

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego

Raport z konsultacji społecznych

W dniach 25.05-14.06.2015 zostały przeprowadzone konsultacje społeczne projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego. Uwagi i ich uzasadnienia, które wpłynęły w ramach przeprowadzonych konsultacji, wraz z odpowiedziami znajdują się w poniższej tabeli.

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
1	str 41, tabela 14	Urzędy i instytucje publiczne na obszarze DROF - Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej - nazwę ulicy poprawić na Krótka		UWZGLĘDNIONO
2	str. 43, tabela 15	Placówki oświatowe na obszarze DROF- prosimy ujednoczyć nazewnictwo szkół tj. w Ropczycach lub Ropczyce		UWZGLĘDNIONO
3	str. 44, tabela 16	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy na obszarze objętym planem - prosimy o dopisanie na terenie Gminy Ropczyce dużych zakładów: -Weldon Sp. z o.o., Brzezówka 90A, 39-102 Lubzina - UTC CCS Manufacturing Polska Sp. z o.o., ul. Kolejowa 24, 39-100 Ropczyce - P.U.P.H. NIWA J.J. Niwa Spółka Jawna, ul. Robotnicza		UWZGLĘDNIONO

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		38, 39-100 Ropczyce - Fabryka Farb i Lakierów „Śnieżka” S.A., Lubzina 34a, 39-102 Lubzina		
4	str. 44, tabela 16	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy na obszarze objętym planem - Mostostal Ropczyce zastąpić ZPK Mostostal Ropczyce Sp. z o.o.		UWZGLĘDNIONO
5	str. 45, tabela 17	Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe na obszarze objętym planem - proszę o wykreślenie Izby Regionalnej oraz Targowiska		UWZGLĘDNIONO
6	str. 46, tabela 18	Placówki służby zdrowia na obszarze DROF - proszę o wykreślenie Oddział Pomocy Doraźnej w Ropczycach - wchodzi on w skład Przychodni Rejonowej w Ropczycach		UWZGLĘDNIONO
7	str. 46, tabela 18	Placówki służby zdrowia na obszarze DROF - proszę o dodanie Niepubliczny ZOZ PIOMAR, ul. Siewierskiego 6, 39-100 Ropczyce		UWZGLĘDNIONO
8	badania ankietowe	Mamy głębokie wątpliwości co do przeprowadzonego badania ankietowego oraz doboru grupy reprezentatywnej do badania. Z przedstawionej przez Państwa		Badania zostały przeprowadzone w miejscach uzgodnionych wspólnie przez Wykonawcę i Zamawiającego (miasto Dębica). Badania ankietowe miały na celu określenie zachowań i

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		<p>strategii wynika, że badaniem ankietowym objęto 5,46 % osób zamieszkujących na terenie miasta i gminy Ropczyce, z których tylko 0,64 % uczy się lub pracuje na terenie miasta i gminy Ropczyce.</p> <p>W związku z powyższym, można stwierdzić, że badanie nie zostało przeprowadzone we wskazanych przez tut. Urząd miejscach na terenie miasta i gminy Ropczyce lub dobór grupy był niewłaściwy. Konsekwencją tego jest brak zdiagnozowania jakichkolwiek problemów komunikacyjnych i wskazania sposobu ich rozwiązania na terenie miasta i gminy Ropczyce.</p> <p>Strategia opiera się bowiem głównie na danych i problematyce komunikacji w mieście Dębica oraz lokalnego przewoźnika MKS w Dębicy. Strategia nie uwzględnia prężnie rozwijającego się przewoźnika MARCEL, który komunikuje</p>		<p>preferencji komunikacyjnych. Każda z gmin przekazała listę przystanków na których były wykonane badania. Miasto Dębica deklaruje gotowość korekty planu transportowego w przypadku zaangażowania się samorządu Gminy Ropczyce w organizację transportu publicznego z udziałem Gminy Miasta Dębica jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Plan transportowy nie dotyczy przewoźników prywatnych, którzy świadczą swoje usługi na zasadach komercyjnych. Plan określa linie o charakterze użyteczności publicznej, które są organizowane i finansowane przez poszczególne jednostki określone w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.</p>

