

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 r.

Skawina, 17.11.2023 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku

Wykonawca:

VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków



Zamawiający:

Gmina Skawina – Urząd Miasta i Gminy

ul. Rynek 1

32-050 Skawina



Spis treści

Słownik skrótów, pojęć i akronimów	5
1 Wstęp	6
1.1 Cel i przedmiot konsultacji społecznych.....	6
1.2 Organizacja i przebieg konsultacji społecznych.....	6
2 Uwagi od mieszkańców	7
3 Uwagi od instytucji	40
4 Podsumowanie	61

Słownik skrótów, pojęć i akronimów

B+R	Parking dla rowerów Bike+Ride
Bezpieczne pobocze	Pas ruchu dla pieszych odizolowany fizycznie np. separatorem od pasa ruchu dla pojazdów, dodatkowo utwardzony. Pełni tymczasowo rolę chodnika
Interesariusz	Osoba zainteresowana tworzeniem dokumentu SUMP, wyrażająca chęć współpracy w ramach wydania opinii na temat planowanych działań lub wzięcia udziału w grupie roboczej tworzącej dokument; mogą nią być przedstawiciele jednostek odpowiedzialnych za tworzenie systemu transportowego w Gminie Skawina lub przedstawiciele stowarzyszeń, organizacji lub mieszkańcy chcący brać czynny udział w pracach przy SUMP
K+R	(ang. Kiss and Ride) – Pocałuj i Jedź; zatoka krótkiego postoju, oznakowana dodatkowo znakiem B-36
MaaS	(ang. Mobility as a Service) – usługa, która za pośrednictwem jednego narzędzia umożliwia planowanie, rezerwowanie i płacenie za różne usługi mobilności
OBK	Ostatni Bezpieczny Kilometr – projekt realizowany przez gminę Skawina w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, priorytetowo w obszarze szkół i przedszkoli na terenie gminy
P+R	(ang. Park and Ride) – Parkuj i Jedź; parking dla samochodów osobowych zintegrowany z systemem transportu publicznego
PTZ	Publiczny Transport Zbiorowy
PZMM	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – nazwa stosowana zamiennie z SUMP
SULP	(ang. Sustainable Urban Logistics Plan) – Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej opracowywany zgodnie z wytycznymi organizacji Eltis, która realizuje politykę Unii Europejskiej w zakresie mobilności
SUMP	(ang. Sustainable Urban Mobility Plan) – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
UTO	Urządzenia Transportu Osobistego np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące
UWR	Urządzenia Wspomagające Ruch np. rolki, wrotki, deskorolka
ZTP	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie – jednostka organizacyjna Gminy Miejskiej Kraków odpowiedzialna za organizowanie, nadzorowanie i prowadzenie wszelkich spraw związanych z publicznym transportem zbiorowym na terytorium Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin ościennych z zawartymi porozumieniami

1 Wstęp

Z uwagi na partycypacyjny charakter tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku, udział społeczeństwa w jego kształtowaniu był kluczowy. Dlatego też, w dniach od 29 września do 18 października 2023 r. mieszkańcy mieli możliwość zgłaszania uwag do projektu, które w dalszym etapie były analizowane przez grupę roboczą. Ogłoszenie konsultacji poprzedzone było zarządzeniem Burmistrza Miasta i Gminy Skawina nr 261.2023 z dnia 21 września 2023 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych w zakresie projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku.

1.1 Cel i przedmiot konsultacji społecznych

Podstawowym celem konsultacji społecznych było uzyskanie opinii mieszkańców, interesariuszy oraz jednostek opiniujących, na temat zapisów projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku, w tym złożenie ewentualnych uwag bądź propozycji do zapisów przedłożonego dokumentu.

Przedmiotem konsultacji społecznych był projekt dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku”

1.2 Organizacja i przebieg konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne prowadzone były w formie:

pisemnej – poprzez przyjmowanie pisemnych uwag bądź wniosków z zastosowaniem formularza konsultacyjnego. Formularz można było pobrać ze strony www.gminaskawina.pl w zakładce „Konsultacje społeczne”, odebrać w siedzibie Wydziału Rozwoju i Strategii Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie lub do wypełnienia na zorganizowanych spotkaniach, przesłać pocztą elektroniczną na adres urząd@gminaskawina.pl, pocztą tradycyjną lub dostarczyć osobiście. Wzór Formularza Zgłaszania Uwag stanowi załącznik nr do raportu.

publicznych spotkań konsultacyjnych – poprzez organizację spotkań z mieszkańcami i interesariuszami, które odbyły się w poniższych terminach.

W ramach konsultacji społecznych odbyło się 5 spotkań w następujących lokalizacjach:

- 03.10.2023 r. – Skawina, Świetlica na osiedlu Samborek;
- 03.10.2023 r. – Skawina, Sala Obrad Ratusza;
- 04.10.2023 r. – Grabie, Świetlica wiejska w Grabiu;
- 04.10.2023 r. – Krzęcin, Remiza OSP w Krzęcinie;
- 11.10.2023 r. – Rzozów, Remiza OSP w Rzozowie.

Dodatkowo dnia 10.10.2023 r. w Bibliotece Miejskiej w Skawinie odbyło się spotkanie z Radnymi Rady Miejskiej w Skawinie.

W ramach spotkań przedstawiono ideę i cel Planu oraz omówiono jego najważniejsze elementy:

- diagnozę stanu istniejącego,
- strukturę dokumentu,
- scenariusze rozwoju wraz z metodyką wyboru scenariusza preferowanego,
- wizję i cele dokumentu,
- zaproponowane w ramach projektu działania,
- finansowanie działań.

Po prezentacji odbyły się dyskusje na temat zapisów projektu dokumentu. Uczestnicy spotkań wyrażali swoje uwagi, wnioski oraz wątpliwości związane z Planem.

W ramach promocji procesu, informacje o prowadzonych konsultacjach społecznych rozpowszechniane były za pomocą:

- plakatów rozwieszanych na tablicach informacyjnych na terenie gminy
- ulotek
- strony internetowej
- aplikacji eSkawina
- w mediach społecznościowych (gminnych, sołeckich, osiedlowych, profilu SUMP Skawina 2030)
- informacji przekazanej na zebraniach wiejskich i osiedlowych

Dodatkowo za pomocą komunikacji mailingowej o konsultacjach zostali poinformowani: Radni Rady Miejskiej w Skawinie, Zarządy Osiedli, Sołtysi i Rady sołeckie, Urzędnicy, Jednostki Organizacyjne Gminy, Organizacje pozarządowe, Przedsiębiorstwa, szkoły średnie, szkoły podstawowe, przedszkola, organizacje senioralne, Młodzieżowa Rada Miejska, Skawińska Rada Seniorów, lokalni aktywiści, grupy nieformalne.

2 Uwagi od mieszkańców

Konsultacje społeczne były skierowane do mieszkańców oraz interesariuszy Gminy Skawina, a także do przedstawicieli instytucji z obszaru transportu i mobilności.

W spotkaniach konsultacyjnych sumarycznie wzięło udział 78 osób:

- Skawina, Świetlica na osiedlu Samborek – 12 osób,
- Skawina, Sala Obrad Ratusza – 10 osób,
- Grabie, Świetlica wiejska w Grabiu – 13 osób
- Krzęcin, Remiza OSP w Krzęcinie – 21 osób,
- Rzozów, Remiza OSP w Rzozowie – 22 osoby.

Podczas całego procesu konsultacji zgłoszono uwagi poprzez 26 formularzy, w tym 19 zostało przekazanych przez mieszkańców Gminy Skawina, a 7 od jednostek opiniujących zapisy dokumentu. W tabeli poniżej przedstawione zostały zgłoszone przez mieszkańców uwagi do poszczególnych części projektu Planu, z zachowaniem oryginalnej pisowni.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
1	2. Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych	W ogóle nie ma w planach dalszego chodnika na ul. Podlesie w Radziszowie od ul Spacerowej pod szpital w Radziszowie, dlaczego?	Jest tutaj szpital, przedszkole, hotel coraz więcej mieszkańców, a w planach do 2040 roku nie ma kompletnie nic, nawet planu chodnika, droga jest coraz bardziej ruchliwa i niebezpieczna!	Uwaga uwzględniona. Dodano infrastrukturę (droga dla pieszych i rowerów) na odcinku ul. Podlesie. Jednak z uwagi na trudne warunki techniczne i terenowe oraz niewspółmierne w związku z tym koszty dopuszcza się realizację "Bezpiecznego pobocza".
2	Rodz. 3.2.5	Brak wzmianki o informatyzacji usług komunikacyjnych (dodanie do planerów podróży, szczególnie Jakdojadę) oraz o modernizacji pojazdów komunikacji skawińskiej (szczególnie S1)	Są to bardzo ważne kwestie. Gmina bardzo traci młodych pasażerów (którzy swoje podróże opierają w całości na Jakdojadę) oraz przez nieatrakcyjny pojazd kursujący na S1	Uwaga uwzględniona. Dodano działanie 5.10: Współpraca Gminy w ramach wdrażania aplikacji MaaS z podmiotem prywatnym.
3	3.1. Cele operacyjne, rozszerzenie o nowy cel operacyjny	Poprawa bezpieczeństwa przez zapewnienie drogi ewakuacyjnej z SAG (ul. Hałacińskiego)	Pracownicy zakładów zlokalizowanych na SAG (Strefie Aktywności Gospodarczej) w cyklu pracy zmianowej generują duże zatory komunikacyjne o stałych porach. Powstanie nowych zakładów produkcyjnych wygeneruje ruch dodatkowo o około 1500 pracowników oraz logistykę transportową nowych magazynów i zakładów pracy. Brak alternatywnej drogi ewakuacji w razie ewentualnego wypadku na rondzie u zbiegu ulic: Chmielka, Hałacińskiego i DK44 w ciągu obwodnicy Skawiny	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozbudowa układu drogowego w obszarze SAG w Skawinie powinna być realizowana przy współpracy z podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą w tym obszarze. Potrzeba nowego łącznika drogowego, który byłby alternatywą dla obecnego włączenia ul. Hałacińskiego do DK44 (np. odcinek pomiędzy ul. Hałacińskiego/R.Majdzika, a Tyniecką). Takie działanie powinna być wynikiem rekomendowanego w dokumencie opracowania Planu Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP), gdyż kluczowe jest przeanalizowanie jaki wpływ na układ drogowy będą miały nowe magazyny

