

**Raport z przebiegu i wyników
konsultacji projektu „Planu
Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Gminy Miasta Tarnowa”**

Spis treści

1. Wstęp	3
2. Cel spotkania	4
3. Konsultacje społeczne zdalne i stacjonarne	6
4. Konsultacje prowadzone w sposób elektroniczny	10

1. Wstęp

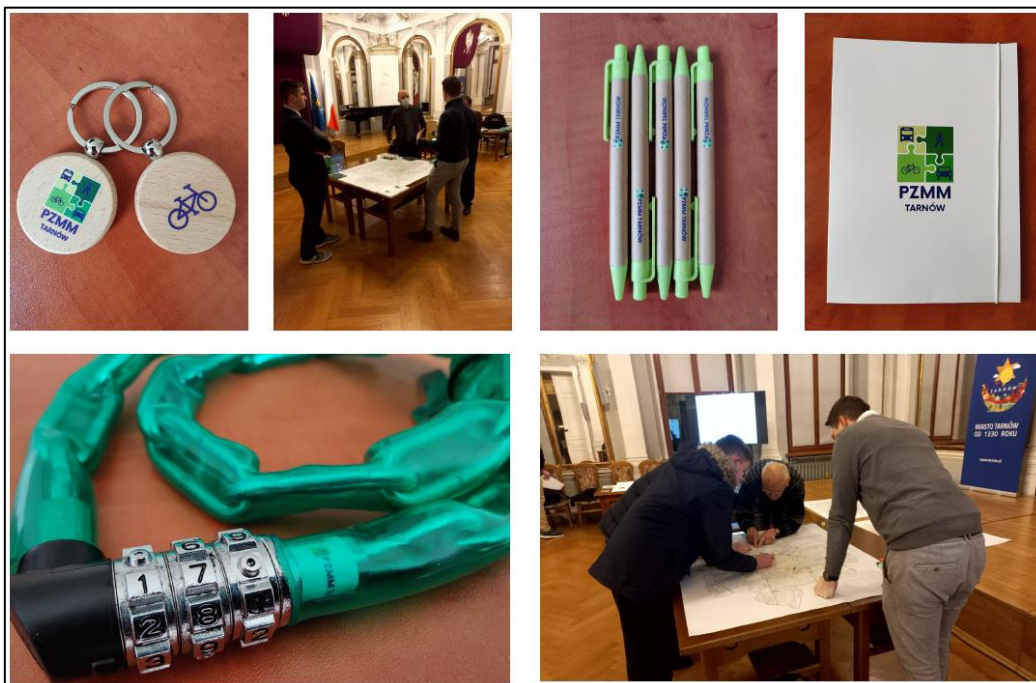
W ramach projektu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa zgodnie z zapisami uchwały Nr LXII/620/2022 Rady Miejskiej w Tarnowie z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa”, zorganizowano konsultacje społeczne, które rozpoczęły się 12 kwietnia 2022 r. i trwały do 13 maja 2022 r. Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa został wtedy udostępniony dla wszystkich mieszkańców Tarnowa oraz dla grup interesariuszy biorących udział w projekcie. Stworzono dedykowany formularz do zgłaszania propozycji lub uwag do dokumentu. Każdy mógł zgłosić własne uwagi do Projektu Planu i wyrazić opinię na temat działań proponowanych w dokumencie. Uwagi i komentarze można było zgłaszać podczas spotkań konsultacyjnych oraz za pośrednictwem poczty elektronicznej (poprzez formularz). Innym sposobem, za pomocą którego można było dotrzeć do twórców Planu, była strona o nazwie „SUMP Tarnów” na portalu społecznościowym „Facebook”.

Na potrzeby konsultacji społecznych zostały przygotowane materiały informacyjno-promocyjne takie jak: ulotki informacyjne, banery na media społecznościowe i strony internetowe, plakaty w formacie A3 oraz duże plakaty umieszczane na wiatkach przystankowych.