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		<p>Ropczyce i Dębicę z miastem wojewódzkim, zaś pozostali przewoźnicy jak np. ARRIVA, która w większości komunikuje ze sobą tereny gminy i miasta Ropczyce są zmarginalizowani, a dane dotyczące przewoźników niepełne.</p> <p>Powyższe podejście powoduje, że w naszej ocenie nie jest to dokument dotyczący planu rozwoju Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego jako całości.</p>		
9	10.4.3, str 83	Nie znalazłem żadnych planów mówiących o ewentualnych lokalizacjach systemów B+R, K+R, P+R.	B+R, K+R, P+R byłyby bardzo potrzebne w okolicy Dworca PKP i przystanku Dębica Wschodnia.	<p>CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO</p> <p>Wprowadzenie wymienionych systemów parkingowych zostało wskazane w rozdziałach 8. Pożądany standard usług... oraz 10. Kierunki rozwoju, w którym dodano zapis o lokalizacji przy dworcach.</p> <p>Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych, dlatego nie są wskazane konkretne lokalizacje.</p>

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
10	11.4, str 86-87	Brakuje połączeń do gminy Żyraków, w gminie Dębica do Stasiówki (wydłużenie linii nr 3), gmina Ropczyce to zaledwie trasa w stronę Ropczyc, brakuje południa gminy.	Jakość usług realizowanych przez PKS/Monis pozostawia wiele do życzenia, mają kompletnie przestarzały, powolny i nieekologiczny tabor.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO Sieć została poszerzona o połączenia do Stasiówki i Łupin oraz w gminie Żyraków.
11	11. 2 str 85	Potrzebne bezpośrednie skomunikowania z pociągami Przewozów Regionalnych i PKP Intercity. Kilka min po przyjeździe pociągu powinny odjeżdżać autobusy w różne strony DROF.	Wraz z końcem modernizacji linii kolejowej Kraków-Rzeszów pojawi się na niej bardzo dużo pociągów PR i PKP IC z atrakcyjnymi czasami przejazdu na nowym albo zmodernizowanym taborze. Dębica i okolice mają szansę stać się "sypialnią" Krakowa i Rzeszowa, kolej zapewni tak szybki transport jak samochód na A4, ale nieporównywanie tańszy, bezpieczniejszy i bardziej ekologiczny. Idealem byłaby integracja taryfowa z PR na odcinku Dębica-Dębica Wschodnia-Lubzina-Ropczyce Witkowice.	Ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, szczegóły oferty pozostawia się do działań bieżących organizatora transportu, z możliwością zmian parametrów (w tym rozkładów jazdy i skomunikowań) na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb - bez konieczności uchwalania zmian w planie transportowym. Wniosek jest realizowany poza Planem transportowym w procedurze dorocznej konsultacji i aktualizacji rozkładów jazdy z innymi organizatorami transportu publicznego.
12	Tabela 17	w tabeli nr 17- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne (...) proszę dopisać: - Ośrodek Przygotowań Piłkarskich im. K. Górskiego		UWZGLĘDNIONO

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		39-218 Straszęcin 258 - "Orbitek" 39-204 Żyraków		
13	Tabela 18	W tabeli nr 18 placówki i służby zdrowia na obszarze DROF proszę WYKREŚLIĆ Wiejski Ośrodek Zdrowia w Róży -PONIEWAŻ JEST TO GMINA CZARNA, a wpisać _Szpital_ Psychiatryczny _w Straszęcinie_ Zespół Opieki Zdrowotnej w Dębicy 39-218 _Straszęcin_ 295		UWZGLĘDNIONO
14	Rozdział 11.4, strona 87	Zbyt uboga sieć planowanej komunikacji miejskiej na terenie gminy Ropczyce obejmująca wyłącznie ścisłe centrum oraz północnozachodnią część miasta Ropczyce, Lubzinę i Brzezówkę. Należy wziąć pod uwagę włączenie do sieci pozostałych miejscowości gminy, takich jak, np. Łączki Kucharskie, Niedźwiada itd.	Brak uwzględnienia większości miejscowości gminy Ropczyce w planowanej sieci komunikacji miejskiej, co powoduje <u>ograniczoną dostępność przez mieszkańców do usług miejskiego przewoźnika. Część linii nie musi bezwzględnie łączyć się z miastem Dębica</u> pod warunkiem odpowiednio ułożonych rozkładów jazdy, uwzględniających możliwości przesiadki, np. z planowaną linią relacji Dębica- Ropczyce.	Proponowana sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. W chwili obecnej brak deklaracji współpracy samorządów.
15	Rozdział 11.4, strona 87	Brak jakichkolwiek zmian w planowanej sieci na terenie gminy Żyraków w porównaniu do starego układu komunikacyjnego. Należy włączyć do sieci pozostałe	Dalszy brak uwzględnienia większości miejscowości gminy Żyraków z Żyrakowem na czele powoduje <u>znaczne ograniczenie dostępności do usług miejskiego przewoźnika skupiającego się aktualnie na pełnieniu usług przewozowych tylko w dwóch</u>	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO Sieć została poszerzona o połączenia w gminie Żyraków. Organizator nie ma wpływu na politykę taryfową i taborową

