



Załącznik nr 1 do Sprawozdania z przeprowadzonych konsultacji społecznych

Wniosek	L.p. uwagi	Zgłaszający uwagę	Treść uwagi/wniosku	Uzasadnienie
1	1	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>W naszej opinii nie ma potrzeby przeciwstawiania tramwaju autobusowi poruszającemu się po korytarzach wysokiej jakości. Nie ma sprzeczności. Tramwaj i autobus może koegzystować w wydzielonych korytarzu. Prawdłowo wskazane w dokumencie korytarze można będzie w przyszłości wypełniać albo torowiskami (z możliwością ruchu autobusów), albo jezdniami autobusowymi - zależnie od wyniku analiz na dalszych etapach. Z dokumentu wynika, że najważniejsze uzasadnienie dla tramwaju występuje w osi Północ - Południe i w tych dwóch korytarzach można przewidzieć tramwaj, a w pozostałych autobus, z kursowaniem zarówno autobusów jak i tramwajów na odcinkach wspólnych. Tak określony wariant pośredni między wariantem 2 i 3 można wpisać do dokumentu jako wariant 5.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Z treści opracowania nie wynika, że wariant mieszany jest odrzucony (niemożliwy do wprowadzenia). Jak zostało wspomniane w uwadze, docelowo wybór środka transportu powinien wynikać ze szczegółowej analizy popytu i podaży, która nie była przedmiotem realizacji opracowania.</p>
1	2	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Wariant 2 należy uzupełnić o wskazanie opcje lokalizacji zajezdni tramwajowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie lokalizacji zajezdni tramwajowej wiąże się z koniecznością określenia zakresu parametrów technicznych, pojemności taborowej, dostępności terenu oraz kwestii podłącza energetycznego, co powinno zostać określone w dalszym etapie analiz, co nie było przedmiotem niniejszego opracowania.</p>



		<p>Istotnym wzbogaceniem merytorycznej zawartości dokumentu byłoby uzupełnienie go o analizę ekonomiczną porównującą koszty inwestycyjne i eksploatacyjne (w długiej perspektywie) pomiędzy systemem tramwajowym i autobusowym typu BRT. Prawdą jest, że system BRT jest tańszy od autobusowego - powstał przecież i najbardziej rozpowszechnił się w krajach Ameryki Południowej, jako budżetowa wersja tramwaju. Zachodzi jednak podejrzenie, że jest to "oszczędność biednego", czyli wyłącznie w kategoriach kosztu początkowego. Natomiast w perspektywie długoterminowej prawdopodobnie co najmniej różnica będzie dużo niższa, zważywszy na dwa czynniki: kilkakrotnie krótszą żywotność taboru autobusowego od tramwajowego oraz mniejszą pojemność autobusów (wyższe koszty zatrudnienia do przewiezienia tej samej liczby pasażerów). Do kompetentnego wyboru między tramwajem i BRT konieczne byłoby poznanie uwarunkowań ekonomicznych. Dlatego sugerujemy uzupełnienie dokumentu o powyższą analizę.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Wspomniane elementy analizy ekonomicznej znajdują się w etapie V opracowania i zostały wzięte pod uwagę na etapie analizy wielokryterialnej.</p>
		<p>Wnioskuje o ujęcie w planach dotyczących transportu zbiorowego w Radomskim Obszarze Funkcjonalnym budowy systemu dróg lokalnych i dróg rowerowych w południowo-zachodniej części Radomia (Woźniki, Pruszków, Jeżowa Wola, Kończyce) z uwzględnieniem powiązań z gminami ościennymi (Kowala, Orońsko, Wolanów, Przytyk, Zakrzew), pod kątem zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania mieszkańców, stworzenia warunków do rekreacji dla mieszkańców Radomia oraz mieszkańców gmin ościennych, a także rozwoju turystyki. Południowo-zachodnie dzielnice naszego miasta posiadają atuty, które mogą być podstawą programowania rozwoju tego obszaru. Proponowane zadania do realizacji. I. Budowa dróg lokalnych, o większym znaczeniu dla komunikacji miejskiej jako jezdnie z chodnikami, w tym:</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przedstawione uwagi mają charakter albo bardzo szczegółowy, albo nie mają wpływu na ogólny system transportowy ROF, który jest celem przedmiotowych zamówienia.</p>



