

PODSUMOWANIE

do „**PLANU MOBILNOŚCI DLA MIASTA KIELCE**

I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO”,

*przyjętego Uchwałą Rady Miasta Kielce Nr XXXII/676/2016 z dnia
20 października 2016r.*

**wraz z uzasadnieniem zawierającym informacje o udziale społeczeństwa
w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko**

*zgodnie z art. 42 i art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu
informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie
środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. 2016, p. 353 – tekst jednolity)*

Październik 2016r.

Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Cel, zakres i ogólna charakterystyka Planu mobilności.....	4
3. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.	5
4. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko uwzględnione w Planie mobilności.....	6
5. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.....	8
6. Zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu.	9
6.1. Obwieszczenia dotyczące udziału społeczeństwa podawane do publicznej wiadomości. ...	10
6.2. Konsultacje społeczne.	12
6.3. Uzasadnienie sposobu uwzględnienia w Planie uwag, wniosków i zastrzeżeń zgłoszonych w ramach udziału społeczeństwa.....	13
7. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.....	24
8. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień Planu.	24

1. Wstęp.

Niniejsze opracowanie zostało sporządzone zgodnie z art. 55 ust. 3 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2016, p. 353 – tekst jednolity)*, w myśl którego do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58;
- 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
- 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Zgodnie z art. 42 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa rozpatruje uwagi i wnioski oraz dołącza do przyjętego dokumentu uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

Niniejsze podsumowanie w punkcie 6 – „Zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu” zawiera uzasadnienie, o którym mowa w art. 42 pkt 2 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu „Plan mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” (cytowanego dalej jako Plan).

Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji Planu obejmowało, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 14 *ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, w szczególności:

- a) uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- b) sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,

- c) uzyskanie wymaganych ustawą opinii,
- d) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zgodnie z art. 55 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ opracowujący projekt dokumentu, o którym mowa w art. 46 lub 47, bierze pod uwagę ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie organów, o których mowa w art. 57 i 58 oraz rozpatruje uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

W myśl art. 55 ust. 2 w/w ustawy, projekt dokumentu, o którym mowa w art. 46 lub 47, nie może zostać przyjęty, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że może on znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000.

2. Cel, zakres i ogólna charakterystyka Planu mobilności.

„Plan mobilności ...” obejmuje obszar miasta Kielce oraz Kielecki Obszar Funkcjonalny (gminy: Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Górnio, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszków, Sitkówka-Nowiny, Strawczyn i Zagnańsk). Działania i rozwiązania w nim sprecyzowane:

- dotyczą zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych środków transportu, w ruchu i w trakcie parkowania,
- obejmują transport pasażerów oraz transport towarów (logistyka miejska),
- stanowią zintegrowany pakiet działań inwestycyjnych, planistycznych, finansowych, organizacyjnych, informacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych.

Bazując na wynikach analizy stanu istniejącego, zidentyfikowanych problemach i potrzebach mieszkańców opracowano zestaw działań proponowanych do wdrożenia w ramach planu mobilności. Są to:

1. Działania w zakresie transportu drogowego;
2. Działania w zakresie transportu zbiorowego:
 - 2.1 Miejski transport zbiorowy,
 - 2.2 Transport regionalny;
3. Działania w zakresie parkowania;
4. Działania w zakresie ruchu rowerowego;
5. Działania w zakresie ruchu pieszego;
6. Działania w zakresie logistyki miejskiej;
7. Koncepcja zarządzania mobilnością.

W procesie precyzowania zestawu najefektywniejszych działań wykorzystano ponadto najlepsze praktyki i doświadczenia innych, polskich i europejskich ośrodków miejskich w zakresie wdrażania innowacyjnych rozwiązań transportowych.

Projekt Planu został opracowany przez zespół autorski w składzie: dr hab. inż. Andrzej Szarata Prof. PK - kierownik zespołu, dr inż. Marek Bauer, inż. Piotr

Bielański, mgr inż. Arkadiusz Drabicki, mgr inż. Urszula Duda, dr inż. Mariusz Dudek, dr inż. Wiesław Dźwigoń, dr inż. Aleksandra Faron, dr hab. inż. Vitalii Naumov Prof. PK, dr inż. Katarzyna Nosal, inż. Jan Paszkowski, inż. Michał Pyzik (Politechnika Krakowska, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej, Zakład Systemów Komunikacyjnych; Ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków).

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu została opracowana przez firmę: Zakład Ochrony Środowiska Inwest-Eko Sp. j., S. Obarski i Wspólnicy, ul. Złota 23, 25-015 Kielce, autor - mgr inż. Wioletta Chaba-Demiańczuk.

3. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 46 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty m.in. polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 53 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* organ opracowujący projekt dokumentu, o którym mowa w art. 46 lub 47, uzgadnia z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

W przypadku przedmiotowego Planu, organami właściwymi w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko są:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach – zgodnie z art. 57 ust. 1 pkt 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*,
- Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach – zgodnie z art. 58 ust. 1 pkt 2 w/w ustawy.

Wobec powyższego zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zostały uzgodnione z:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Kielcach – pismo znak: WPN-II.411.14.2016.MO z dnia 22.07.2016r.,
- Świętokrzyskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Kielcach – pismo znak NZ.90022.5.111.2016 z dnia 27.07.2016r.

Zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ opracowujący projekt dokumentu, o którym mowa w art. 46 lub 47, poddaje projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, opiniowaniu przez właściwe organy, o których mowa w art. 57 i 58.

Wobec powyższego, po opracowaniu projektu „Planu mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” wraz z jego prognozą oddziaływania na środowisko, sporządzoną zgodnie ze stanowiskami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach oraz Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach, Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach, na podstawie art. 54 ust. 1 w związku z art. 46 oraz art. 57 ust. 1 pkt 2 oraz art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wystąpił o opinię do:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach – pismo znak: NO.071.18.2016.5 z dnia 18.08.2016r.
- Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach – pismo znak: NO.071.18.2016.6 z dnia 18.08.2016r.

Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach, w opinii sanitarnej znak: NZ.9022.5.125.2016, z dnia 06.09.2016r., zaopiniował bez zastrzeżeń projekt „Planu mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach pismem znak: WPN-II.410.115.2016.MO, z dnia 05.09.2016r., wniósł dwie uwagi do dokumentacji, z zastrzeżeniem że po dokonaniu korekty w określonym zakresie, dokumentacja ta nie wymaga ponownego zaopiniowania przez RDOŚ. Odpowiednie korekty zostały wprowadzone do dokumentacji.

4. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko uwzględnione w Planie mobilności.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „Planu mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” sporządzona została zgodnie ze stanowiskami:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach – pismo znak: WPN-II.411.14.2016.MO z dnia 22.07.2016r.,
- Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach – pismo znak NZ.90022.5.111.2016 z dnia 27.07.2016r.

Ostateczna treść prognozy oddziaływania na środowisko została przygotowana we wrześniu 2016r. przez firmę ZOŚ INWEST-EKO z Kielc.

Przy opracowywaniu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu „Planu mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”

uwzględniono wszystkie wymagania odnośnie zakresu i szczegółowości przedstawianych informacji, uzgodnione z ww. organami administracji.

Realizacja każdej inwestycji, bez względu na jej charakter, skalę czy funkcje jakie ma w przyszłości pełnić, oddziałuje w określony sposób na środowisko i w konsekwencji na człowieka. Skutki tych oddziaływań mają często negatywny, a niekiedy także korzystny charakter, różną skalę, trwałość w czasie, odwracalność i zdolność generowania synergii. Dlatego dla poprawnej oceny skutków, jakie może powodować przeprowadzenie konkretnych zamierzeń inwestycyjnych należy, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, rozważyć problemy oddziaływań całościowo, mając na uwadze nie tylko konsekwencje środowiskowe, ale społeczne i ekonomiczne same w sobie, jak również skutki łączne występujące w odniesieniu do tych trzech składowych, traktowanych równoprawnie. Oddziaływanie każdego z planowanych przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska naturalnego, powinno zostać szczegółowo przeanalizowane i ocenione na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej. W prognozie oddziaływania na środowisko dokonano wstępnej analizy i oceny oddziaływania planowanych działań na poszczególne elementy środowiska, w tym na występujące na analizowanym terenie obszarowe formy ochrony przyrody.

