – korzystają z niego tysiące mieszkańców i przyjezdnych. – plik w trakcie opracowania | Uwaga uwzględniona |
| 11. | Str. 26 | Opisać transport zbiorowy na terenie Gminy Nisko i Pysznica Od dnia 1 lutego 2025 r. w Gminie i Mieście Nisko kursują autobusy ZMKS Stalowa Wola na linii nr 26 i 27. Przejazdy odbywają się w Nisku i Zarzeczcu. Sprawdzić aktualną liczbę linii autobusowych w Stalowej Woli. | Proszę o uzupełnienie. Dane dostępne na stronie https://www.mzk.stalowa-wola.pl/ . | Uwaga uwzględniona |
| 12. | Str. 27 | Należy opisać komunikację w Gminie Stalowa Wola oraz system darmowego biletu, który zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej. | Należy uzupełnić. Od 1 września 2024 roku mieszkańcy Stalowej Woli korzystają z bezpłatnej komunikacji miejskiej https://www.stalowawola.pl/pl/aktualnosci/jak-skorzystac-z-bezplatnej-komunikacji-miejskiej-w-stalowej-woli-od-1-wrzesnia-2024-roku.html | Uwaga uwzględniona |
| 13. | Str. 28 | Brak podanej liczby kursów dziennych „Nisko – Rzeszów”. | Proszę o uzupełnienie. | Uwaga uwzględniona |

| | | | | |
|-----|---------|--|--|--------------------|
| 14. | Str. 29 | <p>Rozwinąć informację o transporcie kolejowym w Stalowej Woli.</p> <p>Transport kolejowy w Stalowej Woli odgrywa kluczową rolę w komunikacji regionalnej i krajowej. Miasto leży na trasie linii kolejowej nr 68, łączącej Lublin z Przeworskiem. Dzięki modernizacji i elektryfikacji tej linii, zakończonej w 2021 roku, czas podróży z Lublina do Stalowej Woli skrócił się o około 15 minut, wynosząc do 1 godziny 10 minut dla pociągów dalekobieżnych oraz 1 godziny 40 minut dla pociągów regionalnych.</p> <p>Oprócz dworca i stacji kolejowej Stalowa Wola Rozwadów, na terenie miasta znajdują się również inne przystanki kolejowe, takie jak Stalowa Wola Charzewice, Stalowa Wola Centrum, Stalowa Wola Południe, które zwiększają dostępność kolei dla mieszkańców.</p> <p>W ramach inwestycji zmodernizowano perony, wprowadzono nowe oznakowanie oraz dostosowano infrastrukturę do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.</p> <p>Stalowa Wola Rozwadów pełni również funkcję stacji</p> | Proszę o uzupełnienie i poprawę. Patrz również uwaga 36. | Uwaga uwzględniona |
|-----|---------|--|--|--------------------|

| | | | | |
|-----|---------|--|-----------------------------------|--------------------|
| | | <p>towarowej, obsługując przewozy przemysłowe, w tym transport węgla, stali i maszyn produkowanych w Hucie Stalowa Wola. Stacja posiada zespół bocznic oraz dodatkowy tor prowadzący do strefy przemysłowej przy ulicy Przemysłowej.</p> | | |
| 15. | Str. 30 | <p>Na terenie Stalowej Woli jest 1 dworzec kolejowy (STW Rozwadów). Pozostałe to: STW Pilchów – przystanek kolejowy STW Centrum – przystanek kolejowy STW Stalowa Wola (obok Biesiady) – przystanek kolejowy/ stacja/ dworzec STW Południe– przystanek kolejowy</p> | Proszę o uzupełnienie informacji. | Uwaga uwzględniona |
| 16. | Str. 34 | <p>Dodać informację o autobusach elektrycznych na terenie Miasta Stalowej Woli. Stalowa Wola dynamicznie rozwija swoją flotę autobusów elektrycznych, stawiając na nowoczesny i ekologiczny transport publiczny. Obecnie Miejski Zakład Komunalny (MZK) w Stalowej Woli dysponuje 15 autobusami elektrycznymi, co stanowi znaczący krok w kierunku zrównoważonej mobilności. Wśród nich znajdują się</p> | Proszę o uzupełnienie. | Uwaga uwzględniona |

