

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

Raport z Konsultacji Społecznych





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją

Raport z Konsultacji Społecznych

Opracowany przez: VIA VISTULA Sp. z o.o., ul. Nowowiejska 35/5, 30-052 Kraków



Zespół autorski: Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpórńóg, Piotr Góralski, Szymon Ściga, Grzegorz Romaniak, Michał Żuławiński, Anna Małek, Marcelina Kowalczyk, Anna Korus, Wiktor Wlazły, Maciej Mroczek



Jednostka koordynująca zamówienie: Kancelaria Prezydenta Urzędu Miasta Kielce przy współpracy z Biurem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Koordynatorzy zamówienia: Agnieszka Nowak-Calicka, Anna Noga, Renata Gorgis, Anna Komorowska-Olejniczak

Zamawiający: Gmina Kielce, Rynek 1, 25-303 Kielce



Gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego: Gmina Miasto Kielce, Gmina i Miasto Chęciny, Miasto i Gmina Chmielnik, Miasto i Gmina Daleszyce, Gmina Górnó, Gmina Masłów, Gmina Miedziana Góra, Miasto i Gmina Morawica, Miasto i Gmina Piekoszów, Miasto i Gmina Pierzchnica, Gmina Nowiny, Gmina Strawczyn, Gmina Zagnańsk

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) dofinansowany jest z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.11-04-00-0022/22-00, w ramach działania 11.4 Transport miejski, oś priorytetowa XI REACT-UE oraz ze środków Gminy Kielce.

Kielce, Wrzesień 2023

Spis treści

1. Wstęp oraz metodyka	4
2. Przebieg spotkań	6
3. Formularz zgłaszania uwag.....	8
4. Opinie jednostek i podmiotów	9
5. Zestawienie uwag i opinii	9
Spis rysunków.....	30
Spis tabel	30

1. Wstęp oraz metodyka

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego charakteryzuje się ciągłą współpracą na linii wykonawca - mieszkańcy. W ramach opracowania projektu w dniach 24 lipca – 28 sierpnia 2023 r. przeprowadzono Konsultacje Społeczne wśród mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Konsultacje miały charakter formalny, zostały ogłoszone decyzją Prezydenta Miasta Kielce. Przed przeprowadzeniem Konsultacji Społecznych zainicjowana została kampania promocyjno - informacyjna, która miała na celu zachęcenie mieszkańców do wzięcia udziału w projekcie. Promocja obejmowała różne formy, takie jak plakaty A3 (300 sztuk), notatki prasowe (Echo Dnia), posty na stronach internetowych gmin i mediach społecznościowych. Poniżej przedstawiono przykładowe fragmenty materiałów promujących spotkania.



**TRWAJĄ KONSULTACJE SPOŁECZNE
W RAMACH PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO**

Prezydent Miasta Kielce ogłosił Konsultacje Społeczne dokumentów pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko.

Konsultacje rozpoczęły się w dniu 24 lipca i potrwać do 28 sierpnia 2023 r.

Kielecki Obszar Funkcjonalny zrzesza 13 gmin Powiatu Kieleckiego, tj. Miasto Kielce, Gminę i Miasto Chęciny, Miasto i Gminę Chmielnik, Miasto i Gminę Daleszyce, Gminę Górno, Gminę Masłów, Gminę Miedziana Góra, Miasto i Gminę Morawica, Miasto i Gminę Piekoszów, Gminę Nowiny, Gminę Strawczyn, Gminę Zagnańsk oraz Miasto i Gminę Pierzchnica.

SUMP KOF dąży do obniżenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększenie udziału przyjaznych środowisku środków transportu. Zakłada wdrażanie różnorodnych działań, m.in. rozwijanie sieci transportu publicznego, integrację przewoźników, budowę infrastruktury dla rowerów i pieszych oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zapraszamy do zapoznania się z dokumentami, które są dostępne do pobrania w poniższym linku:
<https://www.viavistula.pl/realizacje/sump-kof/>.

W ramach Konsultacji Społecznych odbędą się również spotkania, na których każdy może wyrazić opinie na temat działań i celów przedstawionych w dokumentach. Zapraszamy na spotkanie stacjonarne w dniu 10.08.2023 r. (czwartek) o godz. 17:30 w Sali Konferencyjnej Rady Miasta przy ul. Rynek 1 w Kielcach. W związku z trwającym okresem wakacyjnym w dniu 8.08.2023 r. i 17.08.2023 r. odbędą się również alternatywne spotkania w formie online.

Szczegółowe informacje znajdziecie Państwo, skanując kod QR.

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko | Rzeczpospolita Polska | Unia Europejska Europejski Fundusz Strukturalny i Innowacyjny



Rysunek 1.1 Ogłoszenie prasowe w gazecie Echo Dnia

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF) KONSULTACJE SPOŁECZNE

Data i godzina	Forma spotkania	Platforma/miejsce	Link
08.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie online		https://tiny.pl/c7brf
10.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie stacjonarne	Kielce, ul. Rynek 1 (Sala Konferencyjna Rady Miasta)	—
17.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie online		https://tiny.pl/c7b9f

Projekt SUMP, Prognoza Oddziaływania na Środowisko oraz formularz do zgłaszania uwag są dostępne do pobrania:



**WSPÓLNIE
ZDECYDUJMY
O TRANSPORCIE W KOF**

* - miasteczko miasta Krako, gminy i miasta Chroby, gminy i miasta Chmielnik, gminy i miasta Cieszyń, gminy Górnio, gminy Masłów, gminy Miedźna Góra, gminy i miasta Morenia, gminy Pielosze, gminy i miasta Pielosza, gminy Nowiny, gminy Straszyn, gminy Zagrodnik

Poddane konsultacjom zostały następujące dokumenty:

- Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
- Prognoza Oddziaływania na Środowisko

Na potrzeby projektu zrealizowano 3 spotkania dla mieszkańców KOF. Z uwagi na czas urlopowy zorganizowano 2 spotkanie w formie zdalnej oraz jedno spotkanie stacjonarne:

- 08.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie online (11 uczestników)
- 10.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie stacjonarne (14 uczestników)
- 17.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie online (0 uczestników)

Spotkania miały charakter informujący, mający na celu zapoznanie mieszkańców z istotnymi aspektami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W celu zapewnienia pełnego zrozumienia i dostępu do informacji, przygotowano kompleksową prezentację multimedialną.