Haromonogram realizacji działań wskazanych w „Planie mobilności...” zakłada, że planowane przedsięwzięcia zostaną zrealizowane w latach 2016 – 2025. Mając na uwadze powyższe ramy czasowe i usytuowanie planowanych przedsięwzięć, nie przewiduje się wystąpienia kumulacji oddziaływań na środowisko jakie mogłyby wystąpić na etapie realizacji planowanych inwestycji. W przypadku inwestycji zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie (np. droga + parking) możemy mówić o występowaniu oddziaływania skumulowanego na etapie eksploatacji. Jednak takie analizy każdorazowo znajdują się materiałach mających na celu uzyskanie decyzji środowiskowej dla danego przedsięwzięcia. Na tą chwilę można ogólnie stwierdzić że oddziaływanie skumulowane dotyczyć będzie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Nie zmienia to faktu, że planowane inwestycje zostaną zaprojektowane w taki sposób aby obowiązujące wartości dopuszczalne dot. powietrza atmosferycznego i hałasu nie zostały przekroczone.

Analizując oddziaływanie planowanych przedsięwzięć na poszczególne komponenty środowiska naturalnego wykazano, że największe oddziaływanie wystąpi w fazie ich realizacji. Eksploatacja planowanych przedsięwzięć, spowoduje większy udział komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej w codziennych podróżach co wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego ulic oraz na obniżenie emisji szkodliwych substancji do powietrza i zmniejszenie hałasu. Eksploatacja projektowanych przedsięwzięć nie będzie powodowała oddziaływań negatywnych. „Plan mobilności...” nie zawiera w swojej treści szczególnych rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. W prognozie przedstawiono ogólne propozycje zapobiegania, i ograniczania negatywnego wpływu na środowisko, który może być wywołany realizacją planowanych działań. Uszczegółowienie tych

rozwiązań powinno nastąpić na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowych dla w/w przedsięwzięć.

W prognozie oddziaływania na środowisko przeanalizowano również potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu. Stwierdzono, że niezrealizowanie dokumentu wywołać może jedynie skutki negatywne. Reasumując, należy stwierdzić, iż korzystnym z punktu widzenia środowiska przyrodniczego i zdrowia ludzi jest wariant dążący do zrealizowania celów określonych w „Planie mobilności...”. Realizacja tych celów doprowadzi do ogólnej poprawy stanu środowiska przyrodniczego i zdrowia mieszkańców gminy Kielce oraz gmin KOF.

5. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.

Zgodnie z prawem, prognoza oddziaływania na środowisko powinna m.in. przedstawiać, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

Biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg „Planu mobilności...” w granicach opracowania zlokalizowane są następujące obszary Natura 2000:

a) Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk NATURA 2000

Ostoja Sobkowsko-Korytnicka PLH260032

Dolina Białej Nidy PLH260013

Dolina Bobrzy PLH260014

Dolina Czarnej Nidy PLH260016

Dolina Krasnej PLH260001

Dolina Warkocza PLH260021

Lasy Cisowsko-Orłowińskie PLH260040

Lasy Suchedniowskie PLH260010

Łysogóry PLH260002

Ostoja Barcza PLH260025

Ostoja Wierzejska PLH260035

Przełom Lubrzanki PLH260037

Wzgórza Chęcińsko-Kieleckie PLH260041

Ostoja Stawiany PLH260033

Ostoja Szaniecko-Solecka PLH260034

b) Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000

Dolina Nidy PLB260001.

Generalnie przedsięwzięcia planowane do realizacji w analizowanym projekcie „Planu mobilności...” zlokalizowane są poza w/w obszarami N2000. Jedynie w przypadku rozbudowy DW 762, jej fragment o długości ok. 300 m w rejonie m.

Jedlnica znajduje się w obszarze N2000 *Wzgórza Chęcińsko-Kieleckie*. Należy jednak mieć na uwadze, że jest to rozbudowa drogi istniejącej a nie budowa po nowym śladzie. Obecnie przedsięwzięcie to znajduje się na etapie konsultacji społecznych. Szczegółowa analiza oddziaływania przedsięwzięcia na obszar N2000 zostanie przeprowadzona na etapie sporządzania dokumentacji mającej na celu wydanie decyzji środowiskowej. Jeżeli zajdzie taka konieczność, również na tym etapie zaproponowane zostaną odpowiednie działania i rozwiązania projektowe służące zmniejszeniu negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na w/w obszar chroniony. Ponieważ jest to rozbudowa drogi istniejącej nie rozpatrywano tutaj innych rozwiązań alternatywnych jeżeli chodzi o lokalizację przedsięwzięcia. Podsumowując, można stwierdzić, że realizacja planowanych zamierzeń inwestycyjnych wskazanych w „Planie mobilności...” nie wpłynie negatywnie na cele i przedmiot ochrony w/w obszarów N2000 oraz na ich integralność.

Natomiast jako rozwiązania alternatywne rozpatrywane są różne lokalizacje dwóch parkingów przesiadkowych w systemie „Parkuj i Jedź”, mianowicie:

- ✓ rejon skrzyżowania ulic Warszawskiej i Jeleniowskiej lub rejon skrzyżowania ulic Warszawskiej i Okrzei (teren poza obszarem chronionym),
- ✓ rejon cmentarza komunalnego w Cedzynie lub sąsiedztwo skrzyżowania ul. Sandomierskiej i Szczecińskiej (teren poza obszarem chronionym).

Ostateczna lokalizacja nie została jeszcze wybrana. W pierwszej kolejności rozpatrywana będzie lokalizacja poza obszarami chronionymi.

W odniesieniu do wszystkich zaprojektowanych rozwiązań w „Planie mobilności...” mających na celu zwiększenie liczby (oraz udziału) podróży odbywanych transportem zbiorowym, rowerem i pieszo, należy stwierdzić, że poszukiwanie rozwiązań alternatywnych, istotnych z punktu widzenia ograniczania oddziaływania na środowisko, jest nieuzasadnione, gdyż zaproponowane działania pozwalają na realizację zakładanych celów przy niewielkich kosztach środowiskowych.

6. Zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zgodnie z zapisami *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* organ opracowujący projekt dokumentu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa:

- zgodnie z art. 30 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* organy administracji właściwe do wydania decyzji lub opracowania projektów dokumentów, w przypadku których przepisy niniejszej ustawy lub innych ustaw wymagają zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, zapewniają możliwość udziału społeczeństwa odpowiednio przed wydaniem tych decyzji lub ich zmianą oraz przed przyjęciem tych dokumentów lub ich zmianą;
- w myśl art. 39 ust. 1 w/w ustawy organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa, bez zbędnej zwłoki podaje do publicznej wiadomości informację o:

- 1) przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- 2) możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- 3) możliwości składania uwag i wniosków;
- 4) sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania;
- 5) organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- 6) postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli jest prowadzone.

Zgodnie z art. 39 ust. 2, do niezbędnej dokumentacji sprawy, o której mowa w ust. 1 pkt 2, należą:

- 1) założenia lub projekt dokumentu;
- 2) wymagane przez przepisy załączniki oraz stanowiska innych organów, jeżeli stanowiska są dostępne w terminie składania uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 40 ww. ustawy uwagi i wnioski mogą być wnoszone:

- 1) w formie pisemnej;
- 2) ustnie do protokołu;
- 3) za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym.