	<p>- Ul. Kieleckiej; - Ul. Hodowlanej; - Ul. Małcużyńskiego; - Ul. Szydłowieckiej, które wraz z utwardzonymi ulicami wodniacką, Starokrakowską i Krychnowicką stworzą w przedmiotowej okolicy podstawę systemu komunikacyjnego; II. Budowa dróg lokalnych zapewniających obsługę komunikacyjną istniejącej zabudowy mieszkaniowej, usługowej oraz obiektów przemysłowych jako ciągu pieszo-jezdne o nawierzchni asfaltowej, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ul. Mostowej, Kończyckiej, Gawdzickiego, Orońskiej, Osiołka, Pianistów;- Ul. Kurpińskiego, Namysłowskiego (część ulic w okolicy Szydłowieckiej została utwardzona w 2013 i 2014 r.);- Nadrzecznej, Nasypowej; <p>III. Stworzenie bardzo istotnego dla dzielnic południowo-zachodnich miasta ciągu komunikacyjnego dla transportu samochodowego przecinającego obszar krajobrazu chronionego „Dolina Kosówki” poprzez budowę mostu na ul. Owalnej/ przy ul. Młyńskiej; byłby to poza ul. Suchą i Szydłowiecką trzeci przejazd łączący wschodnią i zachodnią część trudnego pod względem komunikacyjnym terenu rozdzielonego Kosówką (kilka lat temu istniał w tym miejscu przepust drogowy, który umożliwił przejazd samochodom osobowym);</p> <p>IV. Budowa ciągów pieszo-rowerowych (w części rozwiązałoby to problem braku chodników dla pieszych, szczególnie wzdłuż ulicy Kieleckiej, który umożliwiłby skomunikowanie m.in. ulicy Wośnickiej/Hodowlanej z ulicą Szydłowiecką), w tym główny ciąg mogący stanowić szlak turystyczny wiodący przez istniejący „korytarz ekologiczny” (zespół przyrodniczo-</p>
--	--





	<p>krajobrazowy „Grodzisko Piętrówka” i obecnie realizowany park kulturowy Mleczna, użytek ekologiczny „Stawy kolmatacyjne na Borkach”, zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina Kosówki”), do granic południowo-zachodnich Radomia, z możliwością powiązania z gminami ościennymi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gminą Orońsko,- Gminą Wolanów i Przytyk,- Gminą Zakrzew. <p>(...)</p> <p>V. Zrealizowanie zamierzeń związanych z komunikacją opisanych w pkt. I, II, III, IV oraz innych, uzupełniających przy istniejącej strefie przemysłowej miałyby korzystny wpływ na jej funkcjonowanie i stanowiłoby ułatwienia dla osób tam zatrudnionych;</p> <p>(...)</p> <p>VI. Stworzenie terenu rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców Radomia obejmującego oprócz w/w systemu dróg i ciągów pieszo-rowerowych przede wszystkim jako główną część obszar krajobrazu chronionego „Dolinę Kosówki ze źródłem przy ulicy Nadrzecznej, Muzeum wsi Radomskiej, z wkomponowaniem Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Jarzębinka”, uwzględnieniem istniejących niegdyś cieków wodnych i stawów, które obecnie napełniają Sie wodą jedynie okresowo, przemysłowym powiązaniem ze strefą przemysłową I oczywiście kosowskimi kompleksami leśnymi;</p> <p>(...)</p> <p>VII. Poprawa obsługi mieszkańców w zakresie komunikacji miejskiej; najprostszym i najtańszym sposobem w istniejących warunkach byłoby przedłużenie linii autobusu nr 13 do istniejącego przystanku końcowego linii nr 5 przy ul. Szymanowskiego, (...)</p> <p>Zagadnienia I problemy związane z proponowanymi zadaniami:</p>
--	---