| | | | | |
|-----|---------|---|-------------------------------------|--------------------|
| | | <p>pojazdy marek Solaris, MAN, Autosan oraz mniejsze Mercedesy. Autobusy te są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, monitoring, porty USB, Wi-Fi oraz biletomaty umożliwiające płatność gotówką, kartą lub telefonem. Dostosowane są do potrzeb osób z niepełnopravnościami. Ponadto obecnie Gmina Stalowa Wola realizuje 3 projekty dofinansowane ze środków UE, w ramach których do 2027 roku zostanie zakupionych kolejnych 15 szt. Ponadto brakuje informacji na temat ilości (szt.) stacji ładowania samochodów elektrycznych na terenie całego MOF.</p> | | |
| 17. | Str. 44 | <p>Statystyki dotyczące zdarzeń drogowych, jak również „mapa zagrożeń” – narzędzie Policji, mające służyć diagnozowaniu miejsc zagrożonych i oczekiwań społecznych, a także poprawie bezpieczeństwa i porządku publicznego, nie wskazują na istnienie miejsc lub odcinków drogi, w których często dochodzi do wypadków drogowych, tzw. „czarnych punktów” Czy powyższe zdanie jest zgodne ze stanem faktycznym?</p> | Proszę o zweryfikowanie informacji. | Uwaga uwzględniona |

| | | | | |
|-----|---|--|--|--|
| | | Na drodze wojewódzkiej nr 871 (Stalowa Wola – Tarnobrzeg) stosunkowo często dochodzi do wypadków, w tym również śmiertelnych. | | |
| 18. | Str. 44 | Należy opisać system darmowego biletu oraz bogatą sieć transportu publicznego. | Proszę o uzupełnienie – patrz uwaga 29, 32, 34, 35. | Uwaga uwzględniona |
| 19. | Str. 46 | Należy uzupełnić o duże projekty infrastrukturalne MOF Stalowej Woli. Na terenie miasta oraz MOF stale jest rozwijana oferta transportu miejskiego, nie widać tego jednak w tej strategii, oferta Stalowej Woli jest potraktowana bardzo marginalnie. Miasto obecnie realizuje 3 projekty mobilnościowe, dofinansowane ze źródeł zewnętrznych, na kwotę ponad 134 mln. | W strategii ZIT MOF Stalowa Wola (https://bip.stalowawola.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-1233) wskazane są 3 duże projekty, w tym jeden w trakcie realizacji na kwotę blisko 100 mln złotych. Ponadto Miasto realizuje 2 inne projekty mobilnościowe dofinansowane ze źródeł zewnętrznych na kwotę blisko 34 mln. W załączeniu wykaz projektów mobilnościowych w trakcie realizacji. | Uwaga uwzględniona |
| 20. | Str.60-71, Tabela 8, Podrozdział poświęcony działaniom realizującym cele operacyjne | Całkowite pominięcie projektów Stalowej Woli. | | Uwaga uwzględniona |
| 21. | Str. 72 | <ul style="list-style-type: none"> ➤ programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnKS), - Gmina Stalowa Wola nie może skorzystać z tego dofinansowania. ➤ programu regionalnego na lata 2021–2027 Fundusze | Należy przeanalizować i poprawić zapisy. | Nie odniesiono się do uwagi dotyczącej potencjalnych źródeł finansowania działań planowanych w ramach SUMP, ponieważ dotyczy ona ogólnych zapisów w dokumencie. Wzmianka o programach krajowych i regionalnych – takich jak FEnKS, Fundusze Europejskie dla Podkarpacia/Świętokrzyskiego czy mechanizm Polski Ład – ma charakter |