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ opracowujący projekt dokumentu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa zgodnie z przepisami działu III rozdział 1 i 3, w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z wymogami ww. przepisów prawa, w związku z art. 46 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu „Planu mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”, Prezydent Miasta Kielce zapewnił udział społeczeństwa, poprzez konsultacje społeczne w terminie 22.08-14.09.2016r.

6.1. Obwieszczenia dotyczące udziału społeczeństwa podawane do publicznej wiadomości.

Prezydent Miasta Kielce zapewnił udział społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu przedmiotowego Planu w sierpniu 2016r., podając do publicznej wiadomości obwieszczenie z dnia 18 sierpnia 2016r. o następującej treści:

Kielce, 18 sierpnia 2016 r.

Obwieszczenie

Na podstawie art. 30, 39 ust. 1, art. 40 i art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.)

Prezydent Miasta Kielce

podaje do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do:

- opracowania projektu dokumentu pn.: **„Plan mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”** wraz z **prognozą jego oddziaływania na środowisko,**
- **przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. dokumentu z udziałem społeczeństwa.**

Zgodnie z art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) **Plan mobilności** podlega ocenie oddziaływania na środowisko, gdyż dotyczy on zagadnień związanych z transportem.

Projekt „Plan mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” określa w sposób kompleksowy możliwości transportowe na wskazanym w planie obszarze.

Jednocześnie zawiadamiam wszystkich zainteresowanych o możliwości:

- 1) **zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy** (tj.: projektem ww. Planu wraz z prognozą jego oddziaływania na środowisko, załącznikami oraz stanowiskami innych organów, jeżeli stanowiska te będą dostępne w terminie składania uwag i wniosków), która udostępniona jest:
 - w wersji drukowanej – wyłożona jest do wglądu w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego ul. Głowackiego 4, 25 – 368 Kielce, tel. 41 343 15 93, pokój nr 301 w dni robocze w godzinach od 7:00 – 15:00.
 - w formie elektronicznej w formie plików do pobrania: na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego www.ztm.kielce.pl oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Kielce – www.bip.kielce.eu (odnośnik **„Plan mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”**),
 - Platforma Aktywnej Współpracy PAW - www.konsultacje.kielce.eu
- 2) **składania uwag i wniosków w terminie do 14.09.2016r.**
 - pisemnie na adres: Zarząd Transportu Miejskiego ul. Głowackiego 4, 25 – 368 Kielce,
 - ustnie do protokołu w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego ul. Głowackiego 4, 25 – 368 Kielce, pokój 302 w godzinach 7:00 – 15:00,
 - za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września

2001r. o podpisie elektronicznym, pocztą elektroniczną na adres e-mail: ztm@ztm.kielce.pl,

- Platforma Aktywnej Współpracy PAW – www.konsultacje.kielce.eu

Zgodnie z art. 41 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* **uwagi i wnioski złożone po upływie ww. terminu pozostawia się bez rozpatrzenia.**

Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków jest Prezydent Miasta Kielce.

Organami właściwymi do opiniowania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko są: Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach oraz Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach.

Informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa, zostaną zamieszczone w uzasadnieniu dołączonym do przyjętego dokumentu.

Podano do publicznej wiadomości w dniu 22.08.2016r. poprzez umieszczenie:

- na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Kielce – Rynek 1 oraz Zarządu Transportu Miejskiego ul. Głowackiego 4, 25 – 368 Kielce,
 - w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Kielce www.bip.kielce.eu (odnośnik „Plan mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”),
 - na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach <http://www.ztm.kielce.pl>
 - w prasie lokalnej – „Gazeta Wyborcza” – wydanie kieleckie
-

Powyższe obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości w dniu 22.08.2016r. poprzez umieszczenie:

- na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Kielce – Rynek 1 oraz Zarządu Transportu Miejskiego ul. Głowackiego 4,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Kielce www.bip.kielce.eu (odnośnik „Plan mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”),
- na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach <http://www.ztm.kielce.pl>,
- w prasie lokalnej – „Gazeta Wyborcza” – wydanie kieleckie.

6.2. Konsultacje społeczne.

W ramach udziału społeczeństwa, zapewniono możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy, która została udostępniona:

- w wersji drukowanej – wyłożona do wglądu w siedzibie ZTM w Kielcach,
- w formie elektronicznej – w formie plików do pobrania na stronie internetowej ZTM oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Kielce (odnośnik „Plan mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”),
- na Platformie Aktywnej Współpracy PAW – www.konsultacje.kielce.eu.

6.3. Uzasadnienie sposobu uwzględnienia w Planie uwag, wniosków i zastrzeżeń zgłoszonych w ramach udziału społeczeństwa.

Zgodnie z art. 42 ustawy o dostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, które wpłynęły w ramach udziału społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu przedmiotowego Planu, był Prezydent Miasta Kielce opracowujący projekt tego dokumentu.

Uwagi i wnioski w ramach udziału społeczeństwa można było wnieść w terminie 22.08-14.09.2016r. w następujący sposób:

- pisemnie na adres ZTM w Kielcach,
- ustnie do protokołu w siedzibie ZTM w Kielcach,
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej (na adres ztm@ztm.kielce.pl)
- z wykorzystaniem Platformy Aktywnej Współpracy PAW - www.konsultacje.kielce.eu.

W tabeli poniżej zestawiono wszystkie (11) złożone wnioski i uwagi oraz wskazano sposób w jaki zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione, bądź nie.

Zgodnie z art. 32 ustawy o dostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko do uwag i wniosków zgłaszanych w ramach postępowania wymagającego udziału społeczeństwa nie stosuje się przepisów działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego (dotyczących skarg i wniosków).

Informacja o odniesieniu się do uwag zgłaszanych do treści dokumentu „PLAN MOBILNOŚCI DLA MIASTA KIELCE I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO ” podczas jego konsultacji społecznych.

Lp.	Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Informacja o odniesieniu się do uwagi
1	<p>Wnioskodawca Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Kielce</p>	<p>Jestem bardzo poważnie zaniepokojony niektórymi zapisami „Planu mobilności”. Zdecydowanie protestuję przeciwko planom poniższym planom: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowana jest całkowita eliminacja parkowania pojazdów w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów.” (str. 105) wraz z nieukrywanym, bezwstydnym uzasadnieniem tego haniebnego planu: „Do zmniejszenia wskaźnika liczby pojazdów przypadających na gospodarstwo domowe przyczyni się głównie eliminacja parkowania pojazdów w przekroju ulicy – w obrębie osiedli mieszkaniowych z planowanymi parkingami kubaturowymi.” (str. 130-131) Jak rozumiem, w mieście o tak trudnej historii, rozważacie Państwo wprowadzenie w życie ostatecznego rozwiązania kwestii posiadania aut przez niezamożnych obywateli, mieszkańców blokowisk z wielkiej płyty. W Chinach swego czasu wprowadzono politykę jednego dziecka, zmuszając siłą rodziny do pozbywania się kolejnych dzieci. Państwo zaś rozważacie szantaż ekonomiczny (likwidacja legalnych, bezpłatnych miejsc parkingowych na osiedlach zmotoryzowanej biedoty i zastąpienie ich płatnym parkingiem kubaturowym) oraz niewygodę fizyczną (konieczność maszerowania wiele razy dziennie „do” i „z” parkingu, w deszczu, śniegu, z dziećmi, wózkiem i zakupami), zmusić co biedniejszych mieszkańców naszego miasta do pozbycia się auta. Zdajecie sobie Państwo sprawę, iż co bogatsi obywatele Kielc mieszkają w domach jednorodzinnych, apartamentowcach lub chociaż nowym budownictwie. Na osiedlach z czasów PRL pozostają ludzie względnie biedni. Jeśli zaś wprowadza się ktoś nowy, to jest to zazwyczaj niezbyt zamożna, młoda rodzina z dzieckiem, posiadająca dość tanie auto. W ostatnich latach w moim bloku wprowadziło się kilka nowych rodzin. Wszyscy oni docenili możliwość bezpłatnego, zgodnego z prawem parkowania niedaleko bloku. Bezczelnym kłamstwem jest twierdzenie, że likwidacja miejsc parkingowych w ulicach osiedlowych wpłynie na podniesienie wartości mieszkań z wielkiej płyty. Zależność jest dokładnie odwrotna. Kto zechce kupić mieszkanie, jeśli od sprzedającego usłyszy, że nigdzie w okolicy nie wolno parkować i swoje auto musi zaparkować na płatnym parkingu daleko od miejsca zamieszkania? Znam kilka rodzin, które wyprowadziły się z wielkiej płyty i zamieszkały na nowo wybudowanych w Kielcach</p>	<p>W kwestii parkowania uwaga częściowo uwzględniona, w pozostałych kwestiach uwagi niezasadne. Złagodzone zapis w podpunkcie 5.3. (str. 116 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowana jest całkowita eliminacja parkowania pojazdów w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ponadto zalecane jest planowanie parkingów podziemnych pod nowobudowanymi obiektami mieszkalnymi” na zapis: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowane jest ograniczanie liczby miejsc postojowych w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ma to na celu poprawę warunków ruchu dla pieszych i rowerzystów, a także jakości przestrzeni publicznej, która może być wykorzystywana dla celów rekreacyjnych. Ponadto zalecane jest planowanie określonej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, liczby miejsc postojowych zlokalizowanych w obrębie zabudowywanej działki”.</p>