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				logistyczne (generacja i absorpcja ruchu), aby optymalnie dopasować układ drogowy.
4	Str. 43 (Odcinki drogowe wzdłuż, których planowana jest infrastruktura dla rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych.	<p>Dopisanie dojścia do PKP Jagielnia od ulicy Jagielnia do odcinków drogowych, po których można poruszać się rowerem, UTO, UWR, hulajnogami, oraz zbudowanie miejsca do zawracania czy miejsc parkingowych przy ulicy do krótkotrwałego postoju w ramach poprawy dostępności do przystanku PKP jak i budowanego po drugiej stronie torów Centrum Aktywności Kulturalnej, do którego mieszkańcy od strony Jagielnia, Asnyka czy Korabnickiej będą docierać przez kładkę na przystanku PKP ww. drogą.</p> <p>Obecnie droga do PKP Jagielnia od strony Jagielnia to droga szutrowa, która nie jest przystosowana do tego, by zapewnić wygodny dostęp komunikacyjny do pociągu oraz do nowo powstającego Centrum Aktywności Kulturalnej ani osobom korzystającym z transportu indywidualnego na zasadzie K&R ani pieszym, ani użytkownikom rowerów, UTO, UWR czy hulajnóg.</p>	<p>Planowany P&R od ul. Pachla jest jednym z 3 traktów komunikacyjnych do przystanku PKP. Pozostałe dwa znajdują się po drugiej stronie torów (ul. Asnyka i ul. Jagielnia). Korzystają z nich mieszkańcy, którzy docierają do przystanku PKP z ul. Jagielnia, Asnyka, Łanowej czy Korabnickiej.</p> <p>Wyremontowanie drogi, powstanie wiaty na rowery i hulajnogi oraz miejsca do zawracania czy paru miejsc parkingowych do krótkoterminowego postoju wpisuje się w cel strategiczny, jakim jest poprawa dostępności komunikacyjnej oraz poprawę dostępności i bezpieczeństwa do Lokalnych Centrów Aktywności</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Zadanie jest wskazane w ramach Działania 1 (Poprawa oferty kolejowej). Przy przystanku Skawina Jagielnia nie planuje się P+R od strony Jagielni, tylko od strony ul. Pachla i tam jest projektowany P+R na ok. 10 miejsc postojowych. Przejście było planowane od strony ul. Korabnickiej do przystanku Jagielnia, jednak zostało ono odrzucone uchwałą zebrania osiedlowego os. Korabniki. Zadanie może być kontynuowane jeżeli będzie zgoda mieszkańców na działanie w tym obszarze.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
5	Str. 53 (Logistyka miejska SULP)	Powinna uwzględnić likwidację miejsc, gdzie nielegalnie parkują samochody ciężarowe typu tir, co jest palącym problemem obszarów sąsiadujących ze strefą przemysłową. Obecnie tiry parkują na poboczach, zatokach do mijania, generalnie gdzie się da. Ta kwestia powinna zostać uregulowana przez wyznaczenie miejsc, gdzie takie pojazdy mogą parkować. Tutaj widzę pole do współpracy z firmami, do/z których tiry transportują towar.	Poprawa bezpieczeństwa; redukcja negatywnego wpływu generowanego przez transport dostawczy na mieszkańców w obszarach sąsiadujących ze strefą przemysłową.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgłoszona uwaga jest zadaniem skierowanym do rekomendowanego w SUMP Planu Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP), który jest przewidziany do realizacji na lata 2024 - 2026 i te kwestie powinien obejmować wraz z propozycją rozwiązania/niwelowania negatywnego wpływu.
6	10. Ostatni Bezpieczny Kilometr Str. 55	Borek Szlachecki - Droga Krajowa nr 44 posiada chodnik z jednej strony, z drugiej strony na wysokości 1 przystanku nie ma przejścia dla pieszych ani pobocza.	-	Uwaga częściowo uwzględniona. Droga krajowa nr 44 jest w zarządzie Generalnej Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), więc w zakresie poprawy bezpieczeństwa, Gmina Skawina może pewne działania rekomendować. Jeśli chodzi o likwidację miejsc niebezpiecznych - w SUMP rekomenduje się audyt sieci Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i miejsc niebezpiecznych, więc wskazania tych miejsc, jeśli będą zasadne, powinny być w założeniu przekazane zarządcy (GDDKiA), aby mogli podjąć interwencję w tym obszarze.
7	3. Budowa systemu Park and Ride wraz z infrastrukturą Bike and Ride oraz Kiss and Ride przy kolei Str. 47	Brak parkingu P&R w miejscowości Borek Szlachecki, bardzo dużo chętnych do korzystania, stojąca woda, przed samym wejściem na przystanek PKP	-	Uwaga uwzględniona. P+R w miejscowości Borek Szlachecki jest przewidziany do realizacji jako P+R i B+R przy stacji Podbory Skawińskie na kolejno 20 miejsc dla samochodów oraz 20 miejsc dla rowerów.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
8	15. Rozwój układu drogowego wspierającego rozwój zintegrowanego transportu, Str. 63	Bezpieczne pobocze w każdym Sołectwie przy głównych drogach	-	Uwaga uwzględniona. W dokumencie dodano pojęcie "Bezpiecznego pobocza", które jest wskazywane do realizacji przy drogach w gminie w sytuacjach gdy warunki terenowe oraz projektowe uniemożliwiają lokalizację drogi dla rowerów lub chodnika.
9	6. Polityka parkingowa, Str. 52	Dołączenie strefy płatnego parkowania w Skawinie, do Mobiparking	Łatwość obsługi opłat parkingowych	Uwaga częściowo uwzględniona. Aplikacja zarządzana przez województwo małopolskie (iMKA) jest rekomendowana i będzie dedykowana do tej formy płatności za parkowanie (Działanie 5.10).
10	1. Poprawa oferty kolejowej Str. 41	Uruchomienie kolei SKA do Wadowic oraz rozbudowa parkingów przy przystankach SKA	Transport kolejowy jest tańszy, bezpieczniejszy i ekologiczny	Uwaga częściowo uwzględniona. Działania są przewidziane do realizacji w ramach Działania 1 (Poprawa oferty kolejowej) oraz 3 (Budowa systemu P+R wraz z infrastrukturą B+R i K+R), w ramach linii kolejowej 97 przewidziane jest nie tylko uruchomienie SKA, ale także budowa parkingów.
11	15. Rozwój układu drogowego wspierającego rozwój zintegrowanego transportu, Str. 63	Droga do szkoły oraz centrum sportowego w Woli Radziszowskiej	Droga jest wąska bez chodników przejść dla pieszych. Bezpieczeństwo pożarowe i powodziowe w razie potrzeby ewakuacji.	Uwaga uwzględniona w ramach działania "Ostatniego Bezpiecznego Kilometra".
12	3. Budowa systemu Park and Ride wraz z infrastrukturą Bike and Ride oraz Kiss and Ride przy kolei Str. 47	Brak bezpośredniego dojścia do przystanku kolejowego Rzozów Centrum, można zrobić bezpieczne dojście do stacji Rzozów Centrum wzdłuż linii kolejowej ze środka wsi		Uwaga uwzględniona. Zadanie jest wskazane w ramach działania 1 (Poprawa oferty kolejowej).
13	2. Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych str 42	ścieżka pieszo rowerowa od strony przejazdu kolejowego, zarówno od strony Rzozowa jak i Skawiny - droga gminna (dawna DW953)	-	Uwaga uwzględniona. Zadanie jest przewidziane w ramach Działania 2. Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
14	3. Budowa systemu Park and Ride wraz z infrastrukturą Bike and Ride oraz Kiss and Ride przy kolei (przystanki Rzozów i Rzozów Centrum) Str. 47	Poprawa komunikacji kolejowej, brak parkingów przy przystankach kolejowych	Sam osobiście korzystałbym z kolei mogąc zostawić samochód przy przystanku	Uwaga uwzględniona. Działania są przewidziane do realizacji w ramach Działania 1 (Poprawa oferty kolejowej) oraz 3 (Budowa systemu P+R wraz z infrastrukturą B+R i K+R), docelowo w Gminie Skawina przy każdej stacji/ przystanku będzie parking.
15	10. Ostatni Bezpieczny Kilometr Str. 55	Bardzo niebezpiecznie obniżony chodnik przy szkole (SP w Rzozowie)	Postulat przebudowy chodnika przy szkole na wysoki krawężnik	Uwaga częściowo uwzględniona. Założenia dokumentu dotyczą ogólnych działań, w tym w ramach Ostatniego Bezpiecznego Kilometra (OBK). Działanie (OBK) polega na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Priorytetowo działania powinny dotyczyć poprawy bezpieczeństwa w obszarze szkół i przedszkoli na terenie gminy, a także wokół większych generatorów ruchu, gdzie liczba podróży niechronionych uczestników ruchu drogowego jest największa
16	Diagnoza stanu mobilności 1.3	Pilna Budowa parkingu przy stacji kolejowej w Wielkich Drogach. Budowa wiat rowerowych	Dla mieszkańców Wielkich Dróg, a także sąsiednich miejscowości podróż koleją jest najszybszym sposobem podróżowania do Skawiny i Krakowa.	Uwaga uwzględniona. Parking P&R jest przewidziany do realizacji.
17	Diagnoza stanu mobilności 1.3	Budowa kładki nad torami lub przejścia podziemnego przy stacji PKP w Wielkich Drogach	Miejscowość Wielkie Drogi jest podzielona torami kolejowymi. Wielu mieszkańców, a także sąsiednich miejscowości przechodzą przez tory kolejowe ponieważ dojście do najbliższego przejazdu kolejowego zajmuje ok. 30-40 min. Mimo zakazu wybierają krótszą drogę, aby dojść na peron PKP lub przystanek autobusowy.	Uwaga uwzględniona w ramach Działania 1.8: Lobbying u zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. na rzecz budowy bezkolizyjnych przejść przez tory w postaci wiaduktów lub tuneli na przystankach Radziszów i Wielkie Drogi.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
18	Kierunek połączeń transportem zbiorowym.	Brak połączenia do Wadowic.	Na przedstawionej mapie brak jest połączenia do Wadowic. Młodzież dojeżdża do szkół średnich, mieszkańcy do pracy, szpitala i innych przychodni zdrowotnych. Należy to połączenie pilnie przywrócić.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wadowice są wskazane jako połączenie ze Skawiną.
19	Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego	Pozagminne - linie łączące Skawinę z sąsiednimi gminami. POŁĄCZENIE SKAWINA - MOGILANY poprzez ul. Wyspiańskiego - Doboszyńskiego do pętli w Chorowicach.	Poprawa połączenia mieszkańców wsi Chorowice z miastem Skawina. Połączenie pętli w Chorowicach poprzez ul. Doboszyńskiego ze Skawiną - poprawa dostępności, miasta poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, zmniejszenie ruchu pojazdów spalinowych np., modernizacja linii S3 o kurs w kierunku ww. pętli.	Uwaga częściowo uwzględniona. Na mapie "Kierunki połączeń transportem zbiorowym" wskazany jest kierunek ze Skawiny do Mogilan, więc trasa i dostosowanie linii jest możliwe na etapie planowania nowego połączenia - w SUMP jest ono wskazane jako rekomendowane do 2030 roku.
20	Poprawa jakości infrastruktury przystankowej wraz z ujednoczeniem jej funkcji i wyposażenia	Utworzenie trzech przystanków pomiędzy pętlą Chorowice a Skawiną na odcinku ul. Doboszyńskiego	Poprawa dostępności miasta, poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, zmniejszenie ruchu pojazdów spalinowych, np. modernizacja linii S3 o kurs w kierunku w/w pętli.	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na uwarunkowania finansowania linii gminnych, które nie mogą wykraczać przebiegiem poza teren gminy.
21	Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych	Utworzenie ciągu rowerowego wzdłuż ulicy Wyspiańskiego oraz Doboszyńskiego	Poprawa bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły nr 4 w Skawinie. Obniżenie natężenia ruchu pojazdów spalinowych.	Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie ul. Wyspiańskiego (ul. Doboszyńskiego jest poza gminą Skawina). To działanie wynikające z opracowań dla Ostatniego Bezpiecznego Kilometra, a więc dokumentu operacyjnego dla SUMP, który powstanie jako kontynuacja działań SUMP, w którym wskazujemy w Działaniu 10 "Ostatni Bezpieczny Kilometr" założenia dla poprawy bezpieczeństwa (najpierw należy wykonać audyt przy szkołach w całej gminie).
22	Wizja Str. 34	W przedstawionej wizji wskazano tylko mieszkańców Skawiny, a nie Gminy Skawina.	Wizja Powinna obejmować całą Gminę Skawina, a nie tylko mieszkańców samego miasta Skawina.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis wizji zgodnie z uwagą.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
23	Str. 21	W podrozdziale 1.4 wskazano Skawina 2030 a nie Gmina Skawina 2030.	Uwaga analogiczna do poprzedniej. Plan Zrównoważonej Mobilności powinien obejmować całą Gminę Skawina a nie tylko mieszkańców miasta Skawina.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono opis na Gmina Skawina 2030.
24	mapa na Str. 51	KIERUNKI POŁĄCZEŃ TRANSPORTEM ZBIOROWYM - brakuje połączenia autobusowego bezpośrednio do Wadowic od strony zarówno Kalwarii Zebrzydowskiej jak i od strony DK44	Brakuje niezwykle istotnego, bezpośredniego połączenia autobusowego do Wadowic. W związku z tym, że nasza Gmina leży na styku dwóch powiatów - krakowskiego i wadowickiego, w naszym mniemaniu, logiczne jest, że mieszkańcy podróżują za pracą, szkołą itp. nie tylko do Krakowa ale i do Wadowic.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wadowice są wskazane jako połączenie ze Skawiną. Obecnie połączenie Skawiny z Wadowicami jest dostępne z przesiadkami np. dojazd Szybką Koleją Aglomeracyjną do Brzeźnicy i przesiadka na busa do Wadowic. SUMP zakłada działania zmierzające do poprawy funkcjonowania kolei na linii 94 i 97, co poprawi również połączenie z Wadowicami.
25	Cały dokument	Należy przede wszystkim uwzględnić udział największej liczby podróży wykonywanych transportem indywidualnym przez większość mieszkańców gminy. Plan mobilności dąży do utrudnienia ich codziennego życia poprzez ograniczenie dostępu do ich najoptymalniejszego środka transportu. Zgodnie ze światowymi trendami należy odejść od rowerowego fanatyzmu zaprezentowanego w planie mobilności z 2016 roku, promując dostępną dla mieszkańców infrastrukturę.	Plan mobilności przedstawiony na konsultacjach jest niemerytoryczny - opiera się na jedynie założeniach światopoglądowych i braku zrozumienia czym jest zrównoważenie ruchu - które z ograniczeniami przyjętymi w planie nie ma nic wspólnego. Przyjęcie planu w prezentowanej formie prowadzi do czegoś zupełnie odwrotnego - czyli zablokowania się arterii komunikacyjnych, ograniczenia mobilności mieszkańców, utrudnienia ich codziennego życia przy niezasadnym wydaniu pieniędzy na niepotrzebną infrastrukturę. Wprowadzenie w życie zmian zawartych w tym dokumencie przez pogorszenie codziennego życia dziesiątek tysięcy osób - spotka się z ogólnomiejskim protestem. A w perspektywie wielu lat całkowitym zablokowaniem dróg.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie wskazuje się, że większość mieszkańców Skawiny korzysta z samochodu osobowego (wg badań 57,9% podróży realizowanych jest samochodem). W Planie zaproponowano 15 działań z czego odnośnie ruchu rowerów są jedynie 2, a pozostałe odnoszą się do wszystkich środków transportu, w tym do poprawy infrastruktury przystankowej, kolejowej, uruchomienia połączeń autobusowych, poprawy BRD i innych. Promuje się infrastrukturę dla mieszkańców z założeniem wszystkich środków transportu. Podstawą do prac była, wykonana w 2022 roku diagnoza sytuacji mobilnościowej, opracowana na podstawie badań i pomiarów (badania ankietowe, n=1000, badania ruchu pojazdów, pieszych, rowerów, logistyki miejskiej, parkowania i inne analizy wymagane dla całościowego obrazu sytuacji mobilnościowej w Skawinie). Dokument