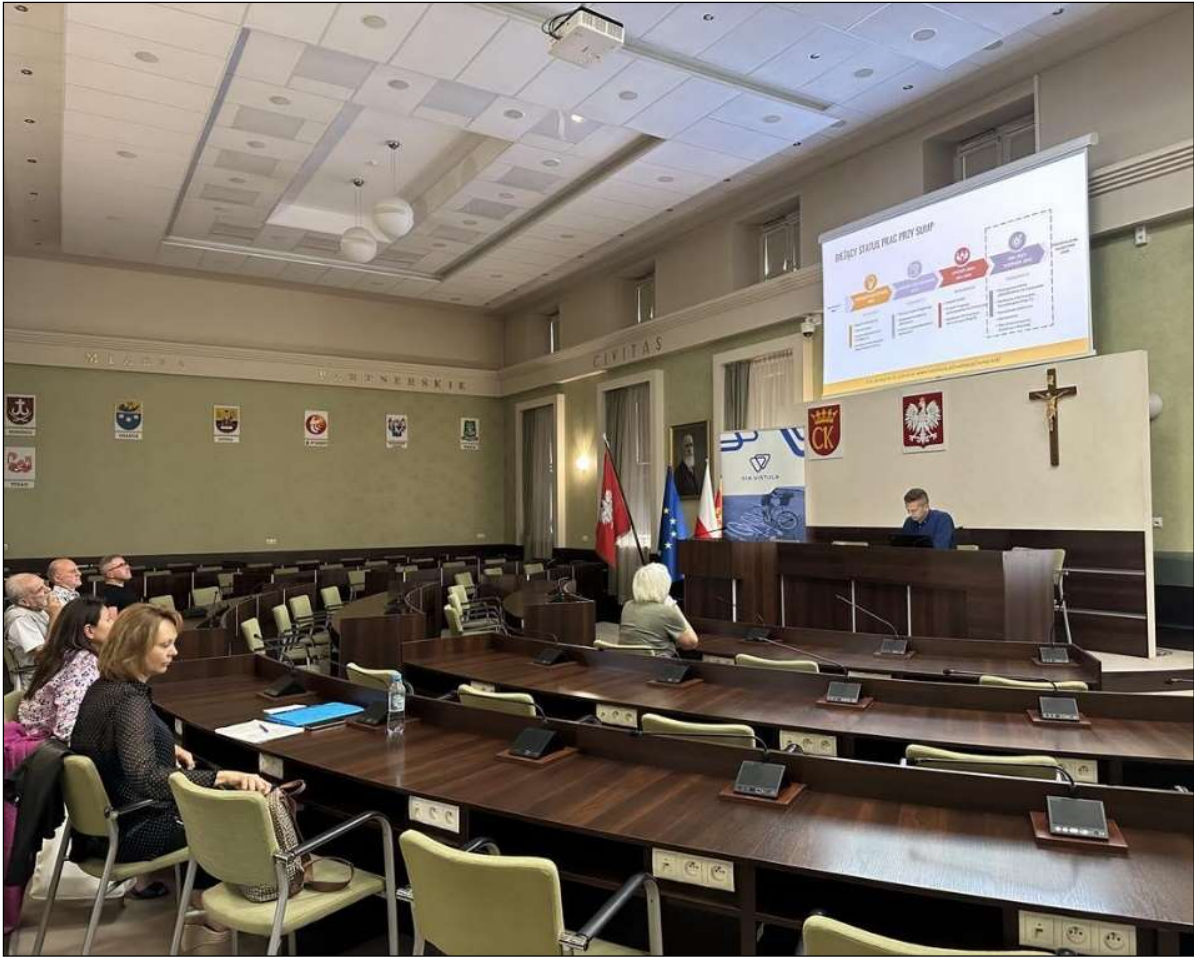
Dodatkowo, by umożliwić aktywny udział mieszkańców w procesie, przygotowano specjalny formularz, który pozwalał na wprowadzanie uwag i komentarzy. Dzięki temu uczestnicy mieli możliwość wyrażenia swoich opinii i sugestii do konsultowanych dokumentów.

2. Przebieg spotkań

Partycypacja społeczna jest niezwykle istotnym elementem przy opracowaniu SUMP, dlatego głównym celem spotkań podczas III Etapu Konsultacji było przedstawienie mieszkańcom Projektu Planu SUMP wraz z Prognozą Oceny Oddziaływania na Środowisko. Oprócz tych dwóch opracowań mieszkańcy mieli możliwość pobrania i zapoznania się z innymi poprzednimi istotnymi raportami dotyczącymi Projektu SUMP. Na prezentacji Wykonawca przekazał mieszkańcom najważniejsze informacje dotyczące Projektu Planu, a w tym:

- Podstawowe założenia SUMP KOF,
- Opis partycypacji społecznej w tworzeniu dokumentu,
- Scenariusze rozwoju zapisane w Planie,
- Wizję oraz cele horyzontalne,
- Cele operacyjne i działania,
- Finansowanie wpisanych do dokumentu działań,
- Zagadnienia związane z monitorowaniem i ewaluacją SUMP-a,
- Wskaźniki oceny realizacji działań oraz wskaźniki SUMI.

Mieszkańcy na spotkaniach zdalnych oraz spotkaniu stacjonarnym zadawali Wykonawcy pytania i zgłaszali uwagi do dokumentu. Uwagi do projektu spłynęły nie tylko podczas spotkań, ale także za pomocą dedykowanego formularza internetowego do zgłaszania uwag, który był dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców KOF.



Rysunek 2.1 Spotkanie stacjonarne w Kielcach


Źródło: własne archiwum fotograficzne


3. Formularz zgłaszania uwag


Poza standardową formą konsultacji społecznych, osoby, które nie mogły uczestniczyć w spotkaniach, miały możliwość skorzystania z formularza internetowego, w którym mogły zgłosić swoje uwagi wraz z uzasadnieniem. Formularz ten był dostępny w okresie trwania Konsultacji Społecznych. Ponadto mieszkańcy mieli opcję przekazywania swoich uwag zarówno na spotkaniach zdalnych, jak i stacjonarnych. Ostatnią dostępną formą zgłaszania uwag była możliwość wysłania dokumentu elektronicznie za pomocą formularza „Wyślij uwagę on-line” umieszczonego na stronie <https://konsultacje.kielce.eu> oraz poprzez bezpośredni e-mail do Wykonawcy projektu.