	<p>osiedlach. Wszystkie te nowe bloki deweloperskie szczelnie otoczone są autami parkującymi dosłownie wszędzie, nawet tuż przed wejściem do klatek schodowych. Moi znajomi z takich nowych osiedli są pozytywnie zaskoczeni tym, jak łatwo jest zaparkować na moim starym osiedlu z wielkiej płyty. Widzę jednak, że planujecie Państwo zrobić wszystko, by ten atut starych osiedli przestał istnieć. Najbardziej przykre jest to, że planujecie Państwo uderzyć we względnie najbiedniejszych posiadaczy własnego auta. Bogaty nadal będzie parkował w swoim własnym garażu na swojej ziemi, lub też na wykupionym od dewelopera i przyporządkowanym mu zewnętrznym miejscu parkingowym, zaś biednego pozbawicie Państwo prawa do parkowania w okolicy swojego bloku. Bardzo przykre jest to, że kompletnie nie myślicie Państwo o kobietach, które zawożą dzieci do szkół, przedszkoli, na różnorakie zajęcia, od wyrównawczych i terapeutycznych, po rozwijające talenty. Rozumiem, że opiniując „plan mobilności” w prezentowanym kształcie rozważacie Państwo utrudnienie dostępu biedniejszym dzieciom do edukacji i zajęć koniecznych do ich rozwoju, pozbawiając ich rodziców bezpłatnych miejsc parkingowych wraz z „wprowadzeniem wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów”. Tak restrykcyjnie wobec jedynie słusznej linii może działać jedynie państwo totalitarne, policyjne. Nie tego się spodziewam po miejskich urzędnikach. Jako względnie ubogi mieszkaniec Kielc protestuję przeciwko planom podwyższenia opłat za parkowanie w centrum miasta, jak również protestuję przeciwko planom rozszerzenia obszaru strefy płatnego parkowania. Rozszerzenie strefy spowoduje, iż większa liczba mieszkańców wpadnie do obszaru płatnego parkowania. To dla co biedniejszych kierowców prawdziwy dramat. Dziwnie brzmi następujący zapis „Planu mobilności”: „Odprowadzam sam to inicjatywa, której celem jest zachęcanie przedszkolaków/uczniów szkół podstawowych i ich rodziców do podróżowania do przedszkola/szkoły pieszo, rowerem, na hulajnodze lub transportem zbiorowym.” Ja bym poszedł o krok dalej. Wprowadziłbym zapis o zachęcaniu pracowników urzędu miasta do przybywania do pracy właśnie pieszo, rowerem, autobusem lub na hulajnodze. Wrotki, czy rolki, też bym promował. Zachęcanie rozpocząłbym od likwidacji miejsc parkingowych na terenie urzędu i w jego okolicy wraz z wprowadzeniem wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów przez straż miejską i policję. Nic tak nie zmotywuje urzędników, jak przykład z samej góry, gdyby Pan prezydent zrezygnował ze służbowego auta z kierowcą i codziennie przyjeżdżał do pracy właśnie na hulajnodze lub na rowerze. Zdecydowanie protestuję przeciwko poniższemu zapisowi: „W Strategii dostrzega się duży potencjał upowszechniania nowych form mobilności wśród mieszkańców, poprzez wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów.” (str.</p>	
--	---	--

		<p>10) To znów ślepy przymus. Co Państwu zawinili ci mieszkańcy naszego miasta? Dlaczego chcecie ich tak męczyć? Aby upowszechnić nowe formy mobilności zabronicie ludziom dostępu autem do ich miejsca ZAMIESZKANIA? To działanie bardzo perfidne. Tak zwani „czyściciele kamienic” w największych miastach pozbawiają lokatorów gazu, wody, a nawet dachu, byle ich zmusić do wyprowadzenia się. Państwo rozważacie pozbawienie lokatorów nawet dojazdu do nieruchomości. Też chcecie wygonić ludzi z naszego miasta? Nie każdy jest na tyle zdrowy, ma też czas i możliwość, by zostawiał swoje auto daleko od swojego miejsca zamieszkania. Rozumiem, że rozważacie Państwo wprowadzenie swego getta dla pechowców zamieszkujących wybrany przez Państwa obszar. Skoro tak trudnym do udźwignięcia przez co bardziej schorowanych ludzi przymusem planujecie upowszechniać nowe formy mobilności, to znów proponuję pójść dalej. Ja proponuję walkę z otyłością wśród mieszkańców wraz z upowszechnianiem zdrowego odżywiania, poprzez wydzielenie obszarów zamieszkania bez dostępu dla grubasów. Można to osiągnąć poprzez administracyjny nakaz montowania w klatkach schodowych ekstremalnie wąskich drzwi wejściowych, do wchodzenia bokiem. Autom i grubasom mówimy stanowczo „nie”! I to nie jest nasze ostatnie słowo. Podsumowując: Dajcie nam żyć w spokoju, nie zmuszajcie nas do wydatków za parkowanie. Dla bogatego taka opłata to przyszc, dla biednego to konieczność oszczędzenia tej kwoty na sobie i własnej rodzinie. Wstyd mi za was.</p>	
2	<p>Wnioskodawca Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Kielce</p>	<p>Nie wyrażam zgody na wydzielenie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, eliminację parkowania pojazdów w przekroju ulicy - w obrębie osiedli mieszkaniowych z planowanymi parkingami kubaturowymi oraz rozszerzenie strefy płatnego parkowania. Punkty te w znacznym stopniu ograniczą swobodę poruszania się osobom starszym oraz podniesie koszty związane z parkowaniem pojazdów. Uważam, że inicjatywa odprowadzam sam zmusza, a nie daje wybór co do sposobu przemieszczania się.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Złagodzone zapis w podpunkcie 5.3. (str. 116 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowana jest całkowita eliminacja parkowania pojazdów – w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ponadto zalecane jest planowanie parkingów podziemnych pod nowobudowanymi obiektami mieszkalnymi” na zapis: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowane jest ograniczanie liczby miejsc postojowych w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ma to na celu poprawę warunków ruchu dla pieszych i rowerzystów, a także</p>