Rysunek 1. Plakat informujący o konsultacjach społecznych umieszczony na przystanku w Tarnowie

Podczas spotkań z mieszkańcami, na konsultacjach społecznych rozdawane były specjalne gadżety, które nawiązywały do PZMM (teczki, notatniki, ołówki, długopisy, zapięcia do rowerów, breloczki i parasole). Gadżety i materiały promocyjne były ekologiczne i tworzone z surowców pozyskanych z recyklingu, co podkreślało jedną z głównych idei Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jaką jest ekologia i dbanie o środowisko naturalne.



Rysunek 2. Gadżety i zdjęcia z konsultacji społecznych w Tarnowie

W ramach konsultacji społecznych odbyło się jedno spotkanie zdalne z interesariuszami (20 kwietnia o godzinie 10:00 na platformie MS Teams) oraz dwa spotkania z mieszkańcami. Pierwsze z nich miało formę zdalną (21 kwietnia godzina 17:00 na platformie MS Teams). Drugie spotkanie z mieszkańcami odbyło się w formie stacjonarnej 26 kwietnia o godzinie 17:00 w Izbie Przemysłowo-Handlowej przy ul. Słonecznej 32/9 w Tarnowie. Na potrzeby spotkania stacjonarnego przygotowano mapy w formatach A0+, na których mieszkańcy mogli nanosić swoje propozycje bądź uwagi dotyczące systemu transportowego w mieście.

2. Cel spotkania

Celem spotkań organizowanych w ramach konsultacji społecznych było zebranie uwag i komentarzy odnośnie Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa. Oprócz tego na spotkaniach zaprezentowane zostały prezentacje podsumowujące działania w ostatnim etapie całego projektu.

Zaprojektowana została także specjalna broszura informacyjna, która w zwięzły i przystępny dla użytkowników z różnych grup wiekowych sposób, prezentuje efekty pracy nad Projektem Planu.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa - cele główne oraz monitorowanie

Na podstawie analizy dokumentów, Diagnozy i konsultacji społecznych wyznaczono 6 głównych celów, do których Gmina Miasto Tarnów powinna dążyć i starać się je jak najszybciej zrealizować:

- 1 Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego**
- 2 Wzrost udziału podróży transportem zbiorowym w podróżach ogółem**
- 3 Poprawa bezpieczeństwa ruchu**
- 4 Redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko**
- 5 Wzrost dostępności do infrastruktury i środków transportu**
- 6 Poprawa organizacji przestrzeni publicznej**

Wdrażanie planu mobilności w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju powinno być objęte ścisłym monitorowaniem. Monitoring to zorganizowany sposób obserwacji, ciągły i długoterminowy. Monitorowanie można zdefiniować jako systematyczne i ciągłe zbieranie, analizowanie i wykorzystywanie informacji dla celów kontroli zarządzania i podejmowania decyzji w sprawie realizacji i aktualizacji planu.

Rysunek 3. Przykładowa strona z broszury informacyjnej dotyczącej PZMM w Tarnowie

Podczas spotkań z mieszkańcami zanotowane zostały ich uwagi i komentarze dotyczące Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa. Po spotkaniach w formie zdalnej oraz stacjonarnej zebrano wszystkie uwagi, zostały one podsumowane i zagregowane do jednego pliku.

Osobno zebrano uwagi od mieszkańców, którzy przez okres 30 dni, mogli je zgłaszać po przeczytaniu udostępnionego Projektu Planu na stronie internetowej www.tarnow.pl.

3. Konsultacje społeczne zdalne i stacjonarne

Konsultacje społeczne zdalne i stacjonarne obejmowały trzy spotkania: jedno z interesariuszami oraz dwa spotkania z mieszkańcami miasta Tarnowa (jedno w formie zdalnej oraz jedno w formie stacjonarnej). Po krótkiej prezentacji zarówno na spotkaniu z interesariuszami jak i spotkaniu z mieszkańcami, odbyła dyskusja nad tematyką problemów związanych z transportem i mobilnością, a mieszkańcy przedstawili swoje uwagi dotyczące Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Miasta Tarnowa.

Poniżej zamieszczono tabelę ze zgłoszonymi uwagami, opiniami i propozycjami mieszkańców i interesariuszy zarówno ze spotkań stacjonarnych jak i spotkań w formie zdalnej.