| | | | | |
|-----|--------------|---|---|--|
| | | Europejskie dla Podkarpacia 2021–2027, Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027, w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego środków w mechanizmie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla obszaru MOF Czwórmiasta – nie ma takich środków, są tylko przeznaczone dla MOF-ów a Czwórmiasto nie jest MOFem | | informacyjny i orientacyjny. Celem tych zapisów nie jest wskazanie bezpośrednich i gwarantowanych źródeł finansowania dla konkretnej jednostki samorządu terytorialnego, lecz zilustrowanie możliwych kierunków pozyskiwania środków w kontekście polityk krajowych i unijnych. W przypadku Stalowej Woli, która nie jest objęta ZIT ani nie kwalifikuje się do wybranych instrumentów (np. FEnIKS), zapis ten nie stanowił wiążącej deklaracji, lecz wskazanie ramowego kontekstu finansowego. Ponadto, dostępność konkretnych naborów w ramach programów – w tym Polskiego Ładu – zmienia się dynamicznie i ich aktualny status wymaga każdorazowej weryfikacji bezpośrednio u źródła. |
| 22. | Str. 78 i 80 | W tabeli nr 12 oraz 14 przedstawiono m.in. wskaźniki: „Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego” „Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców)” Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców proszę o doprecyzowanie, w jaki sposób zostały wyliczone te wskaźniki – w szczególności, jakie przyjęto założenia, źródła danych oraz metodykę obliczeń. W jaki sposób gminy | Należy przeanalizować i skorygować. W naszej opinii wskaźniki są nierealne do obliczenia i monitorowania lub czaso- i kosztochłonne do oszacowania. Należy zastosować wskaźniki łatwymierzalne na bazie dostępnych statystyk np. GUS. Przykładowe wskaźniki GUS dla gmin: Drogi dla rowerów - długość dróg dla rowerów Drogi dla rowerów - system rowerów publicznych w zarządzie gminy Komunikacja miejska – czynne przystanki Komunikacja miejska – parkingi Park&Ride, węzły przesiadkowe | Tabele zawierają zestaw wskaźników rezultatu, które są obowiązkowe i powinny znaleźć się w każdym SUMP. Wskaźniki rezultatu są obligatoryjnym elementem każdego planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Ich stosowanie wynika zarówno z wymogów metodologicznych, jak i formalnych, związanych z finansowaniem projektów ze środków Unii Europejskiej. |

| | | | | |
|-----|---|---|--|--------------------|
| | | mają dokonywać jego pomiaru? | | |
| 23. | Rozdz. 8 Zasady Wdrażania Planu Cel 1. Zwiększenie dostępności transportowej str. 62 - 63 | Proszę o dodanie do punktu przykładowe działania wdrożeniowe: Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 101227R – ul. Krętej w Pysznicy; Przebudowa drogi gminnej nr 101229r oraz budowa drogi łączącej drogę gminną nr 101229r z drogą gminną nr 101238r wraz z ciągiem pieszo - rowerowym oraz oświetleniem w miejscowości Pysznica. Budowa chodników podnoszących bezpieczeństwo mieszkańców na terenie gminy Pysznica wzdłuż dróg gminnych i powiatowych. Przebudowa i rozbudowa dróg gminnych na terenie gminy Pysznica. | Proszę o wprowadzenie przykładowych działań do celu nr 1. Zwiększenie dostępności transportowej. Wnioskodawca przedstawił zaplanowane przedsięwzięcia, które znajdują się na etapie projektowania lub są gotowe do realizacji. W związku z tym, iż w tym punkcie znajdują się szczegółowe rodzaje działań, proszę o uzupełnienie przedstawionego punktu o działania planowane do realizacji przez Gminę Pysznica. | Uwaga uwzględniona |
| 24. | Rozdz. 8 Zasady Wdrażania Planu Cel 3. Rozwój mobilności przyjaznej dla środowiska str. 65 - 66 | Proszę o dodanie do punktu przykładowe działania wdrożeniowe: Budowa ciągu pieszo – rowerowego wraz z oświetleniem przy budowanej drodze gminnej od ul. Modrzewiowej do ul. Komunalnej w Pysznicy; Budowa drogi dla rowerów i pieszych przy ul. Modrzewiowej i ul. Brzozowej w Pysznicy; | Proszę o wprowadzenie przykładowych działań do celu nr 3. Rozwój mobilności przyjaznej dla środowiska przedstawił zaplanowane przedsięwzięcia, które znajdują się na etapie projektowania lub są gotowe do realizacji. W związku z tym, iż w tym punkcie znajdują się szczegółowe rodzaje działań, proszę o uzupełnienie przedstawionego punktu o działania planowane do realizacji przez Gminę Pysznica. | Uwaga uwzględniona |