Odniesienie do opracowania (numer strony/akapit)	Treść uwagi	Uzasadnienie

Wypełniony dokument należy odesłać na adres: office@viavistula.pl

 Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

 Rzeczpospolita
Polska

 Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

Rysunek 3.1 Wzór formularza do zgłaszania uwag

4. Opinie jednostek i podmiotów

Zgodnie z postanowieniami art. 57 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 roku, poz. 1094 ze zmianami), Projekt Planu oraz Prognoza Oddziaływania na Środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego zostały przekazane do wyznaczonych podmiotów w celu uzyskania opinii:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach,
- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach.

Ponadto Projekt Planu został także przesłany fakultatywnie do kilku podmiotów, z prośbą o wydanie opinii na temat opracowywanego dokumentu. Dokument przesłano do następujących Jednostek Administracji Publicznej:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kielce,
- Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.,
- Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego,
- Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego.

W uwagach i komentarzach do Projektu Planu znajdują się także opinie i uwagi zgłoszone przez wyżej wymienione jednostki.

5. Zestawienie uwag i opinii

Wszystkie odpowiedzi przekazane przez mieszkańców zostały odnotowane w poniższej tabeli, która stanowi główną część raportu III Etapu Konsultacji Społecznych. Do każdej uwagi dołączono komentarz Wykonawcy informujący o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi oraz argumentacja. Na potrzeby raportu zachowano oryginalną treść dostarczoną przez mieszkańców.

Tabela 5.1 Zestawienie uwag od mieszkańców

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
1	Propozycja projektu - ograniczenie ruchu w ścisłym centrum miasta, jako kontynuacja działań realizowanych w obrębie ul. Sienkiewicza . Uwaga. Nie zgadam się na dalsze ograniczanie ruchu w okolicy ul. Sienkiewicza.	Mieszkam na ul. Złotej i ul, Sienkiewicza. Zamknięcie ulicy Sienkiewicza spowodowało, że samochody muszą objeżdżać spory kawałek do Alei IX Wieków Kielc. Powoduje to większe zużycie paliwa i większa emisja pyłów zawieszonych i Co2. Mimo zakazu wjazdu na ul. Sienkiewicza i kamer zamontowanych na ulicy, po ulicy bez większego problemu poruszają się samochody na ukraińskich rejestracjach. Czy to jest równe traktowanie wobec prawa?	Uwaga nieuwzględniona. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie bardziej efektywnego i przyjaznego środowisku systemu transportu publicznego oraz promocję alternatywnych środków transportu, takich jak rowery czy

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
			piesze przemieszczanie się. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta przyczynia się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, a także wpływa na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu.
2	Propozycja projektu - stopniowego ograniczania ruchu samochodowego. Uwaga. Nie zgadzam się na budowanie systemu osiedli dróg, stref tylko dla mieszkańców.	Nie należy wprowadzać stref tylko dla samochodów dla mieszkańców ponieważ do mieszkańców przyjeżdża rodzina. Nie widzę powodu aby nam odbierać prawo do odwiedzin rodziny zwłaszcza przez budowanie systemu kamer monitorującego tablice rejestracyjne samochodów	Uwaga nieuwzględniona, działanie zawarte w dokumencie dotyczy podróży obligatoryjnych a nie okazjonalnych.
3	Propozycja projektu - stopniowego ograniczania ruchu samochodowego. Uwaga. Nie zgadzam się na budowanie systemu osiedli dróg, stref tylko dla samochodów elektrycznych	Projekt należy odrzucić całkowicie ponieważ jak Pan powiedział, podczas spotkania z mieszkańcami 10.08.2023, projekt nie przewiduje czym będą napędzane samochody po 2030 roku. Nikt również nie przewidział i przeliczył, skąd wziąć tyle prądu aby zasilić samochody elektryczne, czy sieć przesyłowa to wytrzyma, gdzie postawić taką ilość ładowarek elektrycznych i jak wzrośnie cena prądu przy tak drastycznym poborze prądu. Nie przeliczano również jak bardzo wzrośnie emisja pola elektromagnetycznego przy tylu ładowarkach i doprowadzeniu nowych kabli przesyłowych. Nie przeprowadzono badań nad tym powyższym wzrostem pola elektromagnetycznego na zdrowie mieszkańców.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
4	Nie przeprowadzono analizy przeciwpożarowej przy wzroście ilości samochodów elektrycznych	Przeciwpożarowe przepisy zabraniają wjeździe samochodom elektrycznym do garaży podziemnych (Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r) Konstytucyjna zasada równości wobec prawa,(arty.32), nie przewiduje również specjalnego wyróżniania samochodów elektrycznych poprzez budowanie dla nich specjalnych miejsc postojowych na ulicach.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.
5	Skoro chcecie zmniejszyć ilość samochodów w centrum Kielc, to dlaczego pozwalacie na zabudowanie centrum miasta?	Powstanie na miejscu byłego Kina Romantyka dwóch wieżowców i oraz bloku na ul. Silniczej działka nr ewid. 980/2, spowoduje wzrost ruchu w obrębie ul. Paderewskiego, Panoramiczna, Czarnowska. Samochody już stoją tam w korkach.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.
6	Dlaczego zamierzacie zmuszać ludzi do zmiany środka transportu ze własnego samochodu na transport publiczny lub rower poprzez dźwignięcie kosztów parkowania w centrum Kielc.	Mieszkańcy zazwyczaj używają samochodu gdy się im śpieszy, np. biznesmeni przemieszczający się od kontrahenta do kontrahenta. Wasza strategia zakłada, że mają być karani bo nie poruszają się transportem publicznym. Nie jest też wskazane powiększanie stref parkowania płatnego w mieście bo to nie zmieni istotnie liczby samochodów wjeżdżających do miasta, narazi jedynie na większe koszty kierowców codziennie dojeżdżających do pracy.	Idea SUMPa nie zmusza użytkowników do zmiany środka transportu. SUMP proponuje jedynie różnorodne alternatywy i inicjatywy mające na celu zachęcenie do korzystania z bardziej zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny, rower, piesze podróże czy carpooling.
7	Cel strefy ruchu uspokojonego. Zgłaszam sprzeciw wobec nieuzasadnionego budowania kolejnych progów zwalniających na ulicach.	Głównym powodem wypadków na drodze jest nieuwaga kierowców, czasem pieszych nie szybkość pojazdów. („Wypadki drogowe w Polsce w 2022 r. ‘opracowanie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Po naszych ulicach jeżdżą karetki pogotowia, których priorytetowym zadaniem jest jak najszybszy dojazd do pacjenta. Każde zwężenie drogi czy próg na ulicy pogarsza	Dokument SUMP to ogólna koncepcja strategicznego planu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. Jego celem jest dostarczenie ramy kierunków rozwoju transportu miejskiego. Jednakże sama koncepcja zawarta w dokumencie SUMP nie