Tabela 1. Zestawienie uwag z konsultacji stacjonarnych i zdalnych

Uwaga	Komentarz
Zgłoszono uwagę dotyczącą kursowania linii 2,12 w ciągu ul. Ablewicza. Poruszono temat kursowania wariantami, przez co starsze osoby mają kłopoty z rozkładem jazdy.	W projekcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej znajdują się informacje dotyczące poprawy organizacji publicznego transportu zbiorowego (cel szczegółowy 2.2). Kierunek działań w tym zakresie zakłada między innymi poprawę informacji pasażerskiej (również w przypadkach kursowania linii wariantowych).
Zgłoszono uwagę dotyczącą problemu sygnalizacji świetlnej na al. Jana Pawła II i ul. Słonecznej (zbyt krótki czas zielonego światła na przejściu przez jezdnię).	Uwaga nie dotyczy bezpośrednio projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Pytania dotycząca czasu sygnalizacji świetlnej należy kierować bezpośrednio do Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie.
Poruszono temat wprowadzenia bus-pasa na ul. Krakowskiej. Według mieszkańca takie rozwiązanie spowoduje kongestię ruchu na tym odcinku.	Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są opracowywane według wytycznych europejskich. W dokumencie zawarte są zapisy dotyczące priorytetu dla transportu publicznego. Zawężenie przekroju drogowego może wpłynąć na kongestię ruchu na ul. Krakowskiej dla transportu indywidualnego. Jednocześnie transport zbiorowy na danym odcinku stanie się bardziej atrakcyjny i konkurencyjny dla pozostałych środków transportu, a czas przejazdu znacznie się skróci.
Zwrócono uwagę na problem związany z koniecznością wykorzystania około 40 autobusów, które obecnie stoją w zajezdni.	Uwagę należy kierować bezpośrednio do Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie, który jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Tarnowie. Cel szczegółowy 2.1.5 zakłada ekspansję połączeń komunikacji miejskiej, do którego można wykorzystać obecnie nieużywany tabor.
Zgłoszono uwagę dotyczącą kursowania linii 14, pod kątem zwiększenia jej częstotliwości.	Dokument uwzględnia silny nacisk na zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Cel szczegółowy 2.2.4 informuje o konieczności monitoringu i

Uwaga	Komentarz
	dostosowywania częstotliwości taboru autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych.
Propozycja powstania parkingu z możliwością przesiadki w okolicy dzielnicy Mościce.	Idea PZMM zakłada wzrost dostępności do infrastruktury i wszystkich środków transportu. Cel szczegółowy 5.1.2 informuje o konieczności rozbudowy systemu parkingów Park&Ride wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
W przypadku węzła przesiadkowego ZTM linia 2 musi zwiększyć częstotliwość.	Węzły przesiadkowe odgrywają istotną rolę w procesie tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Cel szczegółowy 5.1.2 zakłada rozbudowę systemu Park&Ride z infrastrukturą towarzyszącą. Ponadto w przypadku poprawy organizacji publicznego transportu zbiorowego dokument zakłada dostosowanie częstotliwości taboru do zapotrzebowania na danych liniach komunikacyjnych oraz konieczność remarszutyzacji linii komunikacji miejskiej.
Propozycja ponownego połączenia Gminnej Komunikacji Publicznej oraz Miejskiej Komunikacji Publicznej.	Jednym z głównych założeń Planu Transportowego jest integracja publicznego transportu zbiorowego. W dokumencie znajdziemy zapisy dotyczące konieczności wprowadzenia integracji czasowo-przestrzennej oraz taryfowo-biletowej w przypadku publicznego transportu zbiorowego.
Sugestia wydłużenia linii komunikacyjnych w rejonie ul. Klikowskiej. Wydłużenie linii spowoduje wzrost napełnienia potoków pasażerskich.	Dokument zakłada ekspansję połączeń komunikacji miejskiej (cel szczegółowy 2.1.5). Działanie to spowoduje wzrost dostępności, co przełoży się na wzrost udziału podróży transportem zbiorowym w podróżach ogółem.
Poruszono temat ciągu przyczynowo-skutkowego w transporcie zbiorowym. Mieszkańcy sugerują, że mały udział podróży transportem zbiorowym jest spowodowany słabą ofertą przewozową.	Analiza SWOT dotycząca transportu zbiorowego wskazuje zarówno jego mocne strony (nowoczesny, komfortowy tabor autobusowy, bardzo dobra dostępność do infrastruktury przystankowej, ITS) oraz słabe strony (brak całkowitej integracji taryfowo-biletowej, słaba koordynacja czasowa rozkładów jazdy, niska częstotliwość kursowania w godzinach szczytu). Dokument wskazuje kierunki rozwoju oraz reformy, które zwiększą atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego.
Poruszono temat integracji biletowej, która obejmie przewozy kolejowe. Zwiększy to atrakcyjność transportu kolejowego.	Dokument zakłada priorytet dla transportu zbiorowej (w tym kolei). Przykładem działań w tym kierunku jest całkowita integrację taryfowo-biletowa uwzględniającą przewozy kolejowe.

