

Piotrków Trybunalski, 12.11.2024 r.

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO
RADOMSKO - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - BEŁCHATÓW 2030 WRAZ Z ELEMENTAMI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.**

W dniach od 8 października 2024 do 21 października 2024 odbyły się konsultacje społeczne dokumentu **Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Radomsko - Piotrków Trybunalski - Bełchatów 2030 wraz z załącznikiem - „Elementy Zrównoważonej Mobilności”**.

Informacja o prowadzonych konsultacjach była opublikowana na stronach internetowych 25 miast i gmin wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.

Uwagi i sugestie do opracowanego dokumentu można było składać na przygotowanym formularzu, który był dostępny na stronach internetowych wszystkich miast i gmin wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.

Przebieg konsultacji:

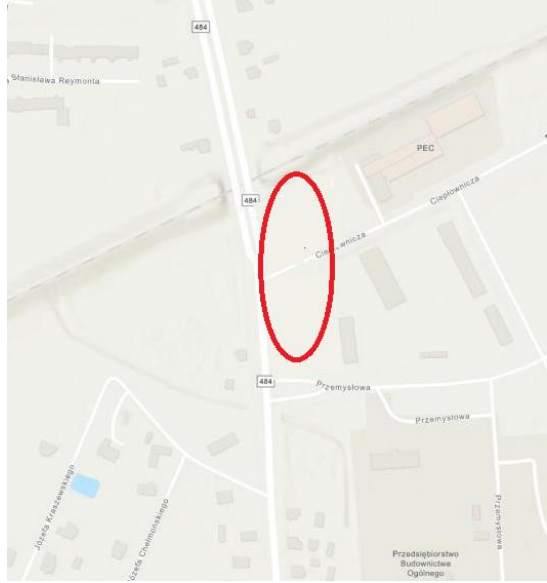
- Wypełniony formularz uwag należało przesać na adres mailowy: k.szymanska@piotrkow.pl z dopiskiem: **"KONSULTACJE STRATEGII ZIT MOF"**
- Uwagi można było zgłaszać również na formularzu uwag - osobiście w siedzibie Urzędów Miast i Gmin chodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów.

W czasie trwania konsultacji wpłynęły 3 uwagi. Treść uwag oraz sposób ich rozpatrzenia przedstawiono w tabeli poniżej.

Lp.	Nr Strony dot. uwagi	Istniejący zapis	Proponowany zapis	Uzasadnienie	Sposób rozpatrzenia uwagi
1	12	działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych	działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych	literówka	Poprawiono

2	25	Wykres nr 1	Zmiana legendy wykresu	W opisie wykresu wskazano, że w latach 2010 – 2020 odnotowano wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym oraz spadek udziału osób w wieku przedprodukcyjnym. Wykres wskazuje jednak tendencję odwrotną np. w roku 2010 - 16,60% osób w wieku przedprodukcyjnym i 20,90% osób w roku 2020.	Poprawiono
3	27	Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego ma również duże natężenie ruchu samochodowego w na drogach krajowych	Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego ma również duże natężenie ruchu samochodowego na drogach krajowych	literówka	Poprawiono
4	27, 28	4.1. Ruch pieszy, w tym osoby z niepełnosprawnościami, 4.1. Transport rowerowy		Błędne numerowanie podrozdziałów	Poprawiono
5	28	W ramach MOF planowany jest do realizacji projekt partnerski składający się z trzech projektów Piotrkowa Trybunalskiego, Sulejowa i Wolborza ze wspólnym komponentem w postaci działań promocyjnych mający tworzyć siatkę szlaków rowerowych łączących Miasto Piotrków Trybunalskim z gminą Sulejów i gmina Wolbórz tj. szlaku rowerowego „Nad Pilicą”, Łódzką Magistralę Rowerową W E oraz szlak rowerowy Grunwaldzki. Wspólne działania MOF będą miały wpływ na kształtowanie wzrostu gospodarczego powiatu piotrkowskiego. Dodatkowo projekt wpisuje się z szerszą koncepcją rozwoju i promocji oferty turystycznej zlokalizowanej na terenie MOF, w szczególności Miasto Piotrków Trybunalskim z gminą Sulejów i gminą Wolbórz.	Zaznaczono błędy literowe	literówka	Poprawiono
6	29	<i>Mapa 2. Drogi dla rowerowe na terenie ZIT MOF Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów</i>	<i>Mapa 2. Drogi rowerowe na terenie ZIT MOF Radomsko –</i>	literówka	Poprawiono