| | | | | |
|-----|--|---|--|--------------------|
| | | Budowa ścieżki pieszo – rowerowej z Pysznicy w kierunku miejscowości Krzaki. Budowa ścieżek pieszo – rowerowych na terenie gminy Pysznica. | | |
| 25. | strona 65; 8 Zasady wdrażania planu, przykładowe działania wdrożeniowe | Budowa ciągu pieszo-rowerowego od ul. Nowej w ramach zadania „Budowa drogi gminnej równoległej do ul. Nowej w Nisku wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego od ul. Bajaka do ul. Rzeszowskiej w Nisku – Etap I; Budowa drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi gminnej ul. Daszyńskiego w msc. Nisko – połączenie ul. Daszyńskiego z ul. Tysiąclecia; Budowa drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż ul. Twardowskiego wraz z budową i przebudową drogi powiatowej ul. Rudnickiej; Budowa drogi dla pieszych oraz drogi dla rowerów w ciągu drogi powiatowej Nr 2608R ul. Sandomierska w miejscowości Nisko; Budowa drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi gminnej ul. Daszyńskiego w msc. Nisko oraz budowa dojeżdż do peronu kolejowego wraz z niezbędną infrastrukturą. | W projekcie planu zrównoważonej mobilności nie zostały ujęte żadne zadania dotyczące planowanych działań w gminie Nisko. Proszę o dopisanie w przykładowych działaniach wdrożeniowych powyższych zadań dotyczących Gminy i Miasta Nisko. | Uwaga uwzględniona |

| | | | | |
|-----|---|--|--|---|
| 26. | Proszę o uzupełnienie zapisów SUM w części dotyczącej przykładowe działania wdrożeniowe - Cel 1 Zwiększenie dostępności transportowej | <p>Zadania Gminy Grębów:</p> <p>1. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodników przy drogach powiatowych w gminie Grębów:</p> <p>a) „Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1094R relacji Furmany – Żupawa – Stale w miejscowości Stale od skrzyżowania z drogą Wojewódzką 871 do działki nr 320”,</p> <p>b) „Przebudowa drogi powiatowej nr 1093R relacji Tarnobrzeg – Stacja Kolejowa Grębów w miejscowości Poręby Furmańskie od km 10+525 do km 11+355,00”</p> <p>2. Budowa oświetlenia na osiedlach w celu poprawy bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu.</p> | Doprecyzowanie zakresu rzeczowego planowanych przez Gminę Grębów zadań | Uwaga uwzględniona |
| 27. | Rozdział 8 Zasady wdrażania planu | Bark Pakietu i priorytetów działań wdrożeniowych PZMM dla MOF Czówrmiasto transportu szynowego KOLEJ | Jak sami Państwo wskazujecie, „Celem działań jest uporządkowanie kwestii związanych ze zrównoważoną mobilnością na terenie ww. obszaru przygotowania dokumentu spełniającego założenia procesu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, spełniającego zarówno ww. wymagania Komisji Europejskiej na obecną i kolejną perspektywę finansowe jak i stanowiące dokument wskazujący cele, priorytety i kierunki działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w obszarze zrównoważonej mobilności, którego założenia będą realizowane przez gminy.” Powołując się na stanowisko Komisji Europejskiej wyrażonej w wytycznych wskazujecie | Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to dokumenty strategiczne przygotowywane na poziomie samorządów lokalnych – pojedynczych gmin lub ich związków. Tymczasem infrastruktura kolejowa – zarówno linie, jak i stacje czy przystanki – stanowi własność państwową, zarządzaną przez podmioty takie jak PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Samorządy lokalne nie są właścicielami ani zarządcami tej infrastruktury, nie mają także bezpośredniego wpływu na jej |