Uwaga	Komentarz
<p>Poruszono temat wschodniej obwodnicy miasta. Silna presja gmin podmiejskich, aby inwestycja została odłożona w czasie.</p>	<p>Dokument zawiera kierunki działań infrastrukturalnych. Cel szczegółowy 3.3.1 zakłada budowę wschodniej obwodnicy Tarnowa. Inwestycja przyczyni się do wyprowadzenia ruchu z centrum miasta.</p>
<p>Uwaga dotycząca niewystarczającej infrastruktury pieszej na ul. Klikowskiej, sugestia brak bezpieczeństwa w danym obszarze.</p>	<p>W projekcie Planu istnieje szereg działań dotyczących bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów m.in. audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego i przejść dla pieszych (3.1.1) czy ochrona przestrzeni pieszych i poprawa jakości ruchu pieszego poprzez uporządkowanie parkowania (3.2.1).</p>
<p>Poruszono temat konieczności wprowadzenia biletów na parking Park and Ride Lwowska, celem funkcjonowania w systemie i na zasadach parkingu Park and Ride.</p>	<p>Działania związane z tworzeniem parkingów w formule Park and Ride są rekomendowane jako jedno z działań w ramach dokumentu. Chodzi nie tylko o nowe parkingi, ale także o istniejące, w tym parking przy ul. Lwowskiej lub ul. Do Huty (przy dworcu kolejowym). Wprowadzenie działań umożliwiających funkcjonowanie parkingów w formule Park and Ride z jednym biletom na transport publiczny oraz komunikację indywidualną jest rekomendowane z punktu widzenia dokumentu.</p>
<p>Sugestia wprowadzenia biletomatów na każdym przystanku z możliwością płatności gotówką.</p>	<p>Zespół autorski uważa, że wprowadzenie biletomatów na każdym przystanku jest bezzasadne i nie wpłynie znacząco na poprawę dostępności. Biletomaty mają raczej bytu w przypadku zespołów przystankowych z odpowiednio dużym obłożeniem (np. w obszarach silnie zurbanizowanych).</p>
<p>Promocja ruchu rowerowego w mieście. Zwrócono uwagę na duży problem związany z nawierzchnią dróg rowerowych.</p>	<p>Idea PZMM zakłada dynamiczny rozwój ruchu rowerowego w mieście. W przypadku nawierzchni dróg rowerowych projekt planu mówi między innymi o opracowaniu i wprowadzeniu standardów jakości infrastruktury rowerowej (cel szczegółowy 1.1.1) czy wprowadzenia programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów (1.1.3).</p>
<p>Poruszono temat finansowania inwestycji. Zwrócono uwagę na korelację pomiędzy zapisami w PZMM, oraz ewentualną odpowiedzialnością miasta o braku funduszy na realizację.</p>	<p>Projekt Planu, poza standardowymi celami i kierunkami działań w zakresie mobilności miejskiej zawiera również zasady realizacji planów. Przy określaniu zasad realizacji Planu konieczne jest ustalenie hierarchii realizacji działań, a także określenie jednostki odpowiedzialnej za dane działanie oraz źródła finansowania. Ponadto Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem, którego</p>