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		miejscowości lub przynajmniej większość z nich, takich jak Zawierbie, Góra Motyczna, Wiewiórka, Bobrowa, Zasów ze szczególnym uwzględnieniem Żyrakowa z racji pełnienia funkcji siedziby gminy i położenia komunikacyjnego.	<u>miejscowościach gminy.</u> Sytuacja ta powoduje konieczność korzystania z usług prywatnej firmy uznanej za monopolistę, mogącym dysponować mniej komfortowym, w gorszym stanie technicznym i technologicznym taborem, ustalać niekorzystne dla mieszkańców ceny biletów oraz dowolnie likwidować połączenia ze względów ekonomicznych, co jest jednoznaczne ze <u>wzrostem niezadowolenia społecznego i niekorzystnym wzrostem ruchu samochodowego.</u>	prywatnego przewoźnika.
16	Rozdział 11.4, strona 87	Brak wyszczególnionego, odrębnego schematu planowanej sieci komunikacji miejskiej dla obszaru miasta Dębicy. Należy wykonać dodatkowy schemat obejmujący teren miasta Dębicy (ewentualnie dodatkowo miasta Ropczyc) wraz z głównymi ulicami, węzłami przesiadkowymi i zaznaczoną organizacją komunikacji miejskiej.	Prezentowany schemat jest <u>nieczytelny dla obszaru miasta Dębicy</u> ze względu na większe zagęszczenie linii komunikacyjnych oraz podpisy węzłów przesiadkowych.	UWZGLĘDNIONO
17	Rozdział 11.4, strona 87	Brak zmian w sieci komunikacji miejskiej na terenie miasta Dębicy, która jest niewystarczająca z powodu przestarzałego układu linii, w większości skupiającego się na	Większość tras linii komunikacyjnych w mieście Dębicy posiada <u>zdublowane trasy</u> , przez co frekwencja na części z nich jest dość niska i powoduje to jeszcze większy brak rentowności tychże połączeń. Mieszkańcy osiedli położonych poza ciągiem ulic	Proponowana sieć połączeń wynika z przeprowadzonych analiz w zestawieniu z możliwościami finansowymi Organizatora. Utrzymanie kilku linii na jednym ciągu pozwala poprawić