		1/ sprawy własnościowe terenów (...) 2/ infrastruktura techniczna; (...)	
3	5	osoba fizyczna	W piśmie Autor wspomina o historycznym (z 1986 r.) dokumencie dot. wprowadzenia w Radomiu komunikacji tramwajowej. Zauważa brak w nim planów przecięcia ul. Żeromskiego napowietrzną infrastrukturą tramwajową. Autor pisze również o kontekście ochrony zabytków Radomia w kontekście trasowania ciągów komunikacji zbiorowej. Treść pisma nie zawiera konkretnych uwag, które powinny być wprowadzone do opiniowanego dokumentu.
4	6	osoba fizyczna	W piśmie Autor wspomina o historycznym (z 1986 r.) dokumencie dot. wprowadzenia w Radomiu komunikacji tramwajowej. Zauważa brak w nim planów przecięcia ul. Żeromskiego napowietrzną infrastrukturą tramwajową. Autor pisze również o kontekście ochrony zabytków Radomia w kontekście trasowania ciągów komunikacji zbiorowej. Treść pisma nie zawiera konkretnych uwag, które powinny być wprowadzone do opiniowanego dokumentu.
			Uwaga nieuwzględniona. Wnioskodawca nie zapoznał się z opracowaniem, a jedynie z artykułem prasowym. Przywoływane informacje nie mają pokrycia z treścią dokumentu przedstawionego do konsultacji społecznych.
			Uwaga nieuwzględniona. Wnioskodawca nie zapoznał się z opracowaniem, a jedynie z artykułem prasowym. Przywoływane informacje nie mają pokrycia z treścią dokumentu przedstawionego do konsultacji społecznych.



5	7	Stowarzyszenie Mała Ojczyzna razem	<p>(...) W naszej opinii miasto przy realizacji projektu "korytarzy wysokiej jakości" powinno, przy wykorzystaniu środków UE, postawić na tramwaje. Jest to w dłuższej perspektywie bardziej ekonomiczny środek transportu od autobusów. Ponadto jest zdrowszy dla środowiska, szybszy, bardziej pojemny. Nie należy także zapominać, że nadaje pewien prestiż polskim miastom. Zasadniczą kwestią jest wyznaczenie tras, tak, aby były odseparowane od ruchu ulicznego na jak najdłuższym odcinku. Ważne jest też, aby budowa tracji była jak najmniej uciążliwa dla pozostałych użytkowników ruchu drogowego. (...) Naszym zdaniem trasa z os. Potudnie zapewniłaby stałe potoki pasażerów. Z drugiej strony przy założeniu, że tramwaje w Radomiu będą się rozwijać, obsługę mieszkańców os. Potudnie można zapewnić budową drugiej linii. Wtedy bardziej zasadne wydaje się rozpoczęcie inwestycji na trasie Malczew - Józefów, dzięki czemu obsługę tramwajową otrzymają także Prędocinek i Młodzianów. (...) Niezależnie od wybranego wariantu ważne jest, aby w dalszym ciągu rozwijać infrastrukturę pieszą i rowerową, tak aby Radom był miastem jak najbardziej przyjaznym dla tych środków przemieszczania się. (...) W naszej opinii bardzo dobre są także założenia „bram do miasta”, dążenia do rozwoju urbanistycznego wzdłuż korytarzy międzygminnych i współpracy w dziedzinie transportu z ościennymi gminami. Powyższe działania, w przyszłości mogą doprowadzić do utworzenia aglomeracji radomskiej i, co za tym idzie, komunikacji publicznej międzygminnej.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przebieg korytarzy wysokiej jakości został w opracowaniu pokazany wariantowo i uwzględnia uwagę.</p>
6	8	Osoba fizyczna Gazeta Radomska	<p>Port lotniczy w Radomiu nie działa – nie obsługując lotów pasażerskich. Mógłby przyciągnąć choć pasażerów linii sezonowych, czarterów, ale konieczna jest zmiana nazwy, wzorem wszystkich chyba portów tanich linii lotniczych. Jeśli port może upaść nie zmienimy nazwy handlowej, to jest to drobny wydatek w porównaniu z kosztami utraconych korzyści.</p> <p>(...)</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga dotycząca zmiany nazwy portu lotniczego jest bezprzedmiotowa w świetle opiniowanego dokumentu i dlatego jest nieuwzględniona. Z kolei kwestie kolei miejskiej są poruszone w opracowaniu.</p>