Uwaga	Komentarz
	realizację weryfikuje się poprzez analizę wskaźników monitorowania dokumentu w danej jednostce czasu.
Uwaga dotycząca zbyt małej liczby stacji w ramach Tarnowskiego Roweru Miejskiego.	W dokumencie istnieje cel szczegółowy 1.1.5 , który zakłada rozbudowę systemu Tarnowskiego Roweru Miejskiego poprzez większą liczbę stacji, rowery cargo oraz rowery elektryczne.
Poruszono temat spójności infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Gumniskiej. Przytoczono sytuację istniejącej DDR, na której fragmentami obowiązuje zakaz ruchu dla rowerów.	Drogi rowerowe w Tarnowie cechują się brakiem ciągłości, przez co nie są w pełni wykorzystywane. Projekt Planu zakłada m.in. wydzielenie infrastruktury rowerowej dla zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu (1.1.4). Ponadto dokument wskazuje na kierunki rozwoju poprzez wytyczenie wygodnych i bezpiecznych tras rowerowych, łączących zespoły zabudowy mieszkaniowej ze śródmieściem, rejonami skupiającymi miejsca pracy oraz z terenami rekreacyjnymi (1.1.8).
Poruszono kwestię transportu szynowego. W SUIKZ istnieje zapis o stacji Tarnów Rzędzin. Powstała oddolna inicjatywa o budowie tej stacji.	W dokumencie zostało uwzględnione działanie dotyczące stworzenia miejskich powiązań transportem szynowym. Uruchomienie nowej stacji kolejowej Tarnów Rzędzin zwiększy dostępność komunikacyjną mieszkańców z tego regionu.

W powyższej tabeli zamieszczono również ustosunkowanie się do danej opinii. W przypadku uwagi, która nie dotyczy bezpośrednio Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej napisano komentarz odnoszący się do opisywanej sytuacji. W pozostałych przypadkach przedstawiono zawarty w PZMM cel szczegółowy oraz działania mu towarzyszące.

4. Konsultacje prowadzone w sposób elektroniczny

Oprócz konsultacji zdalnych i stacjonarnych zebrano uwagi z konsultacji prowadzonych w sposób elektronicznych. Chętni mieszkańcy mieli 30 dni na zapoznanie się z dokumentem udostępnionym przez stronę internetową, a przesłane przez nich uwagi i opinie zestawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Zestawienie uwag z konsultacji prowadzonych w sposób elektroniczny

Uwaga	Komentarz
<p>„Tarnów jest zbyt małym miastem, aby na wąskich ulicach wydzielić bus-pasy.”</p>	<p>Pasy dedykowane dla autobusów są rekomendacją do stosowania tylko w przekrojach 2/2 lub 1/4. Z punktu widzenia dokumentu rekomenduje się ich wprowadzanie w miejscach, gdzie publiczny transport zbiorowy generuje opóźnienia w kursowaniu, tj. na ciągach drogowych o wysokim natężeniu ruchu. Rekomendacje dotyczą fragmentu ul. Krakowskiej oraz ciągu ul. Jana Pawła II. Wprowadzenie bus-pasa odbywać się może przy likwidacji jednego z pasów ruchu dla ruchu ogólnego, co jest zgodne z metodyką planów SUMP i działaniem przyspieszającym publiczny transport zbiorowy, przez co rośnie jego konkurencyjność względem komunikacji indywidualnej (co może prowadzić do większego wykorzystania PTZ w podróżach).</p>
<p>„Lepiej już nie rozwijać systemu ITS bo nie przyniósł żadnych korzyści a znacznie uszczuplił bardzo zadłużony budżet miasta.”</p>	<p>Wprowadzenie systemu ITS to nie tylko tablice na przystankach transportu publicznego, ale także tablice informujące o objazdach oraz system sterowania sygnalizacją świetlną. Całość tworzy system ITS, który na przestrzeni czasu od początku funkcjonowania spowodował poprawę ruchu komunikacji indywidualnej i zmniejszył m.in. straty czasu na sygnalizacji świetlnej, wg danych ZDiK. Projekt był częścią działania "Projekt nr RPMP.04.05.02-12-0387/17 „Integracja transportu publicznego w Tarnowie” współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020" i był współfinansowany z budżetu Unii Europejskiej.</p>
<p>„Tablic Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej jest już dużo, są mało użyteczne a pochłonęły znaczne koszty.”</p>	<p>Tablice Dynamicznej Informacji Pasażerskiej są częścią systemu ITS i jako jeden z elementów były tworzone, w ramach tego samego projektu. Ich funkcjonowanie pozwala na optymalizację kursowania publicznego transportu zbiorowego, gdyż w przyszłości mogą pojawiać się informacje nie tylko o objazdach komunikacji miejskiej, ale</p>