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				<p>wskazuje działania, które w perspektywie nie będą ograniczały mobilności mieszkańców, gdyż ich założenie jest odwrotne - chodzi o to, aby mieszkańcom dać możliwość korzystania z różnych form transportu, co jest wskazane w wizji dokumentu.</p> <p>Dokument nie wskazuje odcinków drogowych, które powinny być zamknięte dla ruchu. Wzrost natężenia ruchu drogowego wg. prognoz (m.in. GDDKiA) w dokumencie SUMP powinien być redukowany przez zaproponowane działania mobilnościowe.</p>
26	2.7	<p>Stan obecny nie posiada źródła i metodologii pomiarów, cel na 2030 nie jest oparty na merytorycznych przesłankach. Przy czym należy zaznaczyć że badania ankietowe nie są wystarczającym i wystarczającym źródłem takich pomiarów. Należy fundamentalnie zmienić cele, na takie, które utrzymają bądź zwiększą liczbę udziału transportu własnego. Nie zaprezentowano żadnych merytorycznych podstaw czy prognoz dla obu celów. Tekst zaprezentowany w rozdziale reprezentuje poglądy niewielkiej liczby aktywistów – i z pewnością nie odzwierciedla zdania większości mieszkańców (co można zaobserwować chociażby w licznych</p>	<p>Cechą miasta i gminy Skawina jest bliska odległość docelowości podróży od miejsc zamieszkania. Podróże do sklepu i w okolicach ośrodków życia wykonywane są pieszo i nie zostaną zastąpione przez transport rowerowy z uwagi na odległość i to że rower nie jest uniwersalnym środkiem transportu a jedynie rekreacji. Sam transport rowerowy z pewnością nie urośnie z 1.6% do 6,5%, a tym bardziej nie urośnie do 10% gdyż jest jedynie formą rekreacji. I nie jest tu prawdą że to dzięki zwiększeniu dostępności zwiększyła się liczba rowerzystów, ponieważ (i ulica Radziszowska jest tutaj najlepszym przykładem) - rowerzyści nadal korzystają z drogi publicznej, a nie CPRu. Nie ma więc powodu dla którego rower miałby odebrać 9.4% obecnych podróży.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wizja dokumentu oparta jest o cele strategiczne, które wynikają ze Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2030. Tekst zaprezentowany nie jest poglądem aktywistów, a podejściem grupy współpracującej (interesariuszy oraz osób zainteresowanych dokumentem reprezentujących różne środowiska i instytucje) do wyzwań na lata do 2030 roku. Liczba komentarzy na portalu społecznościowym nie może być głównym argumentem merytorycznym w dyskusji, gdyż działania poparte są obiektywnymi badaniami ankietowymi, wykonanymi w 2022 roku na grupie 1000 mieszkańców, wśród uczniów (3414 ankiet) i nauczycieli (262) w szkołach, a także wśród pracowników większych zakładów pracy w Gminie (360 internetowych + 160 papierowych). Nie podano w uwadze danych o ruchu rowerów na ulicy Radziszowskiej dla poparcia argumentu.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		komentarzach na Facebooku, sprzecznych z polityką gminy).		Ruch rowerów w Skawinie nie ma jedynie charakteru rekreacyjnego, gdyż wg badań z 2022 roku odnotowano rowerzystów w stroju zwykłym w dniu roboczym, którzy nie przemieszczali się rekreacyjnie, a np. do pracy czy szkoły. Dodatkowo akcja "Rowerowy Maj" w Skawinie pokazuje dużą liczbę uczniów, którzy dojeżdżają rowerem do szkoły / przedszkoli.
27	2.1 - I cały dział drugi	<p>Nie ma merytorycznego powodu odrzucenia scenariusza który pejoratywnie nazwano pesymistycznym. Inwestycja w infrastrukturę transportu indywidualnego (poszerzenie dróg, tworzenie parkingów wielkopowierzchniowych) wraz z komunikacją miejską przy deprecjacji roli roweru jako środka transportu to jedyne rozwiązanie problemu mobilności w gminie.</p> <p>Scenariusz zawiera nawet kłamstwo jakoby transport miał wpływać na zanieczyszczenie powietrza w stopniu zagrażającym życiu lub zdrowiu na co dowodów i badań nie ma (stacje pomiarowe w gminie).</p> <p>Zakwalifikowanie większości punktów tego scenariusza jako pesymistyczny wynika z niezrozumienia przez jego twórców idei SUMP, która nie mówi o ograniczeniu mobilności</p>	<p>Jedynie dzięki rozwojowi infrastruktury ze szczególnym uwzględnieniem transportu indywidualnego Skawina będzie w stanie przygotować się na zwiększenie mobilności (i liczby) mieszkańców, i przejezdnych (zgodnie z wieloma źródłami jak dane Eurostatu i prognozami dla ruchu takiego jak chociażby s7). Należy inwestować w scenariusz pozwalający organicznie wybierać komunikację zbiorową jednocześnie nie ograniczając jedyne innego środka transportu jakim jest samochód osobowy. W wielu krajach likwiduje się obecnie zmiany które są proponowane w optymistycznych scenariuszach (Niemcy, Holandia, Wielka Brytania) - w szczególności ograniczenia ruchu samochodów. Z przestrzeni publicznej należy absolutnie usunąć model Krakowski który doprowadził nie tylko do wielokrotnego paraliżu Krakowa, ale również od splajtowania wielu firm po uniemożliwieniu im swobodnego dojazdu (Kazimierz, Kalwaryjska).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wybór scenariusza został opisany w dokumencie i ten preferowany jest wynikiem pracy grupy współpracującej, liczącej ponad 20 osób, reprezentujących różne środowiska i instytucje. Dokument w tym zakresie był wielokrotnie konsultowany z zainteresowanymi, w tym mieszkańcami i daje możliwość wprowadzania i inwestowania w obszary, które wymagają interwencji w zakresie poprawy funkcjonalności.</p> <p>Inwestycje w transport indywidualny nie sprawią, że warunki ruchowe ulegną poprawie, gdyż węzły drogowe wyznaczają przepustowość układu drogowego, który w newralgicznych miejscach jest niewydolny (np. węzeł Kraków Skawina w ciągu A4). Poszerzanie dróg nie rozwiąże problemów ruchowych, gdyż nie ma w gminie miejsca na poszerzenia, a te musiałyby odbyć się kosztem zawężenia dla pieszych czy rowerzystów.</p> <p>Transport w perspektywie długoterminowej poprzez emisję szkodliwych gazów zarówno z silników diesla jak i benzynowych, ma negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców, czego</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		<p>proponowanej przed ten plan a o zapewnienie tej mobilności przez wiele lat.</p>		<p>potwierdzeniem są badania, w tym badania emisji odtransportowej, wykonywane m.in. przez Politechnikę Krakowską ("Oszacowanie wielkości emisji komunikacyjnej na wybranym odcinku sieci drogowej Krakowa", prof. dr hab. inż. Marek Brzeżański, Politechnika Krakowska, "Emisja dwutlenku węgla w aspekcie stosowanych paliw silnikowych" prof. dr hab. inż. Marek Brzeżański, Politechnika Krakowska,) czy ZTP i KAS w Krakowie (link: https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/01/raport_teledektcja_emisji_spalin_w_krakowie.pdf).</p> <p>Idea SUMP została zrozumiana, gdyż nowy dokument bazuje także na wiedzy i doświadczeniach z dokumentu z roku 2016 i jego zapisów, poprzez co w nowej wersji jest ich mniej, a działania są bardziej konkretne i możliwe do wdrożenia.</p> <p>Przytoczony argument o zwiększeniu liczby mieszkańców nie ma poparcia w danych: prognozy GUS opublikowane w sierpniu 2023 r. wskazują, że w powiecie krakowskim (do którego należy Skawina), w 2023 roku jest 300 000 mieszkańców, a w roku 2030 będzie 313 000. Inne prognozy GUS wskazują, że w Skawinie będzie występował przyrost liczby mieszkańców, ale nie tak gwałtowny, jak przywołano w uwadze.</p> <p>Nie ma czegoś takiego w przestrzeni jak przywołany model krakowski, przedstawione argumenty dotyczą zastosowania separatorów na ul. Kalwaryjskiej w latach 2018 - 2019, które</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				usprawniły przemieszczanie się tramwajów (separacja od ruchu kołowego) i nie odnotowano związku z przywołanym "splajtowaniem" wielu firm - w 2023 roku na ul. Kalwaryjskiej występuje wiele punktów handlowo - usługowych.
28	Strona 42-44	<p>Nie ma podstaw badań czy dowodów że liczba rowerzystów nie tylko się zwiększyła, a już tym bardziej że na tej podstawie należy uspokajać ruch samochodowy.</p> <p>Wiaty rowerowe w znaczącej większości stoją puste.</p>	<p>Miliony złotych wydane na infrastrukturę rowerową dla 1.6% mieszkańców (za badania z planu mobilności 2016) już teraz jest kwestią zapalną dla wielu mieszkańców. Mieszenie ruchu pieszego i rowerowego stało się zagrożeniem dla pieszych w tym dzieci i osób starszych. Należy całkowicie zaniechać dalszego inwestowania w infrastrukturę rowerową (CPRy), zamiast tego tworzyć chodniki (będące ochroną dla niechronionych uczestników ruchu - pieszych) i rowerową infrastrukturę która ma cel jedynie rekreacyjny - wydzielone ścieżki dla rowerów wzdłuż rzek i w lasach.</p> <p>Część z obecnych CPR'ów można przekształcić na miejsca do parkowania - brakujące w mieście Skawina.</p>	<p>Wiaty rowerowe w pobliżu przystanków kolejowych, jak również szkół charakteryzują się deficytem miejsc dla rowerów. Dokument nie wskazuje uspokajania ruchu drogowego w całej gminie, a w miejscach, które tego wymagają z uwagi na poprawę BRD lub przekształcenia (np. ulica Sikorskiego) na ciągach, na których obecnie pojazdy poruszają się wolno (max do 30km/h). Odnotowuje się dużą liczbę rowerów poruszających się w codziennych podróżach do pracy lub szkoły (badania oraz obserwacje własne - 6,5% mieszkańców wg badań porusza się rowerem, UTO, UWR lub hulajnogą do pracy, a wg badań ruchu z 2022 roku np. na ulicy Kolejowej w okresie porannym (6:00-9:00) odnotowano 90 rowerów, na ul. Żwirki i Wigury - 166, na ul. Korabnickiej 131). Dodatkowo w gminie powstaje infrastruktura dla podróży turystycznych.</p> <p>Mieszanie ruchu pieszego i rowerowego wynika z dostępnej przestrzeni dla budowy infrastruktury (często brak miejsca powoduje, że nie jest możliwe wydzielenie fizyczne ruchu pieszego i rowerów). Dokładne zalecenia w tej kwestii zapisane są m.in. we Wzorcach i Standardach (WR-D-42-2), gdzie podaje się typ infrastruktury dla rowerów w zależności od miarodajnego</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				<p>natężenia ruchu rowerów lub zalecenia w przypadku dopuszczalnej prędkości na jezdni. Nie można przeznaczyć wskazanych dróg dla pieszych i rowerów na miejsca do parkowania, gdyż są to ciągi prowadzące do generatorów ruchu lub przystanków transportu publicznego i wykorzystywane są przez wszystkich uczestników ruchu poza pojazdami silnikowymi.</p>
29	Strona 41	<p>Już plan mobilności z 2016 roku wykazał że PKP znajduje się po za zakresem dogodnego dojazdu do przystanku dla większości mieszkańców gminy (miasto Skawina). Oferta kolejowa powinna być kierowana przede wszystkim do mieszkańców sołectw, gdzie spełnia swoje zadanie. Linie dowozowe S z uwagi na czas dojazdu i ruch uliczny w Skawinie w żaden sposób nie zmieniają tego faktu.</p>	<p>Podróż PKP dla mieszkańca miasta Skawina do przystanku Kraków Główny trwa dłużej niż taka sama podróż MPK. Wynika to z faktu zlokalizowania stacji kolejowej, 15-20 minut na dojazd do stacji 28 minut podróży omijającej bardzo wiele węzłów przesiadkowych, oraz wyjście z dworca do tramwaju 10 daje ponad godziną podróż, podczas gdy podobna wygodniejsza podróż autobusem trwa rozkładowo 40 minut. Priorytetem gminy powinno być udrożnienie ulicy Krakowskiej przy ulicy Wrony i upłynnienie ruchu wszystkich pojazdów przez wyłączenie światła - tak by 40 minut było realizowalne. To w jaki sposób osiągnąć tą zmianę (być może na szczeblu wojewódzkim?) powinno być meritum tego dokumentu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dworzec kolejowy znajduje się w zasięgu do 12 - 15 minut od większości osiedli w mieście Skawina, a bardzo gęsta sieć przystanków i stacji kolejowych na terenie gminy zapewnia dość dobrą dostępność do transportu szynowego. Badania potoków w kolejach pokazują, że coraz więcej osób korzysta z pociągów w kierunku Krakowa, Oświęcimia czy Kalwarii Zebrzydowskiej. Poprawia się oferta kolejowa poprawia się infrastruktura (nowe przystanki). Linie dowozowe S są uzupełnieniem systemu transportowego, a czas ich dojazdu wynika z kongestii drogowej. Podany przykład czasowy jest niereprezentatywny, gdyż przystanki i stacje na terenie Krakowa zapewniają coraz większą dostępność do kolei, np. przystanek Kraków Zabłocie czy Kraków Grzegórzki, a przywołany czas przejazdu dotyczy tylko dojazdu do pętli. Zmiany w ramach infrastruktury drogowej leżą w kompetencji zarządcy drogi: dla dróg krajowych to Minister Infrastruktury – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich to</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				Marszałek Województwa – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, a dla Krakowa - Prezydent Miasta Krakowa (Zarząd Dróg Miasta Krakowa).
30	Punkty 4-5	Punkty pisane przez kogoś nie znających realiów miasta i gminy Skawina. Z uwagi na fatalną komunikację i organizację ruchu autobusowego autobusy są skumulowane i wyjeżdżają w grupach przy skoordynowanej siatce połączeń. Nie znaczy to jednak że połączenia do sołectw można obciążyć ponieważ są wykorzystywane jako główny środek komunikacji miejskiej mieszkańców - również miasta.	Jak opisałem kilka razy powyżej. Pociąg nie jest ofertą komunikacyjną dla mieszkańców miasta Skawiny, należy skupić się na zlikwidowaniu korków które są przyczyną trudności komunikacyjnych w gminie poprzez usunięcie świateł na ulicy wrony. Usunięcie (skrócenie) połączeń autobusowych między miastem Skawiną a Czerwonymi Makami spowoduje ogromny spadek dostępności komunikacji zbiorowej dla mieszkańców miasta.	Uwaga nieuwzględniona. Jazda autobusów w grupach wynika z zatorów na sieci drogowej. W dokumencie nie wskazuje się na "obciążenie" połączeń, a wskazuje się na ich skrócenie tam, gdzie to zasadne, dzięki czemu może poprawić się punktualność odjazdów (krótsza droga do przejazdu). Wskazywane są możliwości jak usprawnić transport zbiorowy, pokazując na konieczność zwiększenia częstotliwości (w tym Komunikacji Miejskiej w Krakowie). W dokumencie nie jest podane, że należy usunąć połączenia autobusowe między Skawiną, a Czerwonymi Makami.
31	Punkty 4-5	Należy wprowadzić pospieszne aglomeracyjne linie autobusowe dojeżdżające do centrum Krakowa wzorem 304 (i innych) która dowozi do pracy setki Wielitczan, i nie jest linią turystyczną. Połączenie powinno być dostępne do późnych godzin nocnych każdego dnia.	Dzięki takiemu rozwiązaniu wprowadzimy realny odporny na opóźnienia tramwajów środek transportu mieszkańców Skawiny. Dzięki wydłużeniu oferty komunikacyjnej połączenia przyspieszonego skawinianie zyskają możliwość bezpiecznego powrotu do domu z centrum Krakowa bez niebezpieczeństw otoczenia dworca PKP i oczekiwania na przesiadkę w środku nocy na Czerwonych Makach.	Uwaga częściowo uwzględniona. Poprawa oferty Komunikacji Miejskiej w Krakowie wynika ze współpracy gminy z Krakowem i takie działanie jest zapisane w dokumencie (Działanie 5.1). Dążymy do zwiększenia liczby połączeń przy interwale 10 - minutowym m.in. do pętli Czerwone Maki. Dodatkowo zakłada się we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie zwiększenie liczby połączeń do Krakowa, jednak jest to uzależnione od przebudowy pętli przy ul. Jana Pawła II w Skawinie. Z centrum Krakowa można dojechać komunikacją miejską lub pociągiem, a modernizacja Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego i