			<i>Piotrków Trybunalski – Bełchatów</i>		
7	33	Pomiędzy 2010 a 2020 rokiem liczba samochodów osobowych w relacji do liczby mieszkańców wzrosła w powiecie bełchatowskim do 46,3 %, na terenie miasta Piotrków Trybunalski do 46,3%, a w powiecie radomszczańskim do 54,3%.	Pomiędzy 2010 a 2020 rokiem liczba samochodów osobowych w relacji do liczby mieszkańców wzrosła w powiecie bełchatowskim o 46,3 %, na terenie miasta Piotrków Trybunalski o 46,3%, a w powiecie radomszczańskim o 54,3%.		Poprawiono
8	35	Najważniejsze szlaki komunikacyjne ... Droga wojewódzka nr 484- Droga wojewódzka łącząca drogę wojewódzką DW483 w Buczku z drogą krajową nr DK91 w Kamieńsku		literówka	Poprawiono
9	37	Drugim zagrożeniem jest znaczna liczba zgłoszeń dotyczy nieprawidłowego parkowania ...	dotycząca		Poprawiono
10	50	Ponadto z Radomska odjeżdża codziennie 25 składów kolejowych w kierunku Częstochowy, Piotrkowa Trybunalskiego, a dalej Łodzi.		Ze zdania wynika jakby kierunek z Radomska do Częstochowy i Piotrkowa Trybunalskiego były na trasie do Łodzi. Należy przeredagować zdanie	Poprawiono
11	65	W tym pytaniu ankietowali mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi.	ankietowani		Poprawiono
12	79	kontekście popularyzacji idei zrównoważonej mobilności z badana można wyciągnąć następujące wnioski:	badania		Poprawiono
13	82	możliwości pozyskania środków zewnętrznych na infrastrukturę rowerową		W szansach dwukrotnie pojawia się ten zapis	Poprawiono
14	90	Zawarto w niej opis pożądanej przyszłości, gdzie			Poprawiono

		transport i mobilność ujęto szerokim kontekście rozwoju obszaru funkcjonalnego.			
15	91	Opierając się na założeniach wizji rozwoju, sformułowano propozycję celów strategicznych i operacyjnych Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, która została przedstawiona na poniższym grafie.			Poprawiono
16	95	Budowa parkingu P+R w pobliżu ronda na skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Ciepłowniczej w Bełchatowie	Budowa węzła przesiadkowego wraz z parkingiem P+R w rejonie skrzyżowania ulic Wojska Polskiego i Ciepłowniczej w Bełchatowie.	Rondo oddalone jest od przedmiotowej lokalizacji o około 400 metrów	Poprawiono
17	95			Proponuję zaznaczenie obszaru a nie wskazywanie dwóch działek	Poprawiono
18		Dokument „Elementy zrównoważonej mobilności” powinien stanowić wyłączny element Strategii ZIT odnoszący się do mobilności miejskiej, dlatego aktualną treść			Dokument uzupełniono – przeredagowano

		<p>Strategii z tego zakresu należy przenieść do niego. Zapisy w projekcie Strategii ZIT powielają się z treścią załącznika do niej.</p> <p>Należy zauważyć, iż to projekt Strategii ZIT zawiera próbę uzasadnienia realizacji inwestycji z zakresu mobilności miejskiej na obszarze gminy i miasta Bełchatów, których brak w załączniku, mimo tego, że w Strategii znalazła się informacja, iż: <i>Szczegółowo problem deficytów i potrzeb mobilności obejmujących obszar miasta i gminy Bełchatów został opisany w załączniku do Strategii ZIT MOF 2030.</i></p>			
19		<p>Zgodnie z kryterium wyboru projektów pn. Zbieżność z projektem ZIT, Strategia ZIT w zakresie pełnienia funkcji dokumentu planowania mobilności miejskiej musi zawierać minimum diagnozę stanu mobilności, prognozę przyszłego funkcjonowania, wskaźniki środowiskowe i dostępności transportowej, opis lokalnych uwarunkowań i kierunków planowania interwencji oraz uwzględniać odniesienia do takich kwestii jak: transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością, inteligentne systemy transportowe. Pod kątem posiadania ww. elementów należy odpowiednio dostosować treść załącznika i jego strukturę.</p> <p>Analiza dokumentu wykazała, że brakuje w nim przede wszystkim treści (rozdziałów) / odniesienia do kwestii związanych z: intermodalnością (rozumianą jako integracja różnych rodzajów transportu), zarządzaniem mobilnością (rozumianym jako działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej</p>			Dokument uzupełniono

	<p>zrównoważone wzorce mobilności) i ITS. Natomiast rozdział dotyczący transportu towarów powinien skoncentrować się na kwestii logistyki miejskiej, rozumianej jako miejskie systemy dostarczania towarów, w tym dostaw do domu i zarządzania flotą pojazdów użytkowych.</p>			
	<p>W poprzedniej perspektywie finansowej projekty musiały wynikać z przygotowanych przez jednostki samorządu terytorialnego planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Funkcję takich dokumentów mogły pełnić <u>plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej</u> lub Strategie ZIT lub plany mobilności miejskiej. W związku z powyższym wiele jednostek samorządu terytorialnego, aby móc ubiegać się o dofinansowanie projektów z zakresu niskoemisyjnego transportu miejskiego ze środków unijnych, rozszerzyło np. zapisy planów gospodarki niskoemisyjnej o elementy związane z mobilnością miejską. Często te dokumenty miały horyzont czasowy wyznaczony na koniec perspektywy finansowej 2014-2020. W związku z powyższym należy zweryfikować czy przedstawione w dokumencie PGN są aktualne lub nadal odnoszą się do mobilności miejskiej.</p>			<p>Dokumenty zweryfikowano i uzupełniono</p>
	<p>4. Ponadto, jeśli zdecydowano się na wskazanie unijnych dokumentów dotyczących mobilności, choć nie jest to element wymagany, warto uwzględnić jeszcze następujące dokumenty:</p>			<p>Dokument uzupełniono</p>