			<p>jakości przestrzeni publicznej, która może być wykorzystywana dla celów rekreacyjnych. Ponadto zalecane jest planowanie określonej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, liczby miejsc postojowych zlokalizowanych w obrębie zabudowywanej działki”.</p> <p>Ponadto złączono zapis w zakresie organizacji akcji Odprowadzam sam w podpunkcie 5.7.4 (str. 133 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „Zaleca się, aby Urząd Miasta Kielce organizował tego typu akcje w szkołach zlokalizowanych na terenie miasta” na zapis: „Władze Miasta Kielce mogłyby rozważyć pomysł organizacji tego typu akcji w szkołach zlokalizowanych na terenie miasta”.</p>
3	<p>Wnioskodawca Ul. Wiśniowa/Kielce</p>	<p>Myślę że generalnym problemem dla KOF jest problem mobilności komunikacji miejskiej tj. ZTM i MPK w przypadku których powinien być szczególny nacisk położony na skrócenie niektórych tras z czym się wiąże rozbudowa lub budowa pętli autobusowych i zmiana systemu sygnalizacji świetlnej na nowsze systemy które pozwalają na przyspieszenie przejazdu w przypadku opóźnień ponieważ przez takie problemy jak te kierowcy są przemęczeni ciągłymi opóźnieniami a co za tym idzie brakiem przerw w pracy i niechęcią do sprzyjającej nam pasażerom jazdy i gestu wyrozumiałości który jest coraz rzadziej spotykany, mianowicie czekanie na tzw..biegaczy czy też zatrzymywanie się na każdym przystanku co wiąże się z ogólną niechęcią jazdy transportem miejskim ponieważ idąc na autobus którym masz dojechać/wrócić z pracy nie wiesz czy dzisiaj zdążysz, może już pojechał a może się spóźni 15 min ponieważ kierowca w inny sposób nie będzie miał 1 minuty przerwy po przejechaniu takiej trasy jak np. Malików – Bukówka trwającej ok.50 min. Po za tym wszystkim jak dla mnie osoby żyjącej też aktywnie na drugim miejscu są ścieżki rowerowe i nie myślę o bezmyślnie poprowadzonym pasie asfaltu który nie raz przecina drogę pieszym lub osobom przemieszczającym się komunikacją miejską na kilku głównych ulicach ale modernizacja nawierzchni i nie koniecznie oznaczaniu jej na planie miasta jako ścieżka rowerowa z czym się na pewno wiąże dodatkowe koszty za które można zmodernizować kolejne kilka kilometrów chodników z czego będą zadowoleni i piesi i rowerzyści, najprostszym przykładem takiego paradoksu jest ul. Klonowa i Orkana która ciągnie się na kilka kilometrów i mogła by być ładnym miejscem na przejażdżkę lub spacer z dzieckiem w wózku ale jest to ciężkie w wykonaniu ponieważ jak długa tak pofalowana</p>	<p>Szczegółowe zmiany przebiegu linii nie są tematem niniejszego opracowania. Niemniej powinny one nastąpić po realizacji inwestycji usprawniających ruch autobusów komunikacji miejskiej, w tym budowy systemu pasów autobusowych oraz wdrożeniu systemu sterowania ruchem, uwzględniającego zapewnienie autobusom priorytetów w sygnalizacji świetlnej. Zmiany w przebiegu linii autobusowych powinny sprzyjać skróceniu czasu podróży komunikacją miejską w skali miasta.</p> <p>Ponadto na stronie 113 obecnej wersji dokumentu dodano zapis: „Należy przeprowadzić, w oparciu o badania potrzeb i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, weryfikację układu linii autobusowych oraz częstotliwości ich funkcjonowania.”</p>

		<p>po za niewielkimi odcinkami, dokładnym przeciwieństwem jest ulica Warszawska i Al. Solidarności które nie wiedzieć czemu są tak pięknie odnowione jakby poruszały się tamtędy tłumy ludzi a tak naprawdę obie mogły by być ścieżkami rowerowymi albo pasem zieleni i wcale ludzie mieszkający w pobliżu nie mieli by tego za złe byle by mieć dogodnie dojeżdżenie do zatoczek autobusowych z których 3/4 osób niejeżdżących własnym autem korzysta ponieważ mało kto ma ochotę na wdychanie spalin i spacerek obok tak ruchliwej ulicy. Po prostu prosimy was jako obywatele myślcie co zrobicie dla człowieka poruszającego się po tym mieście po za narysowaniem kilku kresek i nie popełniajcie tak karygodnych błędów jakie popełnili twórcy drogi łączącej Centrum Kielc z ul. Jesionową przemierzając przystanek 30 metrów od skrzyżowania co nadzwyczaj umila bieganie przy chęci przesiadki i zdążeniu na kolejny autobus ponieważ druga opcja stworzona przez tych panów jest przejście poza pasami co wiąże się nieraz z mandatem karnym, a wyboru dużego nie ma.</p>	
4	<p>Wnioskodawca Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Kielce</p>	<p>1) należy wyprowadzić ruch tranzytowy z Kielc: wprowadzenie zakazu przejazdu samochodów o dużym tonażu oraz zamontowanie automatycznych wag wraz z fotoradarem z karami do 15 tys. zł. (tak jak postępują inne miasta) 2) w pierwszej kolejności należy doprowadzić do budowy wschodniej obwodnicy Kielc (ul. Radomska powinna być przeznaczona dla ruchu lokalnego - w chwili obecnej osiedla na stoku i Wichrowe Wzgórze to swoiste "getta" otoczone drogami tranzytowymi. Ulicą Radomską przejeżdża dziennie ok 40-50 tys. pojazdów. 3) należy zrezygnować z budowy drogi Witoska - Zagnańska - Olszewskiego. Droga ta wprowadzi do Miasta dodatkowy ruch, a nie ograniczy go. Dojazd do KPT jest bardzo dobry, od Łódzkiej do Węzła na S7 jest bardzo blisko. Pomysł ten to strata pieniędzy. Gdyby wybudowano obwodnicę wschodnią Kielc - ruch samochodów w Kielcach znacznie by się uspokoił. 4) Buduje się nowe drogi wylotowe, a mieszkańcy Kielc, którzy tu opłacają podatki mieszkają przy zrujnowanych drogach. Czujemy się jak obywatele II kategorii. W tej chwili lepiej być mieszkańcem okolicznych gmin, niż kielczaninem - dojazd wspaniałymi drogami, skorzystać z usług za które płacą mieszkańcy Kielc (szkoły, kultura, rekreacja), a podatki (niższe) opłacają w gminach. 5) Budowa przystanków kolejowych to kolejna mrzonka. Kielce to zbyt małe miasto i co udowodniły poprzednie lata - mieszkańcy nie chcą korzystać z linii kolejowej. Tym bardziej, że trasa linii kolejowej jest niedostosowana do kierunków przejazdów mieszkańców (dom - praca - szkoła). Chyba, że Miasto zamierza zrezygnować z połączeń autobusowych. Autorzy opracowania całkowicie rozmijają się w tym punkcie z realiami Kielc. 6) Miasto się wyludnia, a mieszkańcy podkieleckich gmin nie mają potrzeby zostawiać samochodów na</p>	<p>Budowa systemu P&R oraz przystanków kolejowych w żaden sposób nie koliduje z działaniami wyprowadzającymi ruch tranzytowy z obszaru Kielc, a wręcz im sprzyja. Efektywność systemu P&R należy podnieść m.in. poprzez stopniowe wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego, w tym przeznaczenie części przekrojów jezdni na pasy autobusowe.</p> <p>Ponadto na str. 116 obecnej wersji dokumentu umieszczono zapis: „Realizację systemu Park&Ride na większą skalę powinno się rozpocząć szczególnie w sytuacji stałego deficytu miejsc postojowych w obszarze centrum.”</p>