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
		prawdopodobieństwo dojechania karetki na czas.	jest jeszcze zestawem konkretnych działań, lecz raczej mapą myśli, na podstawie której będą rozwijane bardziej szczegółowe strategie . Dokument nie dostarcza wyników o budowie progów zwalniających, a jedynie wprowadzenia stref ruchu uspokojonego.
8	Nie zgadzam się na Strategie miasta 15stominutowego	Człowiek nie może być na siłę przypisany do małego okręgu miasta i nie wychodzić poza nie. Ma prawo zwiedzać świat, mieć samochód zamiast roweru, pracować w miejscu gdzie mu się podoba	Projekt SUMP wprowadza koncepcję miasta 15-minutowego, nie jako środek ograniczający swobodę czy zamykający ludzi w pewnym obszarze, lecz jako idea organizacji miejskiego środowiska, w którym wszystko jest dostępne w zasięgu 15 minut. Celem tej koncepcji jest stworzenie otoczenia, w którym mieszkańcy mają łatwy dostęp do podstawowych usług, miejsc pracy, edukacji, rozrywki oraz innych ważnych punktów w mieście. Idea miasta 15-minutowego ma na celu zredukowanie potrzeby długich i uciążliwych podróży oraz zmniejszenie zależności od samochodów. W praktyce oznacza to tworzenie zróżnicowanych obszarów miejskich, w których różnorodne

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
			funkcje są blisko siebie, co umożliwia mieszkańcom załatwianie większości swoich codziennych potrzeb w niewielkiej odległości od swojego miejsca zamieszkania
9	Brak oceny wpływu na środowisko, w tym na zdrowie fizyczne i psychiczne człowieka, oddziaływania zalecanych ogólnie niskoemisyjnych środków transportu oraz oddziaływania sieci do obsługi mobilności informatycznej	Kryteria oceny ograniczone do emisji CO2. Kompleksowa , choćby prognoza, oddziaływania na środowisko winna zawierać ocenę skutków wdrożenia alternatywnych paliw. Przykładowo, może się okazać, że zapotrzebowanie na energię elektryczną wymagać będzie budowy elektrowni jądrowych. Natomiast obsługa inteligentnych systemów, wdrożenia szerokiego pasma promieniowania elektromagnetycznego. Normy w Polsce podniesiono administracyjnie, do najwyższych na świecie. Co na to specjaliści ochrony środowiska? I czy to wystarczy?	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.
10	Brak konkretnych danych o jakie środki transportu niskoemisyjnego chodzi. Z treści postulatów czytam, że chodzi o pojazdy o napędzie elektrycznym lub inne, na które dopiero rozpisano konkursy. Środki transportu publicznego o napędzie elektrycznym: - brak danych na temat bezpieczeństwa komunikacyjnego i zdrowotnego, - brak bilansu energetycznego w skali kraju do oceny ryzyka skutków gospodarczych i ekologicznych, na przykład w przypadku konieczności budowy elektrowni jądrowych, o których wiemy od sąsiadów z Czarnobyli jak	Z punktu widzenia konsultacji społecznych, nie można dokonać wyboru niskoemisyjnych środków transportu bez wiedzy, o które konkretnie chodzi. Nie mogę również dokonać wyboru czy zgadzam się na wygodę myślenia za mnie, ponieważ nie wiem, czy nie będzie ona kosztem zdrowia w przypadku np. wdrożenia szerokiego pasma promieniowania elektromagnetycznego.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
	<p>również o ich wygaszaniu u zachodnich sąsiadów.</p> <p>Brak danych na temat rodzaju sieci potrzebnej do obsługi inteligentnych systemów mobilnych, proponowanych w projekcie - może się okazać, że konieczne będzie wdrożenie technologii 5G i więcej, czyli szerokiego pasma promieniowania elektromagnetycznego.</p>		
11	<p>Nie pozwalam na budowę elektrowni jądrowych w Polsce ani na wdrożenie technologii 5G i więcej.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt SUMP jest dokumentem strategicznym, długoterminowym i w samym dokumencie nie znajdują się konkretne wskazane inwestycje do realizacji w ramach poszczególnych scenariuszy. Dokument zawiera mapy i opisy wskazujące proponowane lokalizacji przykładowo dróg dla rowerów jednak w dokumencie jest również wskazane, że należy również wykonać dedykowane opracowanie przykładowo koncepcje rozwoju ruchu rowerowego w mieście Kielce i na jej podstawie dalej rozwijać infrastrukturę w mieście.</p>

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
12	<p>Bardzo proszę o ścieżkę rowerową z ul. SANDOMIERSKIEJ w Kielcach na Cmentarz w Cedzynie i dalej do Zalewu w Cedzynie. Proszę też o bezpośrednie połączenie autobusowe Os. SIEJE z Os. HERBY. Dziękuję za uwagę</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt SUMP jest dokumentem strategicznym, długoterminowym i w samym dokumencie nie znajdują się konkretne wskazane inwestycje do realizacji w ramach poszczególnych scenariuszy. Dokument zawiera mapy i opisy wskazujące proponowane lokalizacje nowej infrastruktury, jednak nie są to finalne projekty budowlane dotyczące nowej infrastruktury dla rowerów na terenie KOF. Uwaga nt. bezpośredniego połączenia autobusowego jest również zbyt szczegółowa – plan to długoterminowa strategia rozwoju całego obszaru i nie zawiera tak dokładnych i konkretnych propozycji rozwoju.</p>
13	<p>Szczegółowe uwagi ze spotkania stacjonarnego dotyczące budowy parkingów w konkretnych lokalizacjach (Plac Wolności, ul. Leśna itd.) Szczegółowe uwagi dotyczące dopuszczenia ruchu (ul. Czarnowska, ul. Duża, przejazd przez Rynek, ul. Paderewskiego)</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt SUMP jest dokumentem strategicznym, długoterminowym i w samym dokumencie nie znajdują się konkretne wskazane inwestycje do realizacji w ramach</p>

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
			<p>poszczególnych scenariuszy. Dokument zawiera mapy i opisy wskazujące proponowane lokalizacje parkingów działających w systemie P+R na obrzeżach miasta, a nie parkingów w centrum. Dokument wskazuje, że należy również wykonać dedykowane opracowanie dotyczące polityki parkingowej i na jej podstawie dalej kształtować politykę parkingową w mieście. Działania w SUMP koncentrują się na uspokajaniu ruchu w centrum, zatem przywracanie ruchu dla pojazdów w obszarach rynku jest sprzeczne z ideą zrównoważonej mobilności, gdzie zdrowie i poprawa jakości życia mieszkańców są najważniejsze.</p>