		<p>Szansą na wyjście z sytuacji jest: Natychniastowa zmiana nazwy handlowej (...) na port lotniczy Warszawa (Radom) lub Warszawa Południe. Uruchomienie bezpośrednich połączeń dowożących pasażerów koleją do Warszawy z wykorzystaniem spalinowych autobusów szynowych, w relacji Radom Lotnisko (istniejąca linia kolejowa do lotniska i jej przystanek) – Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia. (...) Jako uwagę przesłano również wersję demonstracyjną Gazety Radomskiej, która zawiera artykuł: "Czy jest szansa na szybką kolej do nieużywanego obecnie Portu Lotniczego Radom?"</p>	
7	9	<p>Osoba fizyczna wieczorna.pl</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Kwestie kolei miejskiej są poruszone w opracowaniu.</p>
8	10	<p>UTH Radom, WTIE</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Kwestia związana z powołaniem organu zarządzającego transportem zbiorowym na obszarze ROF została poruszona w planie transportowym i tam została rozstrzygnięta.</p>
9	11	<p>Gmina Jedlnia- Letnisko</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W opracowaniu wskazano, iż obsługa komunikacyjna Gmin ościennych wobec miasta</p>



		<p>Miasta Radomia wynikało, że potoki pasażerskie w kierunku Gminy Jedlnia Letnisko uprawniają do rozważenia koncepcji rozszerzenia dotychczasowego układu komunikacyjnego Radomia w kierunku Jedlni Letnisko (linie 17, 26 i ewentualnie inne połączenia komunikacji zbiorowej). Gmina ta partycypuje już w finansowaniu dowozu mieszkańców do Radomia. W opracowanym dokumencie kwestie te zostały całkowicie pominięte.</p>	<p>Radomia powinna być rozwijana, w sytuacji podpisania porozumień międzygminnych w zakresie zarządzania transportem zbiorowym.</p>
9	12	<p>Gmina Jedlnia-Letnisko</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
10	13	<p>osoba fizyczna</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przedstawione uwagi dotyczą obszaru wykraczającego poza delimitowany obszar ROF, czyli są bezprzedmiotowe.</p>



		<p>Dobre zaplanowane trasy szybkich tramwajów to wyznacznik nowoczesnego miasta. Cieszę się, że wreszcie za analizę tego problemu zabrali się profesjonalści. Mam nie lada satysfakcję, że eksperci ze specjalistów krakowskich okazała się drugocząca dla niedawnych pomysłów części członków RTN-u, Radomskiego Bractwa Rowerowego i portalu na FB "Tramwaj w Radomiu" w kwestii przeciskania jednorotorowej "linii-kiszki" pod oknami Magistratu niszczącej deptakowy charakter ul. Żeromskiego w jej najbardziej "deptakowym" miejscu. Mimo, że nie posiadam stosownych kwalifikacji, zwykły zdrowy rozsądek podpowiedział mi rozwiązania bliższe tym profesjonalnym. Linie tramwajowe powinny być drożne i właściwie wkomponowane w infrastrukturę miejską. Mają tworzyć cały system. To wszystko należy uwzględnić m.in. w projekcie zagospodarowania Placu Jagiellońskiego, ale chyba nikt o tym nie myśli, bo przedstawiane dotąd koncepcje nowego oblicza Placu nic o tym nie wspominają. Oby nie było za późno. Ponadto kluczową sprawą jest zarezerwowanie pokątnych środków na cały system parkingów dla samochodów w miejscach dobrze zintegrowanych z komunikacją miejską. Tylko wówczas, gdy powstaną takie parkingi istnieje szansa, że ograniczenie ruchu samochodowego w centrum Radomia nie zniechęci do odwiedzania Radomia przez ludność zamieszkującą poza jego granicami i dojeżdżającą do Radomia najczęściej swoimi samochodami.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Brak uwag do opracowania</p>
<p>12 15</p>	<p>osoba fizyczna</p>	<p>Pochodzę z Radomia a od 10 lat mieszkam w Krakowie. Mam tylko jedną wątpliwość jak "specjaliści od komunikacji z Krakowa" są w stanie usprawnić system komunikacji miejskiej w Radomiu, skoro nie są w stanie tego usprawnić od lat w Krakowie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Brak uwag do opracowania</p>