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		ciągu ulic Rzeszowskiej i Krakowskiej. Należy zwiększyć różnorodność tras komunikacyjnych, obejmując dotychczas nieobsługiwane ulice/osiedla takie jak, np. Mickiewicza, Tysiąclecia, Poddęby, Ks. Nosala, Chopina, Kraszewskiego, Parkowa, Kosynierów Ractawickich, 3 Maja, Kawęczyńska, Tuwima i Karłowicza oraz stworzyć dodatkowy przystanek na ul. Kościuszki/Ks. Popiełuszki w pobliżu Placu Solidarności i sklepu sieci handlowej Lidl.	Rzeszowska- Krakowska mają utrudniony dostęp do usług miejskiego przewoźnika z powodu braku tras przebiegających bliżej miejsca ich zamieszkania oraz w centrach wspomnianych osiedli mieszkaniowych. Zjawisko to wymusza korzystanie z transportu samochodowego, a zarazem niebezpieczny wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza, korkowanie głównych ulic miasta oraz brak miejsc parkingowych mimo obowiązujących stref płatnego parkowania.	częstotliwość kursowania autobusów na danym fragmencie sieci.
18	Rozdział 10.4.2, strona 82	Brak uwzględnienia wprowadzenia tzw. <u>taktowych rozkładów jazdy</u> . Należy zrestrukturyzować rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej w ten sposób, by umożliwione były odjazdy pojazdów w równych odstępach czasowych.	Brak tzw. taktowych rozkładów jazdy jest bardzo negatywnym zjawiskiem, który można szczególnie dostrzec w dni robocze w godzinach szczytów komunikacyjnych. Aktualnie obowiązujące rozkłady jazdy poszczególnych linii powodują przyjazd na dany przystanek (zazwyczaj w centrum miasta Dębicy) <u>trzech, a nawet czterech pojazdów komunikacji zbiorowej o tej samej godzinie</u> . W tej sytuacji pasażer zmuszony jest <u>długo oczekiwać na następny przyjazd autobusu w pożądanym kierunku</u> , ponieważ odstępy czasowe pomiędzy kolejnymi odjazdami są znaczne, co zniechęca do wyboru	Ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, szczegóły oferty (w tym rozkład jazdy) pozostawia się do działań bieżących organizatora transportu, z możliwością zmian na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb - bez konieczności uchwalania zmian w planie transportowym.

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			komunikacji miejskiej jako środka transportu.	
19	Rozdział 3.1.1, strona 29	Błąd w trasie linii nr 13. Zdublowano w przebiegu pomiędzy ul. Drogowców, a ul. Robotniczą ul. Cmentarną. W jej miejscu powinna się znaleźć ul. Rzeszowska. Błąd w trasie linii nr 14. Pomiedzy ulicami Gawrzyłowska, a Robotniczą brakuje ul. Poddęby. Błąd w trasie linii nr 16. Aktualnie w przebiegu trasy nie znajduje się Błyszczówka, czyli przysiółek miejscowości Grabiny.	Błędy merytoryczne zestawienia. Informacje te można potwierdzić za pomocą aktualnych rozkładów jazdy MKS Dębica.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO Wniosek uwzględniony co do przebiegu linii nr 13. W trasie linii nr 14 nie uwzględnia się informacji o przejeździe przez ul. Poddęby z uwagi na brak przystanku na tym odcinku trasy. Uwzględnia się wniosek dotyczący linii 16 w zakresie przysiółka Błyszczówka, który w aktualnym przebiegu linii nie jest obsługiwany przez MKS Dębica.
20	Rozdział 3.1.7, strona 35	Pojazd marki Jelcz 120MM/2 o numerze rejestracyjnym TNE 8479 został skierowany do kasacji. MKS Dębica zakupił dwa pojazdy marki Karosa B951 i jeden marki Karosa B951E.	Błędy merytoryczne zestawienia.	Z chwilą rozpoczęcia prac nad projektem planu transportowego operator wykazywał omawiany pojazd jako czynny. Dane są zgodne na datę przekazania informacji.
21	Rozdział 8	Brak uwzględnienia w standardzie usług dostępu do papierowych biletów podmiejskich w poszczególnych strefach opłat dla mieszkańców sporadycznie korzystających z usług przewozowych MKS Dębica.	Brak występowania biletów podmiejskich dla poszczególnych stref opłat <u>jest bardzo uciążliwe ze względu na konieczność zakupu biletu wyłącznie u kierowcy pojazdu</u> . Sytuacja ta powoduje często <u>opóźnienia kursujących pojazdów wynikające z dużej ilości chętnych do zakupu biletu oraz czasu potrzebnego na rozliczenie się pomiędzy kierowcą pojazdu, a pasażerem</u> .	Rozwiązanie zakupu biletu u kierowcy jest stosowane ze względów ekonomicznych i obecnie jest zasadne.
22	3.1.4 str.	Zamieszczone w dokumencie	Brakuje przewoźnika który kursuje już od	Rynek przewozów komercyjnych