Tabela 5.2 Zestawienie opinii od Jednostek Administracji Publicznej

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
<p>Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.</p>	<p>Celem uzupełnienia ujęcia inwestycji kolejowych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym jako szansy w Obszarze Strategicznym „Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu” proszę o poniższe dodanie pogrubionego fragmentu w celu operacyjnym 1 na stronie 74: ...stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego również w kontekście węzłów i innych działań związanych z Inwestycjami Towarzyszącymi Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p>	<p>Uwzględniono uwagę</p>
<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kielce</p>	<p>1. Należy skorygować zapisy w: a) pkt. 1.6 - Część opisowa przebiegu S7 - pominięto gminę Miedziana Góra. b) w pkt 1.6 - str. 22 w pierwszym zdaniu pominięto Gminę Piekoszów (S7 - przebiega przez teren tej Gminy), c) opis przebiegu dróg krajowych przez teren gmin wymaga korekty, należy je wymieniać w kolejności zgodnie z km drogi tj. z zachodu na wschód i północy na południe d) Należy zaktualizować natężenie ruchu z GPR 2020/2021. e) str. 135 - brak danych z prognozy OOŚ, f) pkt. 10.1.1. - W związku z hierarchizacją układu sieci drogowej zasadnym jest przekazanie dróg dojazdowych właściwym zarządom zgodnie z ich funkcjami. Należy zintensyfikować działania mające na celu przekazanie w zarząd i utrzymanie jednostkom samorządu dróg układu lokalnego, zapewniających dojazd do posesji i dojsię dla pieszych. g) w tabeli 4.1 - str. 63 i 64 nazwy zadań powinny być zgodne z nazwami inwestycji GDDKiA, wskazane długości zadań powinny odpowiadać danym wprowadzonym w wewnętrznym systemie GDDKiA CZD (Centralny Zasób Danych), h) w zakresie transportu zbiorowego należy wskazać potrzebę modyfikacji przebiegów</p>	<p>a) Uwzględniono uwagę. b) Uwzględniono uwagę. c) Uwzględniono uwagę. d) Natężenia ruchu pochodzą z własnych pomiarów realizowanych na potrzeby SUMP. e) Dane z prognozy zostaną uzupełnione, jednak na moment opracowywania projektu planu, prognoza była jeszcze zgodnie z harmonogramem w trakcie opracowywania. W finalnym SUMP rozdział będzie uzupełniony. f) W SUMP zapisywane są jedynie działania do realizacji a priorytety określone są wspólnie z mieszkańcami i interesariuszami. g) Dane na temat inwestycji zostały pozyskane z ogólnodostępnych źródeł, ponieważ Wykonawca nie uzyskał danych od GDDKiA. Tym bardziej Wykonawca nie ma dostępu do wewnętrznego systemu GDDKiA CZD. h) Pakiety działań dotyczące transportu zbiorowego uwzględniają tego typu rozwiązania.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>tras przewoźników, w taki sposób aby dla wygody mieszkańców przystanki były lokalizowane w miejscowościach, a nie przy głównych drogach, do których często dojście odbywa się trasą kilku kilometrów bez chodników.</p>	
<p>Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego</p>	<p>Korekta tekstu na str. 63 w pkt. 4 i pkt. 5, który winien mieć brzmienie: „Następnie budowa nowego (ok. 1,5 km) odcinka w kierunku północno-wschodnim do DW 781 DW 786 w okolicy ul. Poleskiej m. Micigózd”.</p>	<p>Uwzględniono uwagę</p>
<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Tabela 1.1 Działania przewidziane do realizacji w SUMP z 2016 roku wraz ze stanem ich realizacji; <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o uzupełnienie zapisu na stronie 14, w obszarze: Transport zbiorowy - transport regionalny stan realizacji, poprzez wskazanie istniejącego przystanku kolejowego Kielce Białogon w sąsiedztwie ulicy Krakowskiej, ponieważ w Planie przedmiotowy przystanek nie został ujęty. </p>	<p>Uwzględniono uwagę</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Tabela 1.4 Charakterystyka połączeń kolejowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym; • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 34 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Wolica, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 28 pociągów, (w Planie jest 13). Aktualnie liczba połączeń w relacji Kielce - Wolica - Kielce wynosi 14 par w ciągu doby.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 34 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Kostomłoty, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 12 pociągów, (w Planie jest 5). Aktualnie liczba połączeń w relacji Kielce - Kostomłoty - Kielce wynosi 6 par w ciągu doby.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Radkowice, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 28 pociągów, (w Planie jest 14), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Brzeziny, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 8 pociągów, (w Planie jest 4), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Dębska Wola, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 8 pociągów, (w Planie jest 4), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Sitkówka Nowiny, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 36 pociągów, (w Planie jest 17). Aktualnie liczba połączeń w relacji Kielce - Kostomłoty - Kielce wynosi 18 par w ciągu doby.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Wierna Rzeka, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dane pochodzą z rozkładu PKP na czas opracowywania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego. Był on opracowywany zgodnie z harmonogramem i przyjęto aktualność danych na datę jego opracowywania tj. początek 2023 roku. W tabeli dane odnoszą się zgodnie z nazwą kolumny do "Liczby połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę]". Jest to więc liczba połączeń do Kielc, w jednym kierunku, a nie liczba par pociągów w obu kierunkach.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>połączeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Rykoszyn, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Piekoszków, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Górki Szczukowskie, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Tumlin, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 34 pociągów, (w Planie jest 17), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Zagnańsk, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 34 pociągów, (w Planie jest 17), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. 	
<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Rysunek 1.18 Oferta przewozowa regionalnych przewozów kolejowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z międzyprzystankowym czasem przejazdu;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o doprecyzowanie zapisu na stronie 36, Liczba pociągów regionalnych w dobie poprzez wskazanie, że jest to liczba par pociągów, a nie pojedynczych połączeń. 	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis.</p>
<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>III Etap Konsultacji społecznych - do uzupełnienia po konsultacjach;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o doprecyzowanie zapisu na stronie 51, jaki jest obecnie status etapu konsultacji społecznych. 	<p>Uwzględniono uwagę. Projekt SUMP opracowywany był przed III Etapem Konsultacji Społecznych, dlatego też opis spotkań w ramach III Etapu pojawi się już w finalnym</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
		SUMP po przeprowadzonym III Etapie.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Tabela 3.1 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego; •Wnosi się o uzupełnienie zapisu na stronie 53, Słabe strony (W) - Słabo rozwinięta i wolna pod względem prędkości sieć kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie określenia w jakim obszarze na istniejących liniach kolejowych jest słabo rozwinięta infrastruktura pasażerska oraz wskazania linii kolejowych (odcinek od do kilometrów) o zbyt małych prędkościach. (na stronie 34 wskazano transport kolejowy jako element systemu transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym zapewniający efektywne połączenia pasażerskie w północnej, zachodniej i południowej części obszaru).	Uwaga nieuwzględniona. Analiza SWOT dotyczy stanu istniejącego, a dokument SUMP operuje na bardziej ogólnym podejściu niż tak dokładnym, szczegółowym podejściu. W analizie określono sieć jako słabo rozwiniętą zgodnie z wizjami lokalnymi oraz wnioskami zgłaszanych w konsultacjach społecznych przez mieszkańców i interesariuszy.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Tabela 3.3 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu; Wnosi się o uzupełnienie zapisu na stronie 56, w zakresie Inwestycje Kolejowe związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym, o podaną poniżej treść: W przyjętym do realizacji Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) zostały uwzględnione inwestycje infrastrukturalne obejmujące nie tylko aspekty związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale również kompleksowej modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Sitkówka Nowiny - Kozłów, czy potencjalnego rozpoczęcia prac przygotowawczych dla odcinka Kielce Herbskie Kielce (linii kolejowej nr 61) i stworzenia nowego ciągu transportowego (Lublin) - Kraśnik - Ożarów - Opatów Daleszyce - Sitkówka Nowiny - (Kielce).	Uwaga częściowo uwzględniona. Analiza SWOT dotyczy ogólnego opisu stanu istniejącego bez podawania tak dokładnych inwestycji lub działań dalekich do faktycznej, przesądzonej daty realizacji. Inwestycja zostanie dodane do opracowania dotyczącego zestawienia inwestycji w scenariuszu BAU. Poza modernizacją LK nr 8 dodanie jako realizowanej inwestycji "potencjalnego rozpoczęcia prac przygotowawczych dla odcinka Kielce Herbskie - Kielce" nie zostanie uwzględnione, gdyż nie jest to inwestycja przesądzona do realizacji w analizowanych horyzoncie czasowym.