		<p>parkingach P&R. Przykład parkingu na Bukówce udowodnił, że ich budowa to bezsens. Nikt o zdrowych zmysłach nie będzie się przesiadał na autobus (nie mówiąc o kolei (sic!) jeśli może dojechać w 5 minut do centrum. Wniosek - należy zrezygnować z budowy parkingów P&R! (Parking P&R przy Targach to niezgodne wykorzystanie środków unijnych, tak będzie z kolejnymi P&R) Reasumując: zamiast budować nowe drogi tranzytowe przez Kielce, przystanki kolejowe oraz parkingi P&R - z których nikt nie skorzysta – należy natychmiast przystąpić do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z Kielc poprzez budowę wschodniej obwodnicy Kielc.</p>	
5	<p>Wnioskodawca Mójcza</p>	<p>W nawiązaniu do ogłoszenia o konsultacjach społecznych "Planu mobilności dla miasta Kielce i kieleckiego obszaru funkcjonalnego oraz prognozy oddziaływania na środowisko" pragnę złożyć następujące uwagi: 1. (str. 70 dokumentu głównego) - Tabela 3.6. przedstawia zestawienie linii komunikacji podmiejskiej realizowanych przez ZTM Kielce: W wierszu dla linii numer 8. do msc. Mójcza podano 29 kursów/kierunek/dzień roboczy, 12 kursów/kierunek/sobotę oraz 12 kursów/kierunek/niedzielę. Liczby te nie oddają stanu rzeczywistego, ponieważ zawierają kursy realizowane zarówno do msc. Mójcza (gm. Daleszyce), jak i warianty trasy skróconej do przystanku Zagórze (m. Kielce). Zapis ten sztucznie zawyża ilość kursów realizowanych do msc. Mójcza odpowiednio o 12, 5 i 5 kursów/kierunek/dzień (ponieważ poza granice Kielc na tej linii w dni robocze realizowane jest 17 kursów, a w pozostałe dni - 7). Różnica jest znaczna, a połączenie msc. Mójcza z m. Kielce i innymi miejscowościami transportem zbiorowym - bardzo niewystarczające. 2. (str. 70 dokumentu głównego) - opisywana powyżej tabela: W wierszu dla linii numer 28 użyto nieprawidłowej nazwy miejscowości - "Jaworza", zamiast "Jaworznia". Ponadto linia nr 28 ma w swoich wariantach tras dojazd do msc. Piekoszów i Łosień. 3. (str. 70 dokumentu głównego) - opisywana powyżej tabela: W wierszu dla linii numer 33 w kolumnie "Miejscowości docelowe" wpisano "Bukówka", co jest pewną nieścisłością, ponieważ Bukówka leży w granicach administracyjnych m. Kielce, a nie jest osobną miejscowością. 4. (str. 98 dokumentu głównego) - 5.2 Działania w zakresie transportu zbiorowego 5.2.1 Miejski transport zbiorowy: Proponuję rozważenie dodania do listy "Pojazdy powinny być wyposażone w: (...)" następujących punktów: a) tzw. "gorące guziki", czyli przyciski we wnętrzu i na zewnątrz pojazdów, którymi pasażerowie będą sobie otwierać drzwi, po uprzednim uruchomieniu tzw. "zwalniania drzwi" przez prowadzącego pojazd; b) system informacji pasażerskiej rozszerzyć o tablice z numerem brygady obsługującej dany kurs (w formie tablic plastikowych lub elektronicznych) oraz numer służbowy kierowcy (w formie wizytówki przy szoferce lub na tablicy elektronicznej) - celem</p>	<p>W zakresie zestawienia linii komunikacji podmiejskiej uwaga uwzględniona. Gorące guziki są obecnie standardem w autobusach. W celu złożenia reklamacji wystarczy podać numer boczny pojazdu i godzinę realizowanego kursu. Planery podróży zostały opisane w innym miejscu w tekście.</p>

		<p>usprawnienia identyfikacji kierowców i kursów w czasie składnia skarg przez pasażerów. 5. (str. 102 dokumentu głównego)</p> <p>- "Następna grupa działań powinna obejmować szeroko pojętą integrację różnych podmiotów transportu zbiorowego. (...) Tą listę proponuje rozszerzyć o rozwój i poszerzenie oferty intermodalnych "planerów podróży", np. o serwis "jakdojade.pl" lub podobne rozwiązania które bardzo ułatwiają planowanie podróży i powodują to, że pasażerowie chętniej wybierają transport zbiorowy, aniżeli indywidualny. Wyrażam nadzieję, że moja opinia będzie pomocna dla rozwoju zrównoważonego transportu na terenie Naszego Województwa oraz że powyższe wnioski zostaną pozytywnie rozpatrzone i w oparciu o moje uwagi zostaną dokonane korekty konsultowanego dokumentu.</p>	
6	<p>Wnioskodawca Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Kielce</p>	<p>Nie wyrażam zgody na wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, eliminację parkowania pojazdów w przekroju ulicy - w obrębie osiedli mieszkaniowych z planowanymi parkingami kubaturowymi oraz rozszerzenie strefy płatnego parkowania. Punkty te w znacznym stopniu ograniczą swobodę poruszania się osobom starszym (np. transport do lekarza, czy zakupy) oraz podniesie koszty związane z parkowaniem pojazdów. Uważam, że inicjatywa odprowadzam sam zmusza, a nie daje wybór co do sposobu przemieszczania się.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Złagodzone zapis w podpunkcie 5.3. (str. 116 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowana jest całkowita eliminacja parkowania pojazdów w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ponadto zalecane jest planowanie parkingów podziemnych pod nowobudowanymi obiektami mieszkalnymi” na zapis: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowane jest ograniczanie liczby miejsc postojowych w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ma to na celu poprawę warunków ruchu dla pieszych i rowerzystów, a także jakości przestrzeni publicznej, która może być wykorzystywana dla celów rekreacyjnych. Ponadto zalecane jest planowanie określonej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, liczby miejsc postojowych zlokalizowanych w obrębie zabudowywanej działki”.</p> <p>Ponadto złagodzone zapis w zakresie organizacji akcji Odprowadzam sam w</p>

			podpunkcie 5.7.4 (str. 133 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „Zaleca się, aby Urząd Miasta Kielce organizował tego typu akcje w szkołach zlokalizowanych na terenie miasta” na zapis: „Władze Miasta Kielce mogłyby rozważyć pomysł organizacji tego typu akcji w szkołach zlokalizowanych na terenie miasta”.
7	Wnioskodawca Piaseczna Górka	<p>Słaby nacisk na promowanie alternatywnych dla samochodu dojazdów do pracy i szkoły – i nie chodzi tu o akcje promocyjne, ale o rzeczywiste działania umożliwiające skorzystanie z komunikacji autobusowej. Wniosek: Należy zmienić rozkład jazdy autobusu nr 45. Młodzież i pracujący z rejonu gminy Morawica nie mają możliwości dojazdu do Kielc na godzinę 8, a tak większość osób rozpoczyna pracę. Ostatni autobus z Piasecznej Górki, którym można dojechać do Kielc przed godziną 8 wyjeżdża z PG o 6:19. Następnie mamy przerwę 1,5 h, po czym między 7:37 i 8:36 są trzy kursy, z których korzysta bardzo niewiele osób. Gmina Morawica ma 15 677 mieszkańców. 65,4% mieszkańców gminy Morawica jest w wieku produkcyjnym. Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Morawica 1 061 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 727 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy. W przedziale wiekowym 15-19lat jest 1025 osób (większość z nich uczęszcza do szkół na terenie Kielc). Istnieje też duża liczba osób uczących się w kieleckich uczelniach wyższych i szkołach policealnych. Reasumując, obecny rozkład jazdy linii 45 nie jest dostosowany do potrzeb młodzieży uczącej się w Kielcach i osób pracujących. Linie komercyjne typu 208 nie mogą stanowić alternatywy, gdyż nie dają możliwości skorzystania z karty miejskiej, co podwyższa kwotę wydatków rodzin na komunikację. W związku z tym większość osób korzysta z dojazdów własnymi środkami transportu, co jest niekorzystne dla środowiska. Aby poprawić sytuację należałoby uruchomić większą liczbę kursów przed godziną 8 w stronę Kielc i w godzinach popołudniowych w stronę Morawicy.</p>	<p>Uwaga zasadna, ale wykraczająca poza zakres Planu Mobilności.</p> <p>Jakkolwiek, na stronie 113 obecnej wersji dokumentu dodano zapis: „Należy przeprowadzić, w oparciu o badania potrzeb i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, weryfikację układu linii autobusowych oraz częstotliwości ich funkcjonowania.”</p>
8	Wnioskodawca Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Kielce	<p>W związku z pojawieniem się nowego planu mobilności dla Kielc chce wyrazić swój sprzeciw. Uważam że likwidacja bezpłatnych miejsc postojowych na parkingach osiedlowych jest bardzo złym pomysłem. To znacznie utrudni życie kierowcom. Parkingi Kubaturowe? PŁATNE?! za co jeszcze miasto każe nam płacić? Nie po to są zorganizowane parkingi w przekrojach ulic osiedlowych BLISKO miejsca zamieszkania żeby chodzić gdzieś o wiele dalej na specjalny parking. Poza tym przypuszczam że taki parking ma ograniczoną liczbę miejsc...co w sytuacji gdy dla kogoś braknie miejsca? gdzie ma wtedy parkować samochód? Z resztą w ogóle nie biorę tego pod uwagę. Mam w rodzinie chorą osobę która wymaga krótkiego dojazdu z mieszkania do samochodu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Złagodzone zapis w podpunkcie 5.3. (str. 116 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowana jest całkowita eliminacja parkowania pojazdów w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ponadto zalecane jest planowanie parkingów podziemnych pod nowobudowanymi</p>