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				obszarów przyległych poprawiła bezpieczeństwo komunikacyjne i osobiste pasażerów. W perspektywie dąży się do poprawy bezpieczeństwa na innych przystankach.
32	Punkty 4-5	Należy wprowadzić autobus jeżdżący po skawińskich osiedlach - Stare, Bukowska, Ogrody, Słoneczna dowożący ludzi na Czerwone Maki - najbliższego Krakowskiego huba przesiadkowego. Możliwie o obniżonej cenie na terenie miasta Skawiny.	Jako oferta dla ludzi starszych, mających problemy z poruszaniem się, lub leniwych. Dzięki temu zwiększy się udział podróży z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej.	Uwaga nieuwzględniona. Gminna komunikacja autobusowa dowozi pasażerów do Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego. Planuje się także, aby zwiększyć częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej na relacji Skawina - Czerwone Maki jak wskazano w odpowiedzi w pkt. 31.
33	Punkt 10	Jeśli ośrodki takie jak przedszkola zorganizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu ograniczenia ruchu nie są rozwiązaniem ponieważ spowodują niedrożności ciągów drogowych. Należy inwestować jedynie w oznakowanie i doświetlenie przejść. Przy wielu takich obiektach również stworzenie systemu K+R by rodzice byli w stanie wysadzić dziecko w bezpieczny sposób.	W gminie pojawiają się liczne głosy o problemach związanymi z tym że ogromna ilość ludzi dowożących dzieci do przedszkola/szkoły samochodem nie ma miejsca by w bezpieczny i sprawny sposób wysadzić dzieci pod szkołą. Absolutnie należy im to umożliwić poprzez stworzenie takiej infrastruktury.	Uwaga nieuwzględniona. Lokalizacje szkół i przedszkoli wynikają z dostępności budynków i infrastruktury - nie da się przenieść np. SP nr 3 w inną lokalizację. Inwestycje w oznakowanie i doświetlenie przejść dla pieszych są wskazane w dokumencie. Wyznaczanie zatok postojowych K+R jest wskazane, lecz powinno wynikać z analiz, bo możliwe jest czasem znalezienie tańszego rozwiązania z podobnym efektem. Poprawa Ostatniego Bezpiecznego Kilometra przy szkołach jest wskazana w dokumencie. Wg badań wśród uczniów z 2022 roku, w obszarze miejskim średnio w dniu roboczym 861 osób porusza się pieszo lub hulajnogą (obszar wiejski - 404), rowerem - 242 (obszar wiejski - 229), a samochodem - 533 (obszar wiejski - 509). Wg badań w obszarze miejskim 584 chciałoby jeździć hulajnogą lub pieszo, a w obszarze wiejskim 335, lecz na rowerze 538 (obszar wiejski - 579). To dane z deklaracji uczniów.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
34	Strona 56-58	Nie ma zgody mieszkańców na takie działania dotyczące uspokajania ruchu, tworzenie woonefów, minimalizacji ruchu samochodowego	<p>Takie działania są wysoce szkodliwe społecznie, to że mała grupa aktywistów wyraziła swoje zdanie dotyczące ich wizji nie oznacza że są to rozwiązania akceptowane przez większość mieszkańców którzy nie mają czasu na warsztaty.</p> <p>Skawiną pokazala już bezsensowność inwestycji takich jak woonefy w oddaleniu 50 metrów od wielohektarowego parku jednocześnie akcjami narażając życie i zdrowie dzieci poprzez uczenie ich zabawy na ulicy. Inwestycje tego rodzaju są bezcelowym wydawaniem publicznych pieniędzy.</p> <p>Uspokajanie ruchu w tym szykanowanie ruchu również jest rozwiązaniem ściśle światopoglądowym, nie mającym merytorycznego odzwierciedlenia w badaniach czy faktach. W Europie odchodzi się od takich rozwiązań a inicjatywa usuwająca strefę czystego transportu w Krakowie wprowadza za aprobatą byłego właściciela firmy viavistula, jedną z największych inicjatyw obywatelskich ostatnich lat. Stanowcze nie dla podanego błędu w Skawinie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie wskazano uspokojenie ruchu dla celu redukcji prędkości pojazdów oraz tworzenie woonefów, ale nie wskazano minimalizacji ruchu samochodowego.</p> <p>Druga część uwagi jest niemerytoryczna i znajduje się poza zakresem odpowiedzi.</p>
35	Strona 60	Nie dla zmiany charakteru ulic, w szczególności usuwania jakichkolwiek miejsc parkingowych bez dawania jakiegokolwiek alternatywy. Strona zawiera informacje światopoglądowe które	<p>Usuwanie miejsc parkingowych i zamykanie dróg to utrudnianie życia mieszkańców. Skawiną nie jest betonową dżunglą dużej metropolii więc większość postulatów które w ogromnym mieście mogłyby zmieniać charakter przestrzeni - nie ma najmniejszego sensu ani powodu. Wręcz przeciwnie, skoro</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie nie wskazuje się gdzie należy usunąć miejsca parkingowe (konkretna lokalizacja), a pokazuje się gdzie możliwe jest porządkowanie przestrzeni. Wskazuje się, że wypełnienie parkingu przy ul. Kolejowej zapewnia wciąż ponad 60% dostępnych</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		mają na celu pogorszenie codzienności.	głównym problemem w Skawinie jest dostęp do miejsc parkingowych, należy dążyć do utworzenia wielu wielkopowierzchniowych parkingów pozwalający w dogodny sposób zostawić ciągle wzrastającą liczbę samochodów, co zgodnie z międzynarodowymi badaniami jest nieuniknione.	miejsc, a parking zlokalizowany jest 7 minut pieszo od centrum.
36	Strona 60 / całość dokumentu / konsultacje	Nie dla utworzenia planu parkingowego/polityki parkingowej w tym planów dla ulic	Biorąc pod uwagę brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych ograniczenie dostępu do miejsc parkingowych dla mieszkańców jest niezasadne. Tym bardziej środki gminne przeznaczone na realizację takich planów. Takie plany mogłyby być realizowane jedynie w momencie w którym nieprawidłowo zaparkowane pojazdy byłyby parkowane pomimo istnienia dostępnych miejsc parkingowych.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument polityki parkingowej ma za zadanie zbadać obecną sytuację precyzyjnie i wskazać miejsca, gdzie należy dążyć do poprawy. Wynikiem dokumentu powinny być rekomendacje jak kształtować politykę parkingową w Skawinie, a dokument powinien być finalnie przyjęty przez Radę Miejską w Skawinie, aby był dalej procedowany.
37	Konsultacje	Likwidacja strefy parkingowej, lub ograniczenie jej do kilku miejsc dosłownie na przeciwko ratusza.	Strefa parkingowa już teraz powoduje problemy parkingowe chociażby na ulicy Batorego. Jest to oczywisty efekt wprowadzenia strefy parkingowej która w Skawinie nie jest do niczego potrzebna. Dlatego należy całkowicie ją zlikwidować, a jeśli wymuszona rotacja dla petentów urzędu miasta jest aż tak kluczowa w ostateczności płatny parking mogły zostać zastosowany dla kilku miejsc na przeciwko wejścia do ratusza.	Uwaga nieuwzględniona. Strefa Płatnego Parkowania (SPP) wynika z Ustawy o drogach publicznych i jest wprowadzona aby wymusić rotację parkujących pojazdów. Jej wprowadzenie zwiększyło dostępność miejsc parkingowych w centrum i obecnie nie obserwuje się większych problemów z zaparkowaniem pojazdu w centrum, czyli SPP spełnia swoją funkcję.
38	Strona 62	Nie ma zgody mieszkańców na zamykanie ulic.	Prawo do użytkowania dróg publicznych mają wszyscy obywatele. Utrudnianie życia mieszkańcom w gminie która ma wielohektarowy park i mnóstwo placów gdzie	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie nie mówi się o zamykaniu ulic dla ruchu i ograniczeniu dostępu dla mieszkańców do infrastruktury, celem jest eliminacja tranzytu i ruchu pojazdów ciężkich.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			taka aktywność może się odbywać spowoduje nie tylko nienawiść ale możliwe pozwy. Ten SUMP robi wszystko by utrudnić mieszkańcom ich codzienne życie.	Wskazuje się możliwości przekształceń funkcji ulic lub zmiany projektowe, jednak w dokumencie nie ma wskazanych ograniczeń dostępu (to definiuje się na etapie Stałej Organizacji Ruchu). Każdorazowo zakłada się, że na ciągach drogowych gdzie przewidziane jest ograniczenie ruchu, mowa o ruchu tranzytowym i ruchu pojazdów ciężkich, którego eliminacja jest postulatem wielu mieszkańców, zgłaszanym na spotkaniach i konsultacjach (Skawina oraz sołectwa).
39	Strona 61	Zaniechanie działań edukacyjnych skoro nie są prowadzone na podstawie źródeł naukowych a nawet stwarzają niebezpieczeństwo dla ich uczestników.	W tym dokumencie widzimy całkowite niezrozumienie idei Sustainable Mobility przez jego autorów. Trudno się więc zgodzić na działania indoktrynujące dzieci światopoglądowymi opiniami na uczestnictwo w ruchu miejskim. Co więcej Gmina niejednokrotnie udowodniła nieodpowiedzialność organizacyjną w akcjach rowerowych organizowanych przez gminę - ludzie bezpodstawnie blokujący drogi publiczne, na dodatek bez kasków (masa krytyczna) czy ucząca dzieci bawienia się na środku ulicy (promocja woonerfu).	Uwaga nieuwzględniona. Działania edukacyjne są prowadzone i w wielu przypadkach zastępują przedmiot szkolny "wychowania komunikacyjnego", dzięki czemu uczniowie dowiadują się na temat transportu, systemu transportowego, mobilności, możliwości poruszania się, czy bezpieczeństwa. Wymóg jazdy w kasku nie ma odzwierciedlenia w polskim prawodawstwie. Podane wydarzenia są cykliczne i cieszą się dużym zainteresowaniem (przykład z 2023 roku).
40	Strona 61	Edukacja dla kierowców, organizowane/współfinansowane przez gminę szkolenia wychodzenia z poślizgu czy trudnych sytuacji na drodze dla mieszkańców zameldowanych na terenie gminy,	Prawdziwe działanie które może mieć na celu poprawę bezpieczeństwa w gminie, w odróżnieniu od indoktrynacji dzieci w szkołach.	Kwestia edukacji w ramach działań proponowanych w SUMP może dotyczyć także kierowców, w przypadku posiadania funduszy na szkolenia, które gmina może później realizować (nie wyklucza się tej grupy w ramach możliwości edukacyjnych). W przypadku edukacji dzieci, najważniejsze są obecnie procedowane zmiany w