Uwaga	Komentarz
	także komunikacji regionalnej, co poprawi komfort podróżowania pasażerów i ułatwi orientację m.in. w zakresie przesiadek. Wyeliminuje to także konieczność funkcjonowania rozkładów papierowych, a przy zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, łatwiej jest informować użytkowników o zmianach.
Sugestia wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej, która może wpłynąć na znaczne ograniczenie ruchu samochodów osobowych.	Jest to jeden z czynników, który może wpłynąć na korzystanie z komunikacji miejskiej. Z punktu widzenia atrakcyjności dla podróżnych jest działaniem wskazanym, niemniej jednak należy mieć na uwadze koszty drożenia takiego rozwiązania. Obecnie trwają analizy możliwości wprowadzenia takiego rozwiązania w różnych aspektach, także pod kątem finansowym.
„Płatne parkingi, już teraz pokrywają teren praktycznie całego miasta.”	Obecna Strefa Płatnego Parkowania obejmuje obszar ograniczony ulicami: Głowackiego, Kościuszki, Pułaskiego, Mościckiego, Szkotnik, Szujskiego, Klikowska, Słowackiego, Słoneczna, Starodąbrowska, Kołłątaja, Dąbrowskiego, Konarskiego, Narutowicza, Drużbackiej, Wita Stwosza. Nie jest to obszar całego miasta. Płatne parkingi poza SPP w Tarnowie mogą być własnością podmiotów prywatnych, które pobierają opłaty we własnym zakresie. Rekomendacje w tworzeniu SPP na większym obszarze mogą powodować, że osoby podróżujące w codziennych podróżach do miejsc pracy/nauki, mniej chętnie będą korzystała z komunikacji indywidualnej, na rzecz m.in. komunikacji miejskiej czy podróży rowerem. Dodatkowo SPP ma powodować większą rotację parkujących, zmniejszająca zajętość miejsc parkingowych na terenie miasta.
„Wprowadzenie w 1991 r. zakazu ruchu na ul. Wałowej spowodowało praktycznie całkowite wymarcie życia w tym rejonie. Tarnowa nie stać na kolejny taki krok.”	Strefa Ograniczonego Ruchu może mieć charakter dostępu do obiektów położonych w strefie. Celem jest eliminacja tranzytu, więc jej kształt, a także zasady funkcjonowania mogą być wynikiem wspólnego dialogu mieszkańców z zarządcą drogi, a może m.in. umożliwić dojazd mieszkańców, czy interesariuszy. Priorytetem jest ruch pieszy z zachowaniem dostępności dojazdu dla przyległej zabudowy oraz służb miejskich i ratowniczych.
„Utworzenie większej ilości kontrapasów na dostatecznie szerokich ulicach jednokierunkowych niskim kosztem rozwiązało by doraźnie wiele problemów w kwestii ciągłości ścieżek rowerowych.”	Tworzenie kontrapasów na ulicach jednokierunkowych jest jednym z głównych założeń dotyczących poprawy infrastruktury rowerowej. Cel szczegółowy 1.1.4 zakłada wydzielenie infrastruktury rowerowej dla