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Tabela 4.1 Inwestycje drogowe przewidziane do realizacji w ramach scenariusza referencyjnego BAU;</p> <p>•Wnosi się o przedstawienie (strona 63), w sposób analogicznych do inwestycji drogowych, przedsięwzięć kolejowych planowanych do realizacji w najbliższych latach, m.in. w aspekcie kompleksowej modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Sitkówka Nowiny Kozłów, z uwagi na przyjęcie do realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano inwestycje związane z LK nr 8 do zestawienia inwestycji przesądzonych do realizacji w scenariuszu BAU.</p>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Działanie 1.2 Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych;</p> <p>·Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 78, Integracja rozkładów jazdy - zasadne wydaje się zwiększenie czasu na przesiadkę do minimum 5 minut, z uwagi na wzrastającą popularność transportu zbiorowego wśród osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (w tym rodziny z małymi dziećmi, czy osoby z większym bagażem).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zapisy dotyczące działań zostały zaakceptowane przez interesariuszy. Zwiększenie interwału nie jest konieczne, a argument o wolniej poruszających się osobach ze szczególnymi potrzebami nic nie wnosi, ponieważ w takich przypadkach osoby te będą mogły zdążyć na pierwszy lub kolejny środek transportu kursujący z niskim interwałem, o mniejszym stopniu zatłoczenia w pojeździe. Sugerowany w dokumencie czas potrzebny na przesiadkę nie oznacza, że po upływie 3 minut osoby te nie będą miały wyboru środka transportu.</p>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Działanie 1.8 Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej;</p> <p>Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 86, Szacunkowe koszty realizacji działania: wskazano znaczący koszt przebudowy przystanku kolejowego (nie wskazano elementów składowych tych kosztów), przy czym średni koszt przebudowy przystanku kolejowego wynosi ok. 15 mln zł. Przebudowa infrastruktury pasażerskiej każdorazowo wymaga szczegółowej analizy lokalnych uwarunkowań techniczno-funkcjonalnych. Niemniej na podstawie dotychczasowej działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., można przyjąć założenie, że za wskazaną kwotę możliwe jest zmodernizowanie od 2 do nawet 5 przystanków kolejowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy na 15 mln zł.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Działanie 5.3 Uwzględnienie W dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development;</p> <p>Wnosi się o doprecyzowanie zapisu na stronie 97, dotyczącego koncentrowania zabudowy i przestrzeni publicznych w sąsiedztwie punktów komunikacyjnych, w tym stacji kolejowych i przystanków autobusowych. Lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej w zbyt bliskiej odległości od infrastruktury transportowej może powodować zwiększenie liczby ludności narażonej na negatywne oddziaływania, w szczególności hałas generowany przez ruch komunikacyjny. Ponadto, zabudowa chroniona akustycznie lokalizowana w sąsiedztwie linii kolejowych musi spełniać wymogi określone między innymi w art. 53 ust. 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.) tzn. należy ją lokalizować w odległości gwarantującej dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dlatego proponujemy uszczegółowienie ww. działania poprzez wyznaczenie w dokumentach planistycznych w przypadku lokalizowania zabudowy w sąsiedztwie infrastruktury transportowej, planowania pierwszej linii takiej zabudowy jako obiekty niepodlegające ochronie przed hałasem na podstawie Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556, 2687, z 2023 r. poz. 877, 1506). W bezpośrednim sąsiedztwie takich obiektów jak stacje kolejowe powinny być lokalizowane obiekty i tereny z przeznaczeniem na funkcje usługowe (np. sklepy, miejsca postojowe, garaże, oraz inne obiekty mogące służyć obsłudze osób korzystających ze stacji kolejowych i przystanków autobusowych).</p>	<p>Idea Transit Oriented Development oraz idea miast 15-minutowych nie mówi o zasiedlaniu i budowie budynków w okolicy linii kolejowych, a o zmianach zagospodarowania przestrzennego, które prowadzą do stanu, w którym mieszkańcy nie muszą wykonywać niepotrzebnych podróży. Sklep, szkoła czy urząd, znajdują się na tyle blisko miejsca zamieszkania, że każdy może tam dotrzeć pieszo lub rowerem. Dokument ma wręcz na celu zapobieganie problemowi rozlewania się miast i tworzenia coraz większych dystansów do pokonania, w celu dotarcia do większych ośrodków, które często są miejscem pracy mieszkańców. SUMP jest dokumentem strategicznym wskazującym długoterminową wizję rozwoju obszaru. Wielokrotnie w opracowaniu wskazuje się, że zawarte w dokumencie działania to propozycje, wynikające z przeprowadzonych analiz, konsultacji społecznych, wywiadów z interesariuszami oraz całego toku prac nad dokumentem. Każdorazowo jednak, przed wprowadzeniem inwestycji w życie należy będzie przeprowadzić niezbędne analizy projektowe, dedykowane dla konkretnych wpisanych w dokumencie działań</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Tabela 12.1 Możliwości finansowania poszczególnych działań; Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 132 odnośnie możliwości finansowania, działanie 1.8 Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej, z uwagi na obecny status zaawansowania wszystkich Programów, wskazanych jako potencjalne możliwości sfinansowania celu: Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej, aktualnie nie ma możliwości zgłaszania do tych programów nowych zadań związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej. W związku z tym, zasadne jest wskazanie innych możliwości finansowania omawianego celu.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy zgodnie z uwagą.</p>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Ogólna opinia nt. dokumentu:</p> <p>Ponadto PLK SA wyraża opinię, że w dokumencie nie wskazano, na działania związane z: 1) przebudową, remontem, modernizacją, rozbudową, budową itp. przystanków kolejowych (w tym zapotrzebowaniem na lokalizację nowych przystanków), torów i linii kolejowych, łącznic, rozjazdów, parkingów, infrastruktury związanej z dojazdami i dościami, parkingami i obsługą pasażerską, zgodnie z zapotrzebowaniem mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego i możliwościami technicznymi w tym zakresie wraz z zasadnością ich realizacji pod względem ekonomicznym;</p> <p>2) wykonaniem infrastruktury, która zapewni dostęp mieszkańców obszaru funkcjonalnego do infrastruktury kolejowej, tj. np. przejścia, dojścia z przystanków komunikacji gminnej do komunikacji kolejowej (wykonanie infrastruktury i bazy przystankowej komunikacji gminnej, w pobliżu stacji kolejowych, co umożliwiłoby mieszkańcom i podróżującym szybie przemieszczanie się pomiędzy infrastrukturą przeznaczoną do obsługi ludności i pozwoliłoby na szybką zmianę środka transportu);</p> <p>3) wykonaniem infrastruktury (w tym błękitno-zielonej) związanej z dostępem do gminnych wypożyczalni sprzętu rowerowego czy elektromobilnego, tak aby podróżujący</p>	<p>SUMP został opracowany zgodnie z metodyką i w ramach opracowania dokumentu nie prowadzi się tak szczegółowych analiz infrastrukturalnych, projektowych i ekonomicznych. Pakiety działań zostały stworzone wspólnie z mieszkańcami i interesariuszami na spotkaniach konsultacyjnych i warsztatach, na których to mieszkańcy i interesariusze zgłaszali najpotrzebniejsze działania do realizacji zgodnie ze swoimi przekonaniem i doświadczeniem. Część zgłaszanych w opinii działań jest uwzględniona w szerokich pakietach, które swoim zakresem obejmują zmiany infrastrukturalne, działania na rzecz poprawy funkcjonowania transportu publicznego, a także działania związane z edukacją i zwiększaniem świadomości społeczeństwa w tematach zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Wykonawca zgadza się z opinią, że sprawny i efektywny transport jest niezbędny do rozwoju społeczno-gospodarczego oraz że jednym z najważniejszych działań zapisanych w Planie jest współpraca</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>korzystający z przewozów kolejowych, mogli skorzystać z ww. pojazdów, w celu przemieszczania się po danej gminie, bądź w celu dojazdu do najbliższego przystanku komunikacji gminnej; 4) działaniami informacyjnymi (udostępnianiem informacji na przystankach komunikacyjnych, stronach podmiotowych przewoźników, samorządów, w aplikacjach itp. informacji w jaki sposób i jakimi środkami transportu można dojechać w poszczególne obszary - mapy elektroniczne bądź mapy umieszczone na przystankach, na których wskazana jest cała dostępna infrastruktura związana z ruchem osób przemieszczającym się po Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym). Przedmiotowe mapy winny mieć zaznaczone miejsca, w których można wypożyczyć rower, czy sprzęt elektromobilny, a także przystanki komunikacji gminnej, kolejowej i innej oraz infrastrukturą pieszo - rowerową, itp. /mogłyby mieć również zaznaczone najciekawsze tereny warte zwiedzenia, co zachęciłoby do lokalnych wycieczek). Powyższe informacje miałyby na celu szybkie zorientowanie się przez osobę przemieszczającą się w tym obszarze, o dostępnych dla niego możliwościach. Zadanie to powinno być również skoordynowane z właściwym zaplanowaniem rozkładów jazdy pociągów i autobusów gminnych (tak, aby zminimalizować czas oczekiwania na kolejne połączenia, zapewnić ciągłość przejazdów pomiędzy gminami wchodzącymi w ww. obszar).</p> <p>W dokumencie brak jest propozycji zakupu stosownych biletów umożliwiających poruszanie się pomiędzy danymi gminami np. na jednym" bilecie (wybór biletu długookresowego - tańszego), czy dostosowaniem działających już lub nowych aplikacji, urządzeń do obsługi ruchu pasażerskiego, mających na celu wskazanie najlepszych możliwości związanych z szybkim przemieszczeniem się wewnątrz ww. obszaru przy wykorzystaniu różnych środków transportu (w najtańszej opcji). Powyższa możliwość powinna być podstawą planu zrównoważonego transportu.</p>	<p>samorządów gmin oraz dostęp do funduszy pozwalających rozwijać inwestycje związane ze zrównoważoną mobilnością.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>5) organizacją akcji promujących bezpieczeństwo na drogach, ciągach pieszo - jezdnych, terenach/obszarach kolejowych i przejazdach kolejowo - drogowych oraz dojściach do peronów (wspólnych) itp.;</p> <p>6) znaczącymi zachętami do korzystania pasażerów z komunikacji publicznej (bilety roczne, trzymiesięczne, rodzinne, wakacyjne, sezonowe, jednodniowe, łączone jeden bilet na pokonanie danej trasy itp.) /współpraca między przewoźnikami/;</p> <p>7) rozbudową, rewitalizacją, modernizacją, przebudową, budową linii kolejowych (odcinków, łącznic itp.) i infrastruktury z tym związanej;</p> <p>8) skoordynowaniem, zapewnieniem szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego;</p> <p>9) skróceniem czasu przejazdu pociągów (całej trasy, którą dany mieszkaniec obszaru musi pokonać);</p> <p>10) stworzeniem systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych wraz z niezbędnym zapleczem;</p> <p>11) poprawę atrakcyjności transportu kolejowego;</p> <p>12) przebudową peronów (budowa), poprawę przepustowości linii, pracami na ciągach pasażerskich;</p> <p>13) Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);</p> <p>14) udziałem w kampaniach np. typu „Przesiadaj się i jedź!”, „Dzień Bez Samochodu” itp. (Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu), w celu promocji tej formy mobilności (nie wskazano też innych możliwości w zakresie promocji transportu kolejowego połączonego z transportem gminnym);</p> <p>15) skróceniem czasu podróży;</p> <p>16) ograniczeniem wpływu transportu na środowisko, poprawę jakości powietrza, realizację przyjaznych przestrzeni gminnych w obszarze ciągów komunikacyjnych zapewniających szybkiego i bezpiecznego przejścia między dostępnymi przystankami (środkami transportu);</p> <p>17) dostępnością transportu w sezonie letnim, czy w sezonach wzmożonego ruchu</p>	