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		naprawdę poprawiające bezpieczeństwo.		<p>prawodawstwie. Na podstawie upoważnienia ustawowego wynikającego z art. 47 ust. 1 pkt 1 lit. a, b, e, f i h ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082, z późn. zm.) Ministerstwo Edukacji i Nauki zaproponowało zmiany w akcie wykonawczym jakim jest rozporządzenie w sprawie podstawy programowej z przedmiotu technika (szkoła podstawowa). Jak piszą autorzy zmiany mają dotyczyć m.in.: zmianie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika w szkole podstawowej polegającej w szczególności na uzupełnieniu i poszerzeniu treści nauczania z zakresu wychowania komunikacyjnego, w tym bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym (załącznik nr 2 do rozporządzenia). Do obowiązującego rozporządzenia mają trafić właśnie kwestie związane z wychowaniem komunikacyjnym np. telefonowanie i korzystanie ze smartfonów podczas przechodzenia przez jezdnię; warunki bezpiecznego korzystania z rowerów, hulajnog elektrycznych i innych pojazdów i urządzeń, celowości używania odblasków czy kasków itd. Poznają podstawowe zasady ruchu drogowego, będą uczyli się znaczenia znaków drogowych itd. Z nowym rokiem szkolnym 2023 zmiany będą już realizowane. Wychowanie w nowym kształcie ma być interdyscyplinarnym zadaniem szkoły, przewidziano także powołanie szkolnego koordynatora wychowania komunikacyjnego.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				<p>- Zmiana podstawy programowej kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika (szkoła podstawowa). Kształcenie techniczne jest, obok kształcenia humanistycznego i przyrodniczego, niezbędnym elementem współczesnego wykształcenia ogólnego oraz warunkiem wszechstronnego rozwoju osobowości dzieci i młodzieży przy założeniu, że jest to „zamierzony i celowo zorganizowany rodzaj działalności pedagogicznej, którego cechą szczególną stanowi wykorzystanie roli techniki w procesach oddziaływania na jednostkę, dokonywania zmian w jej osobowości i kształtowania kultury technicznej, warunkującej prawidłowe i swobodne uczestnictwo w świecie nasyconym techniką”). Zgodnie z tymi założeniami, przedmiot technika stanowi niezbędny element łączący kształcenie ogólne i kształcenie zawodowe w przyszłości. Dodatkowo istotną kwestią są publikacje dotyczące konieczności poprawy bezpieczeństwa i edukacji dzieci szkolnych, organizowane przez wiele jednostek w Polsce:</p> <p>https://obserwatoriumbrd.pl/wp-content/uploads/2023/02/Dobre_praktyki_edukacji_dzieci_i_mlodziemy_-w_zakresie_bezpieczenstwa_ruchu_drogowego_europejski-projekt_ROSE25.pdf</p> <p>https://www.word.radom.pl/wp-content/uploads/2016/12/wychowanie_komunikacyjne.pdf</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
41	Strona 63	Brak wytłumaczenia co oznacza przebudowa ulicy Krakowskiej i w jaki sposób powinna zostać przebudowana. Obecne inwestycje (jak stworzenie buspasa przy rondzie) powodują korki utrudniające ruch autobusowy. Przebudowa zgodnie z ideą zrównoważonego transportu musi zwiększyć przepustowość ulicy Krakowskiej jako główny ciąg łączący Skawinę i Kraków, należy SUMP'em wykluczyć utrudnienia i ograniczenia ruchu takie jak buspasy.	W przestrzeni informacyjnej (profil Facebook gminy, burmistrza) funkcjonuje kilka planów przebudowy. Każdy ograniczający przepustowość tej drogi będzie wiązał się z ogromnym protestem mieszkańców, najlepiej więc jak najszybciej rozwiązać tę kwestie tak by dzięki tej inwestycji przepływ samochodów osobowych został - zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności upłynniony.	Uwaga nieuwzględniona. Pas autobusowy nie jest ograniczeniem ruchu ale przyspieszeniem transportu zbiorowego na ciągu ulicznym. Przebudowa ulicy Krakowskiej jest zaplanowana i jest przyjęta Uchwałą Rady Miejskiej w Skawinie. Buspas przy rondzie nie pogorszył przepustowości - na przepustowość wpływa kongestia na najbliższym węźle (Kraków Skawina w ciągu A4).
42	Strona 63	Dostęp do dróg publicznych jest regulowany ustawą, i każdy środek transportu ma do niej pełnoprawny dostęp. Oznacza to że to najbardziej zrównoważona forma drogi, którą mogą poruszać się wszyscy. Tworzenie infrastruktury rowerowej przy nowych drogach, podczas gdy nawet obecnie rowerzyści wybierają drogi to marnotrawienie publicznych pieniędzy. Inwestycje towarzyszące należy ograniczyć jedynie do chodników dla pieszych	-	Uwaga nieuwzględniona. W obszarze miejskim występują ulice, a na obszarze zamiejskim - drogi zamiejskie. Do korzystania z infrastruktury odwołuje się prawo o ruchu drogowym, wg którego rower może poruszać się po jezdni, jeżeli prędkość to 50km/h i mniej. Chodniki powinny posiadać szerokość co najmniej 1,80m, a poszerzenie ich do 3,00m umożliwia poruszanie się rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych w sposób uporządkowany i poprawia bezpieczeństwo. Jakikolwiek poruszanie się dzieci po jezdni bez chodnika jest niebezpieczne z punktu widzenia potencjalnej kolizji/wypadku i należy realizować wszelkie możliwe działania, aby poprawić bezpieczeństwo i nie doprowadzać do takich sytuacji.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
43	Strona 79-80	Już ten dokument nie posiada najmniejszych merytorycznych podstaw, po za światopoglądowym myśleniem życzeniowym. Traktowanie go jako wyznacznika, lub analizowanie przyjętych bez żadnej merytorycznej podstawy celów zmian transportu jest bezcelowe.	Dokument taki jak sump należy sporządzić na prawdziwych założeniach i skonfrontować go z rzeczywistością oraz przyszłością w której jak mówi idea SUMP obecne jak i przyszłe pokolenia będą w stanie się przemieszczać, BEZ ZMIANY JAKOŚCI ICH ŻYCIA.	Uwaga nieuwzględniona. Dokument został opracowany na podstawie przeprowadzonej Diagnozy systemu mobilności w 2022 roku oraz na podstawie badań (przytoczono wcześniej). Wskazuje także problemy i kwestie, które były zgłaszane przez mieszkańców i interesariuszy w ramach wywiadów i spotkań (wywiady indywidualne pogłębione - IGI, wywiady grupowe zogniskowane - FGI). Wszystko to stanowi wsad do dokumentu i traktuje i założeniach przyjętych do realizacji. Celem SUMP jest aby obecne i przyszłe pokolenia mogły się sprawnie poruszać wieloma środkami transportu, co wskazano w wizji.
44	PKT 1.3 DIAGNOZA STANU MOBILNOŚĆ na str. 20 Treść zmiany wskazana wytłuszczoną czcionką	Parkowanie: – uporządkowanie parkowania wraz z rozszerzeniem Strefy Płatnego Parkowania i podniesieniem stawki za kolejne godziny parkowania przy jednoczesnym wprowadzeniu czasu bezpłatnego parkowania przez określony czas od rozpoczęcia parkowania – porządkowanie parkowania w obszarach osiedli oraz na ulicach Skawiny	W mojej ocenie Strefa Płatnego Parkowania ma na celu zasadniczo wyprowadzić lub znacząco ograniczyć ruch z centrum miasta. W samym centrum Skawiny ma dodatkowo ograniczyć czas parkowania do niezbędnego minimum np. na czas załatwiania spraw w instytucjach skupionych w samym centrum a nie całodziennego parkowania i zajmowania miejsc parkingowych. Z uwagi na fakt, że w ścisłym centrum miasta znajduje się urząd, kościół, banki i sklepy, osoby korzystające z usług świadczonych przez te instytucje lub sklepy powinny mieć możliwość załatwiania spraw nie ponosząc opłaty za parkowanie.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zwiększenie opłaty za postój w kolejnych godzinach i poszerzenie SPP może zostać uwzględnione (co jest jednak zależne od wyniku opracowania Polityki parkingowej). Obecnie koszt parkowania przez 30 minut to 1,00zł i nie jest to cena stanowiąca barierę dla osób posiadających samochody i ponoszących koszty utrzymania i eksploatacji.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
45	<p>PKT. 2. Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnóg elektrycznych na str. 44</p> <p>Treść zmiany wskazana wytłuszczoną czcionką i przekreśleniem</p>	<p>Usunąć z listy miejsc w których do 2040 roku ma powstać infrastruktura drogowa dla rowerów i hulajnóg następujące tirety:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ul. Krakowska w Skawinie na odcinku od ul. Pokoju do ul. Ks. Popiełuszki - ul. Pokoju w Skawinie - ul. Rynek w Skawinie na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Pokoju <p>W poniższym tiret</p> <ul style="list-style-type: none"> - ul. Adama Mickiewicza w Skawinie <p>dopisać od Wejścia do parku miejskiego do ul. Piłsudskiego</p>	<p>W tym obszarze nie ma miejsca na CPR lub ścieżki . Jest za mało miejsca na kontra pasy lub poszerzenie chodników aby zmieścić na nim ciąg rowerowy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, ze względu na sprzeczność treści uwagi z przyjętą dnia 29 września 2021 r. Uchwałą nr XXXV/505/21 Rady Miejskiej w Skawinie w sprawie akceptacji działań Burmistrza Miasta i Gminy Skawina w zakresie realizacji zmiany zagospodarowania ciągu dawnej DK44 w Skawinie (ul. Krakowska, ul. Pokoju, ul. Rynek, ul. Mickiewicza, ul. Piłsudskiego). W koncepcji nie sprecyzowano typu infrastruktury, gdyż infrastruktura może być realizowana w różny sposób (katalog rozwiązań dla rowerów jest szeroki i nie zamyka się tylko na drogach dla pieszych i rowerów, ale także na innych rozwiązaniach (Strefa Tempo30)). Ich wybór będzie dokonywany na etapie projektu budowlanego i projektu Stałej Organizacji Ruchu.</p>
46	<p>PKT12. Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych. Na str. 58</p> <p>Treść zmiany wskazana wytłuszczoną czcionką</p>	<p>..... Wokół punktów węzłowych powinna być dostępna i atrakcyjna przestrzeń publiczna. Stworzenie szerokich chodników, dobrej jakości dróg dojazdowych, miejsc do odpoczynku i terenów zieleni przyczyni się do stworzenia przyjaznego środowiska dla mieszkańców i podróżnych. Należy tak projektować przestrzeń wokół węzłów, aby w bliskiej odległości znalazły się różnorodne usługi handlu czy gastronomii.....</p>	<p>Jakość dróg dojazdowych do przystanków/węzłów jest równie ważnym elementem jak chodniki, wiaty czy gastronomia.</p>	<p>Uwaga niezrozumiała: w pkt wpisane jest zapewnienie dobrej jakości dróg dojazdowych jako element konieczny do wprowadzenia. Zawiera się w Działaniu 12 Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych i 13 Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
47	pkt. 6.1.2 Dostępność do przystanków autobusowych linii S i P	W ramach dalszych prac należy rozważyć przeprowadzenie linii komunikacji wewnętrznej przez centrum największego osiedla w mieście tj. Osiedla Ogrody	Obecnie brak takiej trasy i przystanku w okolicach centrum Osiedla znacznie utrudnia szybkie dotarcie do SCK, a co za tym idzie komunikacji kolejowej osobom starszym.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez działanie 5 Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego. W SUMP wpisane są założenia ogólne dotyczące kształtowania linii komunikacyjnych na terenie Skawiny, przy czym zmiany przebiegu linii S1, S2, S3, S4 mogą być realizowane niezależnie od dokumentu. Są to linie organizowane przez Gminę Skawina, dlatego te rekomendacje dotyczące Osiedla Ogrody będą brane pod uwagę. W przypadku Osiedla Ogrody problem dotyczył braku możliwości przejazdu większych pojazdów, co skutkowało np. brakiem przejazdu autobusu elektrycznego (linia 773) w ramach projektu Interreg.
48	Pkt 4.5 Ruch rowerowy	Zmiana trasy przebiegu obecnej trasy rowerowej (kontra pas przez centrum miasta) oraz minimalizacja budowy nowych ścieżek w centrach gdzie występuje brak wystarczającego miejsca na takie inwestycje	Obecny przebieg „ścieżki rowerowej” przez samo centrum miasta stwarza zagrożenie bezpieczeństwa zarówno dla samych rowerzystów jak i ruchu pojazdów	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na brak miejsca na zachowanie ciągłości infrastruktury.
49	Parkingi przy przystankach kolejowych w miejscowościach Gminy	Budowa miejsc parkingowych przy przystankach kolejowych w miejscowościach na terenie Gminy powinna być priorytetem	Poprawa dostępności do przystanków kolejowych na terenie Gminy powinna zredukować ruch pojazdów wjeżdżających do miasta	Uwaga uwzględniona. Takie działanie jest przewidziane w ramach Działania 3 "Budowa systemu P+R wraz z infrastrukturą B+R i K+R przy kolei i ma charakter priorytetowy - wiele działań już rozpoczęto lub są w trakcie. Docelowo przy przystankach i stacjach powstaną parkingi dla samochodów.
50	Scenariusze rozwoju	Budowa mostu Skawina – Liszki zastąpiłbym mostem Jaśkowice - Czernichów	Most Skawina – Liszki spowoduje tylko tranzyt przez Skawinę, natomiast most Jaśkowice – Czernichów połączy trzy gminy: Skawinę, Brzeźnicę z Czernichowem. Ruch samochodowy	Uwaga nieuwzględniona ze względu na sprzeczność z zapisami Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2030.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			będzie o charakterze lokalnym a nie tranzytowym. Zostanie pobudzona własna inicjatywa wśród mieszkańców, która zapewne będzie miała korzystny wpływ na rozwój wszystkich trzech gmin. Skawina jako największa gmina skorzysta najwięcej. Miasto Skawina będzie tym, czym Kraków jest dla mieszkańców Skawiny.	
51	Scenariusze rozwoju	W komunikacji publicznej zwiększyć udział PKP Zwiększyć częstotliwość kursów na trasie Kraków Główny – Oświęcim. Budowa parkingów przy dworcach Dowóz pasażerów BUSem z odległych rejonów do dworców PKP.	Kolej jest ekologiczna, szybka, niezawodna, ma dużą przepustowość, praktycznie niezawodna, bezpieczna, ma szereg połączeń z innymi miastami, jest pozytywnie odbierana przez podróżujących, przystanki, dworce są w centrach miejscowości, może być tania przy dużej liczbie pasażerów	Uwaga uwzględniona. Docelowo dąży się do zwiększenia liczby kursów na trasie Skawina - Oświęcim, co jest związane z końcem modernizacji linii kolejowej 94. Dążymy do częstotliwości 20 minut. Połączenia autobusowe będą uwzględniane na etapie procesu remarszrutyzacji planowanej w SUMP.
52	Scenariusze rozwoju	Uruchomić połączenie autobusowe na trasie: Kraków-Skawina-Brzeźnica-Wadowice	Brak takiego połączenia, pomimo oczekiwań mieszkańców. Trudność w partycypacji kosztów między 4 gminami.	Uwaga częściowo uwzględniona, Wadowice są wskazane jako połączenie ze Skawiną.
53	Scenariusze rozwoju	Budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 44 zastąpić budową ścieżki na koronie wału Wisły od Tyńca do Brzeźnicy. Wybudować punkty sanitarne przy ścieżkach rowerowych.	Ścieżki rowerowe wzdłuż drogi krajowej nie są zbyt bezpieczne, ani atrakcyjne i czy zdrowe. Mamy ścieżkę wzdłuż kanału, więc nie ma potrzeby robić równoległej drugiej ścieżki rowerowej. (Inwestycja może zostać odłożona na dalszy plan, gdyż ma ona charakter bardziej rekreacyjny, niż rozwiązujący problem komunikacji).	Uwaga uwzględniona w dokumencie.
54	Scenariusze rozwoju	Budowa parkingów, najlepiej wielopoziomowych z uwzględnieniem, że będzie przybywało pojazdów. Poszerzanie strefy płatnego	Miasto Skawina „żyje” do godz. 18.00 dzięki okolicznym mieszkańcom i nie może być tak, że „zamyka się” na nich, wprowadzając opłaty za parkowanie, gdy tymczasem mieszkańcy	Uwaga uwzględniona w dokumencie.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		parkowania nie rozwiązuje problemów.	blokowisk mają po kilka samochodów i nic nie robią w kierunku, aby zapewnić sobie miejsce do garażowania swoich samochodów, a jedynie zgłaszają pretensje do Gminy, że brak jest miejsc do parkowania. Należy „wyrobić” u tych mieszkańców postawę, że jeżeli ma samochód, to musi postarać się o miejsce. To tak samo jak kupujemy szafę, czy lodówkę – musimy mieć zapewnione miejsce. Dlatego budowa dużych parkingów z możliwością wykupienia abonamentów jest dobrym rozwiązaniem.	
55	Modernizacja i przystosowanie do standardów 75% przystanków w mieście do 2030 roku i 50% przystanków w gminie do roku 2030	Można je wdrażać stopniowo, gdy dany przystanek będzie wymagał gruntownego remontu.	Kosztowne przedsięwzięcie i nie wymagające realizacji w tak szybkim tempie.	Uwaga przyjęta do wiadomości, zakłada się stopniową realizację działania, jak wskazano w uwadze, a poziom liczby zmodernizowanych przystanków jest wskazany jako cel, do którego należy dążyć. Jednak zgodnie z uwagą, należy zmiany realizować stopniowo. Tempo zmian będzie zależne od pozyskania funduszy na ten cel.
56	Kursowanie autobusów w takcie oraz koordynacja rozkładów jazdy w celu umożliwienia przesiadki np. na kolej oraz linie autobusowe do innych gmin	Ktoś odpowiedzialny i mający „głowę na karku” powinien tym natychmiast zająć się.	Tragedia jeżeli chodzi o połączenia w obecnej chwili. Rozkłady jazdy nie są dostosowane do potrzeb podróżujących.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez działanie 5 Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego. W SUMP wpisane są założenia ogólne dotyczące kształtowania linii komunikacyjnych na terenie Skawiny, przy czym zmiany przebiegu linii S1, S2, S3, S4 mogą być realizowane niezależnie od dokumentu. Są to linie organizowane przez Gminę Skawina, dlatego te rekomendacje dotyczące koordynacji są brane pod uwagę, na tyle na ile to możliwe. Ważne jest, że rozkład kolejowy zmienia się 4 razy w roku, a co za tym idzie zmianie musiałby ulegać rozkład jazdy, aby się dopasować. Zmiany są wprowadzane na bieżąco, również