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| | | | <p>cechy SUMP do których należy zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu. Na stronie 28 w punkcie 3.6.2 wskazujecie Kolej jako „kręgosłup” sytemu transportu zbiorowego” lecz nie ma to odzwierciedlenia w zasadach wdrażania planu. W moim przekonaniu należy oprzeć się na następujących działaniach</p> <p>Działania priorytetowe (krótkoterminowe: 0-3 lata)</p> <p>1. Integracja taryfowa i rozkładowa kolei z transportem miejskim - Wprowadzenie wspólnego biletu dla kolei i komunikacji miejskiej. - Synchronizacja rozkładów jazdy pociągów z autobusami . - Rozbudowa systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym. Modernizacja i dostosowanie infrastruktury kolejowej - Poprawa dostępności stacji i przystanków (windy, oznakowanie, udogodnienia). - Modernizacja węzłów przesiadkowych i dworców. - Rozbudowa infrastruktury Park&Ride/ Bike&Ride. Promocja kolei jako środka transportu - Kampanie promujące kolej w codziennych dojazdach. - Zachęty: rabaty, pierwsze przejazdy darmowe, karta mieszkańca.</p> <p>Działania średnioterminowe (3-6 lat)</p> <p>Rozwój siatki połączeń kolejowych - Budowa/reaktywacja przystanków i linii kolejowych. - Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów.</p> <p>Rozwój systemów ITS - Wdrożenie platformy integrującej transport publiczny. - Dynamiczne zarządzanie ruchem kolejowym w miastach.</p> <p>Planowanie i legislacja - Preferencje dla kolei w planach zagospodarowania</p> | <p>modernizację, rozbudowę czy organizację przewozów kolejowych.</p> <p>Z tego względu inwestycje kolejowe wykraczają poza kompetencje planistyczne i decyzyjne samorządów, a tym samym również poza operacyjny zakres dokumentu SUMP. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odnosi się do roli kolei w systemie transportowym miejskiego obszaru funkcjonalnego – uwzględnią istniejące linie kolejowe, prognozy przepływu pasażerów czy postulaty współpracy z organizatorami transportu kolejowego (np. w zakresie integracji taryfowej czy lokalizacji węzłów przesiadkowych).</p> <p>W praktyce oznacza to, że chociaż SUMP zawiera rekomendacje i postulaty dotyczące lepszej integracji transportu kolejowego z transportem miejskim, to konkretne inwestycje infrastrukturalne (np. budowa nowych przystanków, modernizacja linii, uruchamianie nowych połączeń) leżą poza zakresem kompetencyjnym samorządów i tym samym poza bezpośrednim zakresem Planu.</p> |
|--|--|--|---|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | <p>przestrzennego. - Planowanie przestrzenne wokół stacji (Transit-Oriented Development).</p> <p>Przykładowe działania Infrastruktura</p> <ul style="list-style-type: none"> Modernizacja torowisk, przystanków, węzłów przesiadkowychOrganizacja transportu Wspólny bilet, integracja rozkładów, zarządzanie ruchemPolityka przestrzenna Planowanie wokół stacji kolejowychEdukacja i promocja Kampanie informacyjne, konsultacje społeczne <p>Środowisko</p> <ul style="list-style-type: none"> Wspieranie niskoemisyjnych środków transportu. <p>Prace dotyczące Kolej Aglomeracyjnej które obecnie się odbywają w moim przekonaniu powinny być odzwierciedlone w opracowywanym planie, z pewnością to nie zaszkodzi a przesłanka wykluczenia nas w przyszłości w pozyskiwaniu środków finansowych w obecnej i przyszłej perspektywie funduszy europejskich.</p> | |
|--|--|--|--|--|