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>(wakacyjne połączenia, związane z umożliwieniem prowadzenia wycieczek po obszarze funkcjonalnym, itp.);</p> <p>18) ochroną środowiska w związku z rozwojem sieci kolejowej, a tym samym transportu w obszarze funkcjonalnym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ochroną przed emisją hałasu, <p>koniecznymi do wykonania pracami dotyczącymi utrzymania roślinności (cięcia korekcyjno - pielęgnacyjne, wycinka drzew i krzewów, usuwanie wiatrołomów, złomów, wywrotów itp.),</p> <p>ochroną pasażerów przed oddziaływaniem roślin niebezpiecznych (Barszcz Sosnowskiego, Barszcz Kaukaski),</p> <p>wykonaniem i utrzymaniem odwodnień, wykonaniem innych zabezpieczeń i prac poprawiających bezpieczeństwo na drogach kolejowych.</p> <p>Na powyższe działania winny być dostępne fundusze, dotacje, refundacje pozyskiwane m.in. przez samorządy, z których mogliby korzystać zarządzający sieciami kolejowymi.</p> <p>Jest to ważny element związany z umożliwieniem prawidłowego i sprawnego ruchu kolejowego, w szczególności wpływający na nieprzerwany ruch kolejowy (zerwanie trakcji przez upadające drzewo, wykolejenie się pociągu, podtopienia nasypów w wyniku działania sił przyrody czy zwierząt, zapewnienie właściwych odwodnień i przejść dla zwierząt w celu uniknięcia kolizji z pociągami, likwidacja stanowisk Barszczu Sosnowskiego czy Kaukaskiego, utylizacja podkładów kolejowych, utylizacja padliny itp.).</p> <p>Zintegrowany Plan winien również wskazać wszystkie bariery w zakresie prawidłowej realizacji zrównoważonego rozwoju transportu dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (Kielce, Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Nowiny, Strawczyn, Zagnańsk, Pierzchnica) oraz wskazywać możliwości pozyskania funduszy w celu osiągnięcia celów założonych w ww. Planie.</p> <p>Finansowanie winno być dostępne nie tylko na samą rozbudowę itp. sieci transportowej, ale również na działania, które trzeba prowadzić, aby zapewnić możliwość</p>	