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				korekty, a także biorąc pod uwagę cele podróży osób korzystających (szkoła). Położenie Skawiny oraz dostępność do kolei jest priorytetem, aby skomunikować wszystkie linie, sieć połączeń Komunikacji Miejskiej w Krakowie również jest pewnym uwarunkowaniem jak później kształtowane są przewozy gminne.
57	Utrzymanie Strefy Płatnego Parkowania w centrum Skawiny wraz z potencjalnym jej rozszerzeniem w wyniku opracowania „Polityki parkingowej”	Budowa parkingów, najlepiej wielopoziomowych z uwzględnieniem, że będzie przybywało pojazdów. Poszerzenie strefy płatnego parkowania nie rozwiązuje problemów.	Miasto Skawina „żyje” do godz. 18.00 dzięki okolicznym mieszkańcom i nie może być tak, że „zamyka się” na nich, wprowadzając opłaty za parkowanie, gdy tymczasem mieszkańcy blokowisk mają po kilka samochodów i nic nie robią w kierunku, aby zapewnić sobie miejsce do garażowania swoich samochodów, a jedynie zgłaszają pretensje do Gminy, że brak jest miejsc do parkowania. Należy „wyrobić” u tych mieszkańców postawę, że jeżeli ma samochód, to musi postarać się o miejsce. To tak samo jak kupujemy szafę, czy lodówkę – musimy mieć zapewnione miejsce. Dlatego budowa dużych parkingów z możliwością wykupienia abonamentów jest dobrym rozwiązaniem.	Uwaga nieuwzględniona. Analiza kosztowa budowy parkingu wielopoziomowego przy ul. 29 Listopada wykazała, że Gmina nie jest w stanie zrealizować takiej inwestycji. Ponadto Gmina Skawina nie pozyska środków zewnętrznych na ten rodzaj inwestycji z uwagi na brak finansowania dla wskazanego zakresu.
58	Rozwój infrastruktury elektromobilności	Zakup pojazdów zero emisyjnych dla UMIG w Skawinie oraz straży miejskiej zastąpić zakupem samochodów z instalacją LPG. Rozwój infrastruktury elektromobilności, w tym zakup autobusów elektrycznych.	Tańsze w zakupie samochody. Tańsza eksploatacja. Brak infrastruktury do ładowania pojazdów. Drogie przedsięwzięcie, które może być odłożone w czasie. Warto sprawdzić w Wydziale Komunikacji ile elektrycznych samochodów mamy na terenie gminy. Zważywszy, że osoby dokonujące zakupu elektrycznych samochodów są osobami	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z założeniami, rozwój infrastruktury elektromobilności wynika z dokumentów strategicznych wyższego szczebla. W przypadku wodoru, jest to kwestia problemowa, choćby z punktu widzenia liczby stacji ładowania wodorem (stan na październik 2023 - 2 w Polsce). Wydaje się, że inwestycje w elektromobilność to działania, które już są realizowane i jest to kontynuacja trendu.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			<p>majątnymi, to zapewne mieszkają w domach jednorodzinnych, a te mają przygotowane stanowiska do ładowania samochodów. Ostatnia zima pokazała, duży problem a autobusami elektrycznymi. Komunikacja publiczna musi być niezawodna. Prawdopodobnie najbliższe lata wskażą rozwój motoryzacji w kierunku paliwa wodorowego, więc może warto poczekać. Montaż paneli fotowoltaicznych jak najbardziej, ale z dużym uwzględnieniem budynków użyteczności publicznej – szkoły, urzędy, obiekty sportowe, dworce kolejowe itp.</p>	
59	Ostatni Bezpieczny Kilometr	Montaż sygnalizacji świetlnej na drogach w pobliżu szkół np. w Zelczynie, w Jaśkowicach, w Wielkich Drogach	Wzmożony ruch na drodze krajowej 44	Uwaga częściowo uwzględniona. Zarządcą dróg krajowych jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w związku z czym uwaga może być postulatem do zarządcy drogi. Jest to ujęte w Działaniu Ostatni Bezpieczny Kilometr.
60	Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru	Likwidacja kontra pasów dla rowerzystów.	<p>Miasto Skawina jest tak małym miastem, że zbyteczne jest wprowadzanie kontr pasów dla rowerzystów, gdyż powodują one dodatkowe i zbyteczne zagrożenia głównie dla samych rowerzystów. Jazda na rowerze jest formą rekreacji, więc jeżeli rowerzysta z tego tytułu będzie miał do przejechania 200-300 metrów więcej, to nie będzie chyba z tego tytułu niezadowolony. Jazda z dzieckiem po takim pasie, to czyste szaleństwo.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Obszary centralne miast powinny charakteryzować się ograniczoną prędkością pojazdów poruszających się, a co za tym idzie - minimalizacją liczby punktów kolizji i poprawą bezpieczeństwa ruchu. Kontrapas w centrum Skawiny nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo, gdyż wszyscy użytkownicy są dopuszczeni do poruszania się w tym obszarze na równych prawach. Nowe odcinki infrastruktury dla rowerów są planowane m.in. po to aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego i odseparować ruch samochodowy od rowerowego - w przypadku gdy nie da się tego zrobić, przy niskiej prędkości