Uwaga	Komentarz
	zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu (m.in. poprzez tworzenie kontrapasów).
„W ramach kompleksowego podejścia do organizacji transportu zbiorowego w Gminie Miasta Tarnowa powinna zostać przeprowadzona analiza dystansu pomiędzy przystankami w celu wyeliminowania braków wynikających z dużych odległości w niektórych przypadkach.”	Jedynie niespełna w 3% obszaru miasta dostępność do infrastruktury przystankowej jest mniejsza, niż w pozostałej części miasta (dostępność przystanku powyżej 600 metrów). W dokumencie istnieje zapis informujący o poprawie dostępności do infrastruktury (cel 5.1).
"Zimny kubek wody dla włodarzy miasta. Buduje i wydaje się dziesiątki milionów złotych na komunikację miasta . A teraz marnują się pojazdy stojące które nie docierają tam gdzie powinny. Lepiej ludzi zwolnić niż dogadać się z gminami. Nie bo barwa klubu nie ta sama. Miasto to ludzie . Nie tylko mieszkańcy granic administracyjnych, a również cały powiat. Człowiek jak nie dojedzie do Tarnowa z gmin to nie tylko nie zapłaci za bilet ale również nic nie kupi. W tym temacie można rozvodzić się na godziny pisania. Ja na miejscu gmin teraz nie ustąpił bym na wspólne bilety do póki miasto nie stwierdzi że trzeba wrócić do tego co było sprawdzone i potwierdzi że to był błąd . "	Uwaga uwzględniona, w dokumencie kładzie się nacisk na integrację środków transportu.
Uwaga dotycząca odwołania do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Należy wskazać aktualne rozporządzenie dnia 7 lipca 2021r. Nr 2021/1153 , które uchyla stare rozporządzenie.	Uwaga zostanie uwzględniona. W dokumencie zawarte będzie odniesienie do aktualnej wersji rozporządzenia.
Uwaga dotycząca uwzględnienia planów budowy dworca autobusowego przy ul. Do Huty. Aktualnie wyłoniony został wykonawca dokumentacji projektowej.	Plany budowy dworca autobusowego przy ul. Do Huty oraz aktualny status zostanie uwzględniony w PZMM.
Uwaga dotycząca cyklu pomiarów udział publicznego transportu zbiorowego w podróżach - modal split. W związku z dużymi kosztami badań sugeruje się zmienić cykl pomiarów z 1 roku na 5 lat.	Uwaga zostanie wprowadzona z uwagi na względy ekonomiczne.
Uwaga dotycząca cyklu pomiarów liczby mieszkańców znajdujących się w strefie dostępności do środków publicznego transportu zbiorowego. Układ miasta i sieć przystanków nie zmieniają się na tyle często, aby coroczne wyliczenia były konieczne. Sugeruje się 5 letni cykl pomiarów.	Weryfikacja dostępności infrastruktury przystankowej w okresie 5 letnim wydaje się zasadna. W dokumencie zostanie uwzględniona zmiana.

Uwaga	Komentarz
<p>Uwaga dotycząca pomiarów liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej. W publicznym transporcie zbiorowym w komunikacji prywatnej i kolei ZDiK nie posiada możliwości pozyskiwania danych liczbowych poza ankietami, które trzeba zlecać i ponosić koszty finansowe. Dane o ilości pasażerów w komunikacji miejskiej są dostępne.</p>	<p>W związku ze znaczącymi kosztami finansowymi należy zwiększyć interwał badań w poszczególnych środkach transportu. Ponadto w przypadku przewozów kolejowych przewoźnicy wykonują wewnętrzne pomiary napełnień. Sugeruje się uzyskanie wyników badań bezpośrednio od przewoźników.</p>
<p>Sugestia zmiany hierarchii w kierunkach działań dotyczących poprawy organizacji transportu publicznego. Działanie dotyczące remarszutyzacji linii komunikacyjnych powinno zostać przesunięte na drugie lub trzecie miejsce w hierarchii ważności.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona. W przypadku organizacji transportu zbiorowego zostanie zmieniona hierarchizacja działań, która będzie uwzględniać remarszutyzację linii komunikacyjnych jako rzecz pilną, a nie najbardziej pilną.</p>
<p>Uwagi stylistyczne oraz językowe dotyczące zapisów Planu przesłane przez ZDIK, łącznie 42 uwagi.</p>	<p>Uwagi zostaną wprowadzone.</p>

Podobnie jak w przypadku konsultacji stacjonarnych i zdalnych, w tabeli 2 zamieszczono również ustosunkowanie się do wszystkich opinii. W przypadku uwagi, która nie dotyczy bezpośrednio Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej napisano komentarz odnoszący się do opisywanej sytuacji. W pozostałych przypadkach przedstawiono zawarty w PZMM cel szczegółowy oraz działanie mu towarzyszące.