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>bezpiecznego przejazdu, właściwą prędkość połączeń między danymi gminami (w tym zadania związane z utrzymaniem całej sieci). Rozwój infrastruktury kolejowej daje znaczącą szansę na podniesienie poziomu jakości lokalnego transportu zbiorowego, ale jest również związany z koniecznością pozyskania znacznych funduszy na ten cel. Nie wszystkie cele można zrealizować z dostępnych obecnie programów i funduszy, w szczególności z KPO.</p> <p>Modernizacja taboru kolejowego zwiększy dostępność komunikacji publicznej, co ułatwi łączenie podróży komunikacją miejską, samochodem i pociągiem. Wpłynie również na wzrost efektywności transportu publicznego, jako konkurencji dla transportu drogowego realizowanego samochodami osobowymi (ograniczenie ilości emisji gazów lub pyłów do powietrza). Zwiększenie floty pociągów, automaty biletowe, składy dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, czy osób niepełnosprawnych oraz szybka i bezpieczna podróż są gwarancją wypełnienia zasad związanych ze zrównoważonym rozwojem.</p> <p>Sprawny, efektywny oraz bezpieczny i niskoemisyjny zrównoważony system transportu jest niezbędny do rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru, dlatego musi być szczegółowo zaplanowany pod względem zapotrzebowania i możliwości finansowych w tym zakresie.</p> <p>W związku z powyższym w celu wdrożenia i właściwego zaplanowania niniejszego Planu najważniejsza jest współpraca samorządów gmin oraz dostęp do dotacji czy refundacji kosztów ponoszonych na rozwój zrównoważonej mobilności.</p> <p>Regionalny transport kolejowy i gminny powinien być zaplanowany na tyle atrakcyjnie, aby wpływał na utratę znaczenia transportu drogowego (ruchu komunikacyjnego indywidualnego), na rzecz komunikacji publicznej.</p> <p>Dlatego niniejszy Plan powinien wytyczyć zadania, tak aby były możliwe do zrealizowania, a na jego podstawie przewoźnicy mogli uzyskać środki finansowe</p>	

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	na spełnienie jego celów. Dla planowanych zadań w obszarze infrastruktury kolejowej, w przypadku ich realizacji, niezbędne będzie uzgadnianie koncepcji projektowych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	

Spis rysunków

Rysunek 1.1 Ogłoszenie prasowe w gazecie Echo Dnia	4
Rysunek 1.2 Plakat informujący o spotkaniach i konsultowanych dokumentach	5
Rysunek 2.1 Spotkanie stacjonarne w Kielcach.....	7
Rysunek 3.1 Wzór formularza do zgłaszania uwag	8

Spis tabel

Tabela 5.1 Zestawienie uwag od mieszkańców.....	9
Tabela 5.2 Zestawienie opinii od Jednostek Administracji Publicznej	17