		<p>Nie wyobrażam sobie iść z nią na jakiś parking kubaturowy znacznie oddalony od miejsca zamieszkania. W ogóle nie wyobrażam sobie sytuacji gdy ktoś kto mieszka na skraju osiedla w sytuacji gdy spieszy się do pracy będzie musiał biec na taki parking, zamiast wsiąść do auta pod blokiem. Ciekawa jestem czy Urzędnicy wymyślający takie genialne pomysły też będą objęci tymi przepisami....Może zamiast wymyślać coraz to dziwniejsze pomysły, ściągając coraz to więcej opłat od mieszkańców i znacznie utrudniać im życie, to urzędnicy zmniejszą swoje pensje na rzecz załatwienia dziury w budżecie miasta.....Czyżby urzędnicy za mało zarabiali? Bo to co teraz się wyprawia to jest jawna grabież obywateli.</p>	<p>objektami mieszkalnymi” na zapis: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowane jest ograniczanie liczby miejsc postojowych w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ma to na celu poprawę warunków ruchu dla pieszych i rowerzystów, a także jakości przestrzeni publicznej, która może być wykorzystywana dla celów rekreacyjnych. Ponadto zalecane jest planowanie określonej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, liczby miejsc postojowych zlokalizowanych w obrębie zabudowywanej działki”.</p>
9	<p>Wnioskodawca Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Kielce</p>	<p>Nie wyrażam zgody na wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, eliminację parkowania pojazdów w przekroju ulicy - w obrębie osiedli mieszkaniowych z planowanymi parkingami kubaturowymi oraz rozszerzenie strefy płatnego parkowania. Punkty te w znacznym stopniu ograniczą swobodę poruszania się osobom starszym oraz podniesie koszty związane z parkowaniem pojazdów. Uważam, że inicjatywa odprowadzam sam zmusza, a nie daje wybór co do sposobu przemieszczania się.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Złagodzone zapis w podpunkcie 5.3. (str. 116 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowana jest całkowita eliminacja parkowania pojazdów w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ponadto zalecane jest planowanie parkingów podziemnych pod nowobudowanymi obiektami mieszkalnymi” na zapis: „W rejonie osiedli mieszkaniowych w Kielcach planuje się budowę parkingów kubaturowych – w przypadku ich powstania rekomendowane jest ograniczanie liczby miejsc postojowych w przekrojach ulic osiedlowych oraz wprowadzenie wzmożonej kontroli respektowania wprowadzonych przepisów. Ma to na celu poprawę warunków ruchu dla pieszych i rowerzystów, a także jakości przestrzeni publicznej, która może być wykorzystywana dla celów rekreacyjnych. Ponadto zalecane jest planowanie określonej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, liczby miejsc postojowych zlokalizowanych w obrębie zabudowywanej</p>

			<p>działki”.</p> <p>Ponadto złagodzone zapis w zakresie organizacji akcji Odprowadzam sam w podpunkcie 5.7.4 (str. 133 obecnej wersji dokumentu) z zapisu: „Zaleca się, aby Urząd Miasta Kielce organizował tego typu akcje w szkołach zlokalizowanych na terenie miasta” na zapis: „Władze Miasta Kielce mogłyby rozważyć pomysł organizacji tego typu akcji w szkołach zlokalizowanych na terenie miasta”.</p>
10	<p>Wnioskodawca Ul. Orzeszkowej/Kielce</p>	<p>Na str. 99 znajduje się informacja: "Nowe wydzielone pasy autobusowe zaproponowano w przypadku następujących odcinków ulic: (...) ul. 1-go Maja (do centrum), od ul. Jagiellońskiej do ul. Czarnowskiej (1,0 km)" Na tym odcinku ul. 1-ga Maja biegnie wiaduktem czy proponuje się rozbudowę wiaduktu o jeden pas? Na odcinku od ul. Jagiellońskiej do torów brak miejsca - istniejąca zabudowa (domy mieszkalne jedno- i wielorodzinne), także oddawane do użytku w bieżącym roku. Czy umieszczenie wydzielonego pasa autobusowego na zaledwie krótkim fragmencie ul.1-go Maja, który służyć będzie zaledwie 4 liniom (o małym natężeniu kursowania) jest uzasadnieniem do tak dużej ingerencji w istniejącą zabudowę oraz duże nakłady finansowe. Nakłady i zmiany duże, w stosunku do potencjalnych korzyści, w mojej ocenie.</p>	<p>Wydzielenie pasa autobusowego ul. 1-go Maja (do centrum), od ul. Jagiellońskiej do ul. Czarnowskiej (1,0 km) nie wymaga rozbudowy wiaduktu. Pas autobusowy na tym odcinku (tylko w stronę centrum) zostanie wydzielony kosztem jednego z pasów ogólnodostępnych. Wpisuje się to w ogół działań zmniejszających negatywne skutki wzmożonego ruchu samochodowego w centrum miasta. Należy się spodziewać, że po realizacji tego pasa autobusowego liczba kursów linii autobusowych korzystających z ul. 1-go Maja powinna wzrosnąć.</p>
11	<p>Wnioskodawca Ul. Nałkowskiej/Kielce</p>	<p>Linie autobusowe z mniej zaludnionych miejsc Kielc powinny mieć dostosowany rozkład tak by można było dostać się do pracy lub szkoły w standardowych godzinach rozpoczęcia czyli na godz. 6, 7 i 8. Podam przykład linii 6 MZK Kielce. Godziny odjazdów z ul. Pietraszki obecnie odjazd 6.30 a następny dopiero 8.30. W pierwszym przypadku autobus jest w centrum o 7 (przecież jeszcze trzeba do tej pracy przejść parę minut lub się przesiąść na drugą linię, za to na godz. 8 nie ma żadnej możliwości dojazdu. Odjazd powinien być 6.15 i 7.15 . Późniejsze połączenia nie są tak istotne. To samo z powrotem po pracy czy szkoły. Odjazdy w kierunku Pietraszek z Centrum obecnie godz. 15.01 lub godz. 16.53 . Powinno być 14.30 ,15.30lub 16.30 . Nikt obecnie z osób zamieszkujących dzielnicę Pietraszki nie ma możliwości dotarcia do pracy autobusem linii miejskiej. Każda linia autobusowa powinna być tak zaplanowana by dała możliwość dotarcia do Centrum w godzinach, które umożliwiają spokojne dotarcie do pracy. Tak więc odjazdy powinny być w godz. między 5-5.15 (dla ludzi pracujących od 6) między 6 a 6.15 (dla osób pracujących od godz. 7) między 7 a 7.15 (dla osób pracujących i młodzieży szkolnej tak by zdążyć na godz. 8) Godziny powrotu z Centrum odpowiednio 14.30, 15.30, 16.30 .</p>	<p>Uwaga zasadna – układ linii komunikacji miejskiej i podmiejskiej wymaga zmian kompleksowych w skali całego KOF. Jednak konkretne przebiegi linii i częstotliwości kursowania autobusów wykraczają poza zakres Planu Mobilności.</p> <p>Jakkolwiek, na stronie 113 obecnej wersji dokumentu dodano zapis: „Należy przeprowadzić, w oparciu o badania potrzeb i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, weryfikację układu linii autobusowych oraz częstotliwości ich funkcjonowania.”</p>

7. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na znaczne oddalenie miasta Kielce od granic Polski oraz charakter i skalę oddziaływań ustaleń przedmiotowego Planu nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko związanego z realizacją postanowień tego dokumentu.

8. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień Planu.

Monitoring realizacji planu mobilności ma na celu poprawę jakości prowadzonych prac poprzez ciągłą analizę procesu wdrożeniowego. Ukierunkowany jest on na identyfikację przeszkód i podejmowanie działań mających na celu minimalizację ich negatywnego wpływu na zamierzony efekt końcowy. Procedura monitoringu planu mobilności dla miasta Kielce i KOF powinna być realizowana poprzez:

- Organizację spotkań roboczych dotyczących monitoringu procesu wdrażania w ramach spotkań Zespołu zadaniowego dla realizacji planu mobilności. W czasie spotkań prezentowany byłby postęp w realizacji działań, zidentyfikowane utrudnienia i przeszkody, a następnie dyskutowano by o ewentualnych zmianach lub udoskonaleniu procesu wdrożeniowego;
- Przeprowadzanie wywiadów z osobami odpowiedzialnymi za wdrażanie poszczególnych rozwiązań dla uzyskania szczegółowej informacji na temat pojawiających się problemów oraz rozwiązań stosowanych celem ich przewyciężenia;
- Przeprowadzanie inwentaryzacji oraz krótkich badań ankietowych na różnych etapach wdrażania poszczególnych działań, celem monitorowania reakcji mieszkańców na wprowadzane zmiany, zwłaszcza w aspekcie zmiany sposobu przemieszczania się;
- Stworzenie i bieżącą aktualizację bazy danych monitorującej postęp pracy w zakresie realizacji planu mobilności (w bazie zebrane byłyby niezbędne informacje dotyczące każdego z wdrażanych działań/rozwiązań).

Ocena techniczna planu mobilności polega na kwantyfikowaniu efektów osiągniętych wskutek jego realizacji¹. Wiąże się to z przyjęciem zestawu wskaźników oceny – wyselekcjonowanych i zdefiniowanych zmiennych, pozwalających na ilościowe i jakościowe ujmowanie rezultatów działań podjętych w ramach planu mobilności.

Porównanie wartości wskaźników wyznaczonych przed wdrożeniem planu mobilności, w trakcie jego wdrażania i po jego realizacji pozwala określić:

¹ Rudnicki A. z zespołem, Innowacje na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego. Doświadczenia z realizacji projektu Unii Europejskiej CIVITAS-CARAVEL. PiT. Kraków 2010

- czy zastosowanie działań przewidzianych do wdrożenia w ramach planu wpłynęło na zmianę wartości rozpatrywanego wskaźnika,
- jaki jest poziom tej zmiany,
- czy osiągnięto zakładany cel i czy w związku z tym, działania okazały się skuteczne.

Wyróżnić można następujące wskaźniki oceny:

- **Wskaźniki produktu** – odnoszą się do wszystkich tych produktów, które powstały w trakcie realizowania planu mobilności, dotyczą podjętych działań oraz wdrożonych rozwiązań. Do wskaźników produktu zaliczamy mierzalne, zgodne z przyjętym harmonogramem planu, elementy np. liczba powstałych kilometrów dróg dla rowerów, liczba wybudowanych parkingów Park&Ride, liczba zrealizowanych akcji edukacyjno – promocyjnych.
- **Wskaźniki rezultatu** – odnoszą się do bezpośrednich efektów działań następujących po zakończeniu oraz w wyniku wdrożenia działań np. liczba osób, które skorzystały z wypożyczalni rowerów miejskich w określonym okresie czasu, liczba osób, które skorzystały z usług centrum mobilności itp.
- **Wskaźniki oddziaływania** – odnoszą się do trwałych zmian i efektów działań uzyskanych w dłuższej perspektywie czasowej np. podział zadań przewozowych, liczba wypadków drogowych.

W treści „Planu mobilności...” przedstawiono propozycję wskaźników oceny działań realizowanych w ramach planu mobilności dla miasta Kielce i KOF. Wśród wskaźników wyszczególniono wskaźniki obowiązkowe – to przede wszystkim na ich podstawie powinna odbywać się ocena planu mobilności oraz wskaźniki nieobowiązkowe, stanowiące uzupełnienie, wyznaczane w miarę potrzeb i możliwości realizatorów planu. Spośród zaproponowanych wskaźników drogą konsultacji wewnątrzmijskich można wyselekcjonować grupę najważniejszych np. 30 wskaźników, służących procesowi oceny planu mobilności.

Zamieszczono również informacje o źródle danych służących wyznaczeniu wartości wskaźników oceny. Bazowe wartości wskaźników oceny podano w przypadku tych wskaźników, dla których istniał dostęp do danych niezbędnych do wyznaczenia ich wartości (danych aktualnych lub danych sprzed kilku lat). Do wyznaczania wartości wskaźników oceny, w przypadku, gdy jest to możliwe, rekomenduje się wykorzystywać model transportowy Miasta Kielce i KOF stworzony na potrzeby planu mobilności. Wskazano ponadto odpowiednie obszary polityki miejskiej, których dotyczą zaproponowane wskaźniki oceny.

Przegląd planu mobilności oraz ocena wpływu wdrażanych rozwiązań powinny się odbywać co najmniej co 5 lat – w przypadku planu mobilności dla Miasta Kielce i KOF przyjęto więc, że ocena nastąpi w 2020 roku, a następna – w 2025 roku. Zaleca się, aby każda kolejna ocena odbywała się również co 5 lat.

Należy ponadto zaakcentować niezwykle ważną rolę realizacji Kompleksowych Badań Ruchu (w tym przeprowadzanych wśród mieszkańców KOF), która umożliwi pozyskanie danych do wyznaczenia wielu wskaźników oceny, w tym

wskaźnika dotyczącego podziału zadań przewozowych, co pozwoli na monitorowanie i ocenę zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców.

Sugeruje się, aby za monitoring działań odpowiedzialny był koordynator ds. realizacji planu mobilności, wspomagany przez członków Zespołu zadaniowego dla realizacji planu mobilności (m.in. pomoc w gromadzeniu danych). Odbywająca się co 5 lat ocena wpływu działań stosowych w ramach planu mobilności powinna być natomiast zlecona podmiotom zewnętrznym dla zagwarantowania obiektywizmu i bezstronności w zakresie formułowania wniosków. Wyniki oceny, powinny być zaprezentowane w postaci raportu przygotowanego w formie zrozumiałej dla ogółu interesariuszy. Zaleca się upublicznienie raportu oceny poprzez umieszczenie go na:

- stronie internetowej Urzędu Miasta Kielce (www.um.kielce.pl),
- na platformie „Idea Kielce – Konsultacje Społeczne” (www.konsultacje.kielce.eu).

Raport z oceny powinien być również udostępniony w siedzibie Urzędu Miasta Kielce, w ustalonych dniach i godzinach.