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
	nr 33,34	dane są niezgodne.	kilku miesięcy a zamieszczeni są Ci którzy przestali kursować na danej linii już jakiś czas temu.	charakteryzuje się dużą dynamiką - dane są zgodne ze źródłami wskazanymi każdorazowo pod tabelami.
23	5.1 str. nr 49-59	Złe przeprowadzone badania wśród mieszkańców.	Jeżdżąc na co dzień autobusem można stwierdzić że jednak bardzo dużą grupą podróżującą komunikacją miejską jest ta w przedziale wiekowym 0-26 (do szkoły/miejsc spotkań), dopiero później są to ludzie w wieku 36-55. Niestety ale zauważyć można że większość pasażerów korzysta z konkurencji a nie z autobusów MKS ponieważ dojeżdżają do miasta z sąsiednich wsi gdzie przewoźnik obecnie nie dojeżdża a mógłby. Ilość pojazdów pod zakładami pracy również nie dowodzi o tym że pracownicy dojeżdżają do miejsca pracy komunikacją a własnym środkiem transportu.	Badania były przeprowadzone na głównych przystankach, przy zakładach pracy i w szkołach wskazanych przez zamawiającego. Grupa 0 - 26 w ramach badań stanowi 28,5% ankietowanych, co jest odsetkiem bardzo zbliżonym do udziału tej grupy w liczbie mieszkańców.
24	11.2 str. nr 85	W jakiej formie zostaną zorganizowane planowane węzły przesiadkowe? W jaki sposób chce się zmniejszyć ruch pojazdów w mieście? Czy myśli się o wprowadzeniu idei wydzielenia specjalnego pasu na jezdni dla autobusów w mieście gdzie miały by priorytet?	Chodzi głównie o obecny węzeł „Dworzec PKP”, w godzinach szczytu gdy ruch jest spory ludzie wędrują wprost pod koła autobusów których w tym momencie stoi kilka. Jest to bardzo niebezpieczne, byłem wielokrotnie świadkiem sytuacji w której pieszy mógł zostać potrącony przez pojazd. Nie mówię już o autobusach innych przewoźników które tarasują przejazd i miejsce dla pojazdów MKSu. Powinno się pomyśleć o wybudowaniu węzła przystankowego z prawdziwego	Plan transportowy nie jest dokumentem o charakterze inwestycyjnym, plan bazuje na istniejącej infrastrukturze oraz planach inwestycyjnych, dlatego nie są wskazane konkretne rozwiązania danej lokalizacji.

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			zdarzenia z peronami które można zaobserwować w większych miastach. Trwa przecież jeszcze remont dworca kolejowego i można o tym pomyśleć.	
25	11.4 str. nr 87	Tylko jedno nowe połączenie?	Czemu nie uwzględniono żadnego połączenia do gminy Żyraków skoro wchodzi ona w skład programu? Sytuacja w tej gminie nie jest dobra, prywatny przewoźnik zawiesza połączenia i ludzie nie mają jak dojechać do szkół/zakładów pracy/miasta Dębica. Podobnie dzieje się w Gminie Dębica. Ludzie są odłączeni od komunikacji i zmuszeni są do korzystania z własnych środków transportu lub muszą iść wiele kilometrów na jakiekolwiek inne połączenie. Siatka połączeń MKS jest już od kilkunastu lat taka sama, nadaje się do zmiany a tu ich wcale nie uwzględniono. Program miał to chyba uczynić.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO Sieć została poszerzona o połączenia w gminie Żyraków.
26		Zmiana godzin kursującego autobusu Nr 4 Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. na trasie Dębica - Straszęcin (przez Osiedle Słoneczne) oraz dołożenie kursu o godz. 5:30 i 17:30 z osiedla.		Ze względu na konieczność zachowania elastyczności decyzyjnej, szczegóły oferty (w tym rozkład jazdy) pozostawia się do działań bieżących organizatora transportu, z możliwością zmian na bieżąco stosownie do możliwości i potrzeb - bez konieczności uchwalania zmian w planie transportowym.

KOORDYNATOR
GŁÓWNY SPECJALISTA

Andrzej Liba

PREZES ZARZĄDU

mgr Piotr Chęćtek

GŁÓWNY SPECJALISTA

mgr inż. Dariusz Panek

11

BURMISTRZ

mgr Mariusz Szeluczyk

Dębica dnia 22.06.2015