	<p>13 16 osoba fizyczna</p>	<p>Jako pieszy, pasażer komunikacji miejskiej, rowerzysta oraz kierowca chciałabym wyrazić swoje zdanie na temat przedstawionej koncepcji. Moim zdaniem, należy postawić na autobusy. Mamy świetny tabor, inne miasta, nawet wojewódzkie, jak np. Lublin dopiero teraz wymieniają autobusy. Radom systematycznie od wielu lat inwestuje w najlepsze autobusy. Rozwój tej gałęzi komunikacji miejskiej wymagały, wydaje mi się, znacznie mniejszych nakładów finansowych niż rozwój linii tramwajowych. Nasz autobus są dość czyste, raczej nie zdarza im się spóźnić, do tego od niedawna mają elektroniczne wyświetlacze. Proszę wykorzystać sprawdzone rozwiązania. Buspasy sprawdzają się wszędzie. Nie ma problemu z respektowaniem tego. Pod tramwaje należy zbudować pełną infrastrukturę, tory, trakcję elektryczną, zakupić wagony. Będzie to bardzo duży wydatek dla naszego miasta. Jako podatnik, nie mogę się na to zgodzić. Będzie to sprzeczne z zasadami prawidłowej gospodarki i jakiegokolwiek ekonomii budżetowej jednostki samorządu terytorialnego. Nawet jeśli dostaniemy dofinansowanie, to myślę, że pieniądze te z lepszym pożytkiem mogłyby zostać przeznaczone na wybudowanie odpowiedniej siatki dróg rowerowych w całym mieście. Drogi rowerowe przyczynią się do poprawy zdrowia, kondycji mieszkańców Radomia, poprawy bezpieczeństwa rowerzystów. Proszę zauważyć, że Radomianie chętnie poruszają się rowerami, najmłodszy do szkół, starsi do pracy, bez względu na porę roku można na ulicach miasta zaobserwować stałe grono użytkowników dwóch kółek. Myślę, że wzrost liczby ścieżek rowerowych przyczyniłby się do wzrostu użytkowników tych dróży. Kolejnym bardzo palącym problemem jest brak wystarczającej ilości miejsc postojowych dla rowerów. Zdarzają się pojedyncze sztuki postawione przez Rodex, ale jest to stanowczo za mała liczba. Ponadto wzorem Wrocławia, proszę zastanowić się nad systemem roweru miejskiego. W to warto zainwestować, tramwaj</p>
--	------------------------------------	---

Uwaga uwzględniona.

Poruszone kwestie znajdują swoje odzwierciedlenie w opracowaniu



		<p>jest pozbawiony w naszym mieście jakiegokolwiek sensu. Czym innym jest zaprojektowanie kolejnej linii tramwajowej w Krakowie, czy w Warszawie, gdzie infrastruktura tramwajowa już jest, a czymś zupełnie innym budowanie całej infrastruktury tramwajowej. Nieoptyczne ekonomicznie i czasowo.</p>	
14	17	<p>Jako uwagę przesłano obszerny wywód dotyczący kolei, a będący zbiorem informacji wyszukiwanych w Internecie dotyczących połączenia kolejowego do Kozienic. Brak w korespondencji odniesień bezpośrednio do tekstu opracowania.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przedstawione uwagi mają charakter albo bardzo szczegółowy, albo nie mają wpływu na ogólny system transportowy ROF. Miasto Kozienice poza zdelimitowanym obszarem ROF.</p>

Radom, 27.08.2015r.

(miejscowość i data)

PREZYDENT MIASTA

(podpis ~~Prezydenta~~ ~~Miasta~~ Radomia)