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów, dopuszcza się rowery na jezdni w postaci kontraruchu. Należy mieć na względzie, że zgodnie z przepisami, rower może jechać jezdnią przy prędkości 50km/h i mniej. Kontrapas jest prowadzony z uwagi na brak miejsca i możliwości innej infrastruktury.</p> <p>Wg badań z 2021 i 2022 roku wśród uczniów, w obszarze miejskim codziennie do szkoły 861 dojeżdża hulajnogą lub dochodzi pieszo, a 242 na rowerze (obszar wiejski to 404 i 229). Ponadto wg badań, 6,5% ankietowanych porusza się do miejsc pracy, szkoły na rowerze, hulajnogą elektryczną, UTO lub UWR.</p>
61	Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru	Nie wprowadzanie Stref Tempo30, bo to zbyt częste.	Ponoszenie dodatkowych kosztów dla jakichś sztucznie tworzonych planów jest nieuzasadnione. Mamy znaki „strefa zamieszkania znak D-40”, które nakazują jazdę z prędkością nie większą niż 20 km na godzinę, a do tego pieszy ma pierwszeństwo oraz mamy uregulowaną kwestię parkingową.	Uwaga nieuwzględniona. Strefy Tempo30 realizowane są przy pomocy znaków B-43, analogicznie jak D-40. Dlatego Strefy można realizować także przy pomocy znaków D-40.
62	Przekształcenia ulic w celu zmiany ich charakteru	Wyznaczenie na parkingach osiedlowych miejsc do parkowania (na wzór miejsc dla inwalidów) dla pojazdów uprzywilejowanych (pogotowie, policja, straż miejska)	<p>Niejednokrotnie karetka pogotowia czy patrol policji ma problem zaparkować w pobliżu miejsca zdarzenia. Owszem użyją stosownej sygnalizacji, ale blokują np. przejazd. Ich interwencja może trwać nawet kilkadziesiąt minut.</p> <p>Powinno ułatwić się wykonywanie im czynności służbowych. Problemem jest niesienie kogoś na noszach 100 metrów, albo prowadzić kogoś w kajdankach. W końcu chodzi o zdrowie, a nawet życie ludzkie.</p>	Uwaga bardzo szczegółowa do konkretnych projektów ulic - takie zapisy mogą znaleźć się w zarządzeniu Burmistrza dla rozwiązań przebudowy ulic według proponowanych przekrojów ulic.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
63	Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych	Realizacja zmian w dokumentach planistycznych gminy powinna przewidywać rozwój gminy, a zatem rozbudowę dróg i węzłów komunikacyjnych. Zabudowa przy drogach i skrzyżowaniach powinna być na tyle oddalona od bieżącej jezdni, aby w przyszłości nie było problemów z wybudowaniem dodatkowego pasa drogowego czy chodnika dla pieszych albo rozbudowy skrzyżowania o dodatkowe pasy kierunkowe.	Przykłady to zabudowane skrzyżowania z sygnalizacją świetlną w Skawinie. Rondo z obwodnicy Skawiny o małej przepustowości. Drogi gminne i lokalne na terenach wiejskich i wiele innych.	Uwaga uwzględniona w działaniu 12 Realizacja zabudowy w obrębie węzłów transportowych.
64	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa	Poprawa i uzupełnienie oznakowania drogowego.	Likwidacja niektórych znaków ograniczających prędkość i ujednolicenie dopuszczanej prędkości na danej drodze np. na drodze krajowej 44 (Skawina – Skawina Zachodnia) co kilkadziesiąt metrów mamy na przemian znak z prędkościami 70 km i 50 km. W obrębie skrzyżowań wprowadzić poprawne i przejrzyste oznakowanie. Chodzi o to, że na drogach podporządkowanych jest znak ustąp pierwszeństwa przejazdu, ale kierujący po głównej drodze nie wie o tym, że ma pierwszeństwo przejazdu. Mnóstwo przykładów ze Skawiny i z terenów wiejskich.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga odnosi się do Działania dotyczącego poprawy BRD na sieci dróg w Skawinie, w tym analizy miejsc niebezpiecznych, które w pierwszej kolejności powinny być poligonami do interwencji. Pozostałe przypadki powinny być zgłaszane zarządcy infrastruktury.
65	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa	Likwidacja separatorów w rejonie rond i skrzyżowań, które są zbyt „ciasne”.	Tzw. wysepki utrudniają skręcanie pojazdom w tym służbom ratowniczym i autobusom.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga bardzo szczegółowa - dotyczy projektów budowlanych dla rond i ich wykonywania. Promienie skrętne były przyjmowane z zachowaniem możliwości

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
				przejazdu wszystkich środków transportu, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
66	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa	Likwidacja kontra pasów dla rowerzystów (jak w pkt. 12)	Miasto Skawina jest tak małym miastem, że zbyteczne jest wprowadzanie kontr pasów dla rowerzystów, gdyż powodują one dodatkowe i zbyteczne zagrożenia głównie dla samych rowerzystów. Jazda na rowerze jest formą rekreacji, więc jeżeli rowerzysta z tego tytułu będzie miał do przejechania 200-300 metrów więcej, to nie będzie chyba z tego tytułu niezadowolony. Jazda z dzieckiem po takim pasie, to czyste szaleństwo.	<p>Uwaga nieuwzględniona. Obszary centralne miast powinny charakteryzować się ograniczoną prędkością pojazdów poruszających się, a co za tym idzie - minimalizacją liczby punktów kolizji i poprawą bezpieczeństwa ruchu. Kontrapas w centrum Skawiny nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo, gdyż wszyscy użytkownicy są dopuszczeni do poruszania się w tym obszarze na równych prawach. Nowe odcinki infrastruktury dla rowerów są planowane m.in. po to aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego i odseparować ruch samochodowy od rowerowego - w przypadku gdy nie da się tego zrobić, przy niskiej prędkości samochodów, dopuszcza się rowery na jezdni w postaci kontraruchu. Należy mieć na względzie, że zgodnie z przepisami, rower może jechać jezdnią przy prędkości 50km/h i mniej. Kontrapas jest prowadzony z uwagi na brak miejsca i możliwości innej infrastruktury.</p> <p>Wg badań z 2021 i 2022 roku wśród uczniów, w obszarze miejskim codziennie do szkoły 861 dojeżdża hulajnogą lub dochodzi pieszo, a 242 na rowerze (obszar wiejski to 404 i 229). Ponadto wg badań, 6,5% ankietowanych porusza się do miejsc pracy, szkoły na rowerze, hulajnogą elektryczną, UTO lub UWR.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
67	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa	Wjazdy do posesji o zwiększonej szerokości.	Niezyciowe ograniczenia dotyczące szerokości wjazdu na posesję są bzdurne, ograniczają możliwość korzystania z posesji, doprowadzają do zajęcia pasa drogowego, wpływają niekorzystnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.	Uwaga nieuwzględniona, gdyż wykracza poza zakres SUMP i należy do decyzji zarządcy drogi.
68	Poprawa dostępności i bezpieczeństwa	Wjazdy do posesji zwłaszcza dojazd do budynków, w których znajdują się zakłady produkcyjne czy magazyny powinny być z drogi głównej, a nie jak dotychczas z drogi o niższej kategorii.	Poprawa bezpieczeństwa. Uniknięcie degradacji dróg o niższej nośności. Wygodniejszy, łatwiejszy, a tym samym bezpieczniejszy dojazd do posesji.	Uwaga nieuwzględniona, gdyż wykracza poza zakres SUMP.
69	1. Poprawa oferty kolejowej str. 41	- Proponowana korekta w przypadku Radziszowa - stacja kolejowa zamiast przystanek	- terminologia zgodnie z podziałem i definicjami stosowanymi przez PKP PLK	Uwaga uwzględniona.
70	2. Budowa i rozwój infrastruktury dla pieszych, rowerów, UTO, UWR i hulajnog elektrycznych – Str. 42	Propozycja doprecyzowania, że jest to infrastruktura rowerowa po której mogą poruszać się użytkownicy UTO, UWR i hulajnog elektrycznych	W polskim prawie nie ma specjalnej infrastruktury dla UTO, UWR i hulajnog elektrycznych, są natomiast przepisy dotyczące poruszania się tymi środkami transportu po ścieżkach rowerowych i chodnikach	Uwaga częściowo uwzględniona. Jest to powielenie zapisów Prawa o ruchu drogowym, w polskim prawie na infrastrukturze tego typu dopuszczeni są użytkownicy UTO, UWR i hulajnogi, niezależnie od jej parametrów. W dokumencie wielokrotnie przy opisie infrastruktury dodaje się zapis kogo ona dotyczy (nie tylko rowerów, ale także UTO, UWR hulajnog elektrycznych).
71	3. Budowa systemu Park and Ride wraz z infrastrukturą Bike and Ride oraz Kiss and Ride przy kolei – Str. 48	Propozycja doprecyzowania w tabeli dotyczącej stanu realizacji parkingów P+R i B+R co oznacza liczba miejsc PKP	Pojęcie nie zostało wyjaśnione i nie ma swojej definicji w dokumencie	Uwaga uwzględniona.
72	6. polityka parkingowa Str. 52	Propozycja uzupełnienia zapisu dot. drugiego celu funkcjonowania strefy Płatnego Parkowania o konieczność wyznaczenia alternatywnych miejsc do	Zapis dot. drugiego celu funkcjonowania strefy Płatnego Parkowania zakłada uwolnienie wybranych ulic od samochodów poprzez rozproszenie ich po ulicach wokół stref	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga odnosi się do założeń wynikających z Polityki parkingowej, której opracowanie jest rekomendowane. W SUMP mówimy o problemie całościowo,

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		parkowania wokół ulic zamykanych dla samochodów	ograniczeń co w praktyce oznacza przerzucenie problemu w inne rejony miasta. W związku z bliskim położeniem dużych osiedli mieszkaniowych na południe i południowo-wschód od centrum miasta może to oznaczać dla mieszkańców zwiększenie problemów z parkowaniem na tych osiedlach. Rozwiązanie tego problemu jest o tyle istotne, że przy założonym scenariuszu optymistycznym udział codziennych podróży samochodem w 2030 roku dalej będzie bardzo wysoki (założono 48%)	a dokument niższego szczebla będzie traktował o problemach parkingowych w innych obszarach miasta.
73	12. Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych str. 58 i 59	<p>Propozycja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopisania informacji o lokalizowaniu przystanków autobusowych możliwie blisko peronów kolejowych, - poprawy zapisów dot. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego na Plan Ogólny - zamiany schematu obrazującego realizację idei TOD z Tarnowa na schemat Skawiny 	<ul style="list-style-type: none"> - Maksymalne skrócenie drogi dojścia pomiędzy przystankami jest kluczowe w kontekście przesiadek pomiędzy różnych systemami transportu - Zgodnie ze zmianą ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego zostało zastąpione Planem Ogólnym - Odniesienie się na schemacie do obszaru opracowania SUMP 	Uwaga uwzględniona. W miejscach gdzie to możliwe i uzasadnione ekonomicznie, przystanki powinny być lokalizowane możliwie blisko przystanków kolejowych (odległość piesza około 400m).