	<p>a. Komunikat Komisji z dnia 17 grudnia 2013 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”,</p> <p>b. Zalecenia Komisji Europejskiej z dnia 8 marca 2023 r. ws. krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej,</p> <p>c. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, w którym w załączniku V zawarto wytyczne dotyczące planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w odniesieniu do węzłów miejskich</p>			
	<p>5. Solidna diagnoza sytuacji bieżącej i jej prawdopodobnego rozwoju w przyszłości jest początkiem logicznego i możliwego do prześledzenia procesu. Wynik analizy musi zawierać odpowiednie informacje pozwalające na podjęcie decyzji przez podanie najważniejszych problemów transportowych. Z przedstawionej w dokumencie diagnozy oraz wyników przeprowadzonych ankiet wynika, że jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed MOF jest uzupełnienie sieci dróg rowerowych, wypełnienie braków w infrastrukturze dla pieszych i poprawa stanu tych nawierzchni, w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie wśród projektów planowanych do realizacji w ramach instrumentu ZIT brak jest</p>			<p>Problemy dotyczące rozwoju ruchu pieszego i rowerowego wynikają z ankiet oraz bezpośrednio z diagnozy. Analizy w dokumencie rozszerzono i przedstawiono także problemy dotyczące taboru autobusowego</p>

		takich, które służyłyby osiągnięciu ww. rezultatów.			
		Ze względu na to, że planowane w ramach instrumentu ZIT projekty koncentrują się w obszarze gminy i miasta Bełchatowa, brak jest wskazania dlaczego ten obszar MOF zasługuje na szczególne wsparcie. W treści dokumentu brak jest informacji stanowiących uzasadnienie dla realizacji planowanych projektów, np. nie ma danych o flocie autobusów komunikacji miejskiej, ich liczbie, stanie technicznym, źródłach zasilania uzasadniających realizację projektów taborowych, budowie węzła przesiadkowego. Jeden z projektów dotyczy zakupu autobusów w gminie Bełchatów, a w opisie transportu autobusowego brak jest odniesienia do komunikacji miejskiej na terenie tej gminy.			Dokument uzupełniono
		Z punktu widzenia mobilności miejskiej można zrezygnować z opisu transportu lotniczego czy wodnego, bo nie biorą one udziału w przemieszczaniu się mieszkańców MOF.			Punkty usunięto
		W rozdziale 4.1 <i>Transport rowerowy</i> znajduje się opis projektu partnerskiego, który planowany jest do realizacji przez trzy jednostki samorządu terytorialnego, który zakłada wzmocnienie istniejącego potencjału turystycznego, w tym bazującego na dziedzictwie kulturalnym oraz ofercie turystyki aktywnej na obszarze MOF posiadającym już stosunkowo dobrze rozwiniętą funkcję turystyczną w skali województwa łódzkiego. Ponadto dalej w treści dokumentu (w zakresie transportu rowerowego) znalazły się odniesienia do folderu turystyczno-kulturalnego			Zapis pozostawiono, dodano zapisy w dokumencie

	<p>Piotrkowa Trybunalskiego czy też projektu szlaku rowerowego. Te informacje nie są adekwatne do przedmiotu wsparcia objętego dokumentem. Należy pamiętać, iż transport rowerowy w ramach mobilności miejskiej powinniśmy rozpatrywać jako odrębny sposób przemieszczania się na terenie MOF alternatywny do transportu samochodowego i uzupełniający transport publiczny (funkcja komunikacyjna). Projekty dotyczące szlaków rowerowych (turystycznych) mają charakter komplementarny, ale nie stanowią przedmiotu wsparcia w ramach celu szczegółowego 2.8. <i>Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.</i></p>			
	<p>W podrozdziale 4.2.1 <i>Transport indywidualny - samochodowy</i> wskazano, że: <i>Dobra dostępność mieszkańców do dróg powoduje, że wzrasta liczba samochodów osobowych w powiatach, w których zlokalizowane są gminy MOF Radomsko – Piotrków Trybunalski – Bełchatów. Wzrastająca liczba pojazdów na drogach powoduje pogorszenie warunków ruchu drogowego, co skutkuje wydłużeniem czasu podróży, większe zanieczyszczenie środowiska, hałas. (s.33).</i> Natomiast w rozdziale 4.3 <i>Transport zbiorowy</i> zapisano, że: <i>W związku z dążeniami do neutralności klimatycznej, również w wymiarze indywidualnym, widoczny jest trend do odchodzenia od jednostkowego, prywatnego transportu samochodowego (...).</i> Te dwa zapisy wzajemnie się wykluczają.</p>			Przeredagowano zapisy w dokumencie
	Nie wszystkie skrótowce i ich rozwinięcia użyte			Uzupełniono wykaz skrótów

		w treści dokumentu zostały uwzględnione w wykazie skrótowców.			
--	--	---	--	--	--