3 Uwagi od instytucji

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego				
1	Str. 28 „Innym przykładem jest dążenie do rozwoju kolei i uruchomienie połączeń SKA na linii 97, co było już wydźwiękiem PM2016 i powinno być zrealizowane, jednak wpływ na to gmina Skawina ma tylko w zakresie lobbingu lub przygotowania inwestycji pod uruchomienie połączeń (rozbudowa sieci pieszo – rowerowej i drogowej dla poprawy dostępności do stacji i przystanków kolejowych, budowa infrastruktury węzłów przesiadkowych)”.	W przedmiotowym fragmencie zasadnym jest dodanie zapisów wskazujących na możliwość udzielenia przez Gminę Skawina pomocy finansowej na organizację kolejowych przewozów pasażerskich – przykładowe brzmienie : „[...] jednak wpływ na to gmina Skawina ma tylko w zakresie lobbingu, udzielenia pomocy finansowej organizatorowi kolejowych przewozów pasażerskich lub przygotowania inwestycji pod uruchomienie połączeń [...]”.	Przepisy prawa wprost dają gminom możliwość udzielania pomocy finansowej innym jednostkom samorządu terytorialnego – wynika to choćby z następujących przepisów: <ul style="list-style-type: none"> • art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym: „Gminy, związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej”; • art. 220 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych: „Z budżetu jednostki samorządu terytorialnego może być udzielona innym jednostkom samorządu terytorialnego pomoc finansowa w formie dotacji celowej lub pomoc rzeczowa”; • art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego: „Jednostka samorządu terytorialnego może udzielać dotacji innym jednostkom samorządu terytorialnego na dofinansowanie realizowanych przez nie zadań”. Możliwość udzielenia przez gminy pomocy finansowej innym jednostkom samorządu terytorialnego jest ważnym instrumentem	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na przepisy prawa, które te kwestie regulują.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			<p>wspierania tych jednostek w zakresie realizacji przez nie zadań publicznych, które służyć będą także mieszkańcom gminy dotującej. Taka pomoc często umożliwi realizację zadań, których sfinansowanie przez jednostkę do kompetencji której zadania te należą, nie jest możliwe z uwagi na ograniczone możliwości finansowe tej jednostki. Pomoc finansowa udzielana przez gminy innym jednostkom samorządu terytorialnego może więc stanowić kluczowy środek w realizacji celów postawionych przez gminę. Z powyższych powodów uwzględnienie w treści dokumentu możliwości udzielenia przez Gminę Skawina pomocy finansowej na organizację pasażerskich przewozów kolejowych jest zasadne.</p>	
2	<p>Str 41 „Jest to także związane z możliwościami poprawy jakości przewozów w kierunku Kalwarii Zebrzydowskiej, Bielska-Białej, Chabówki i dalej do Zakopanego, przez co należy prognozować, że będzie to jedno z kluczowych działań w</p>	<p>Uwaga ogólna: W kontekście połączeń kolejowych do Zakopanego warto zauważyć, że Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizuje obecnie inwestycję: „Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”.</p>	<p>Realizacja inwestycji: „Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” doprowadzi do powstania nowego połączenia kolejowego pomiędzy Krakowem i Zakopanem, a jednocześnie zapewni dostęp do transportu kolejowego mieszkańcom miejscowości, które dotychczas nie były bezpośrednio położone przy liniach kolejowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Dodano zapisy.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
	zakresie organizacyjnym na kolei dla Województwa Małopolskiego. Argumentem za uruchomieniem połączeń jest także możliwość skrócenia czasu przejazdu pociągów w kierunku Zakopanego, poprzez budowę łącznicy w Chabówce dla linii 98 i 99, dla których wojewoda małopolski wydał decyzję o pozwoleniu na budowę (marzec 2023).	W przyszłości powstanie więc alternatywne połączenie kolejowe między Krakowem a Zakopanem. Warto więc rozważyć dodanie w dokumencie wzmianki o ww. inwestycji, jako mogącej mieć wpływ na kształt przyszłych przewozów kolejowych pomiędzy Krakowem a Zakopanem, przebiegających przez Gminę Skawina.	Powyższe okoliczności będą musiały zostać uwzględnione w przyszłości przez Samorząd Województwa Małopolskiego, w kontekście organizacji przewozów kolejowych i zapewnienia odpowiedniej oferty przewozowej w ramach nowego połączenia.	
3	Str. 41 Zalecane kroki	Dodanie kroku: „Zabezpieczenie własnych środków finansowych Gminy Skawina w celu udzielenia pomocy finansowej Województwu Małopolskiemu na organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym realizowanych na obszarze Gminy Skawina”.	Uzasadnienie jak w pkt 1, przy czym należy podkreślić, że Gmina Skawina korzysta już z możliwości udzielania pomocy finansowej Województwu Małopolskiemu na organizację kolejowych przewozów pasażerskich – w tym zakresie wskazać należy na: <input type="checkbox"/> Uchwałę Nr LIII/760/23 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 22 lutego 2023 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej na rzecz Województwa Małopolskiego; <input type="checkbox"/> Uchwałę Nr XLVIII/677/22 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 28 września 2022 r. w sprawie udzielenia pomocy finansowej na rzecz Województwa Małopolskiego. W związku z powyższym zasadnym jest dodanie kolejnego kroku, który nie tylko jest zgodny z	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na przepisy prawa.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			przepisami prawa, ale też jest już w praktyce realizowany przez Gminę Skawina.	
4	Str. 41 „1. Poprawa oferty kolejowej Zgodnie z założeniami Planu Mobilności z 2016 roku, Skawina powinna być obsługiwana koleją z częstotliwością co najmniej 20 minut, tj. przewiduje się, że w kierunku Krakowa Głównego pociągi przez większą część doby będą odjeżdżać w interwale minimum 20 minutowym, przy założeniu 3 składów w godzinie”.	Scenariusze wstępnego projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego przewidują 30-minutową częstotliwość kursowania pociągów na odcinku Kraków – Skawina.	W 2016 r. istotnie pojawiał się temat kursowania pociągów na odcinku Kraków – Skawina co 20 minut. Jednak obecnie w kontekście realizacji linii Kraków – Myślenice w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku, która miałaby odgałęziać się od linii Kraków – Skawina w Krakowie Swoszowicach, częstotliwość 20-minutowa do Skawiny jest nierealna. W związku z powyższym zasadne jest określenie 30-minutowej częstotliwości kursowania pociągów na odcinku Kraków – Skawina.	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na wcześniejsze ustalenia w ramach współpracy grupy współpracującej, w której uwzględnieni byli także przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego. W ramach studium Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej i jego aktualizacji oraz założeń dokumentów strategicznych dla obszaru zdefiniowano częstotliwość przywołaną w dokumencie SUMP (20 min.). Ponadto docelowo system SKA w obszarze Skawiny będzie także oddziaływał na gminę Kalwaria Zebrzydowska, a w dalszej kolejności na gminę Wadowice oraz na gminy: Brzeźnica, Spytkowice, Zator, Przeciszów, Oświęcim (dla części gmin jest to zgodne z założeniami Planu Mobilności z 2016 roku). Istotną rolę obsługi komunikacyjnej pełni kolej także w powiązaniu z dynamicznie rozwijającymi się ośrodkami gospodarczymi oraz Strefami Aktywności Gospodarczej w Skawinie, Wadowicach i Kalwarii oraz dużym potencjałem obszarów Zatora, Przeciszowa i Oświęcimia. W zakresie połączeń regionalnych istotną kwestią jest turystyka w obszarze Zatora, Oświęcimia, Kalwarii Zebrzydowskiej i Wadowic.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
5	Str. 53 „O ile kompetencje w zakresie dróg krajowych i wojewódzkich są uporządkowane (są to zarządcy infrastruktury drogowej wyższych kategorii dróg, którzy realizują swoje kompetencje w zakresie ciągów o charakterze tranzytowym przez Skawinę), o tyle w przypadku podziału zarządem nad siecią drogową pomiędzy Burmistrzem Miasta i Gminy Skawina, a Starostą Powiatu Krakowskiego, nie jest on jednoznaczny”.	Zasadnym jest zmiana na: „ [...] o tyle w przypadku podziału zarządem nad siecią drogową pomiędzy Burmistrzem Miasta i Gminy Skawina, a Zarządem Powiatu Krakowskiego [...]”.	Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zarządcą dróg powiatowych jest zarząd powiatu, a nie starosta. Starosta jest natomiast – zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – organem zarządzającym ruchem na drogach powiatowych i gminnych.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy.
6	Str. 66 „Organizacja przewozów na terenie województwa małopolskiego [...]”	Zasadnym jest zmiana na: „Organizacja wojewódzkich przewozów pasażerskich [...]”	Użyte określenie „na terenie województwa małopolskiego” może sugerować, że Województwo Małopolskie jest organizatorem wszystkich przewozów realizowanych w granicach administracyjnych województwa. Tymczasem na terenie województwa małopolskiego działają – w granicach przyznanych im kompetencji – także inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, w szczególności gminy i powiaty. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			<p>województwo jest organizatorem na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.</p> <p>W związku z powyższym zasadnym jest uściślenie zakresu odpowiedzialności UMWM poprzez odwołanie się do definicji ustawowej.</p>	
7	Str. 66 „Organizacja przewozów na terenie województwa małopolskiego [...]”	Zasadnym jest zmiana na: „[...] planowanie, prowadzenie i koordynowanie działań na rzecz promocji i rozwoju turystyki rowerowej w Małopolsce, inicjowanie współpracy z innymi jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami komercyjnymi oraz społecznymi w celu kształtowania spójnej polityki rowerowej w regionie”.	Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego (w brzmieniu określonym w załączniku do Uchwały nr 1903/23 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 10 października 2023 r.) Departament Turystyki: <ul style="list-style-type: none"> • „planuje, prowadzi i koordynuje działania na rzecz promocji i rozwoju turystyki rowerowej w Małopolsce (w tym związane z promocją Sieci Tras Rowerowych VeloMałopolska)” (§ 28 pkt 13); • „inicjuje współpracę z innymi jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami komercyjnymi oraz społecznymi w celu kształtowania spójnej polityki rowerowej w regionie.” (§ 28 pkt 14); <p>W związku z tym to właśnie ww. zadania powinny zostać przypisane po stronie UMWM. Użyte w dokumencie sformułowanie: „organizacja tras rowerowych” jest bardzo szerokie i może sugerować, że to do zadań UMWM należy budowa, czy przebudowa dróg rowerowych.</p>	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			<p>Tymczasem zgodnie z § 4 ust. 3 Statutu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, stanowiącym załącznik do Uchwały nr XLIX/770/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 maja 2018 r.: „Przedmiot działania ZDW stanowi także wykonywanie zadań w zakresie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg dla rowerów o jakich mowa w art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także wytyczania i oznakowania tras rowerowych”. Ponadto użyte w dokumencie określenie „w województwie” może sugerować, że to jedynie Województwo Małopolskie tworzy drogi rowerowe w granicach administracyjnych województwa.</p> <p>Tymczasem w regionie funkcjonują również drogi rowerowe budowane i zarządzane przez inne podmioty.</p>	
8	Str. 66 poprawa oferty kolejowej „Lobbing, współpraca, przygotowanie infrastruktury towarzyszącej”	Zasadnym jest zmiana na: „Lobbing, współpraca, udzielenie pomocy finansowej organizatorowi kolejowych przewozów pasażerskich, przygotowanie infrastruktury towarzyszącej”	Uzasadnienie jak dla punktów 1 i 3.	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na przepisy prawa.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
9	<p>Str. 73</p> <p>W przypadku działań wykraczających poza kompetencje gminne, w tym odnoszące się do działań jednostek wyższego szczebla, w zakresie swoich kompetencji będą one odpowiedzialne, a gmina Skawina może partycypować w kosztach, lecz tylko w niektórych przypadkach. W przewozach kolejowych, są one finansowane z budżetu województwa małopolskiego, jednak w przypadku przewozów autobusowych – są one finansowane z budżetu gminy (linie gminne P, S1, S2, S3, S4) lub współfinansowane z budżetu gminy (linie KMK).</p>	<p>Zasadnym jest zmiana na: „[...] a gmina Skawina może partycypować w kosztach na zasadach określonych w przepisach prawa. W przewozach kolejowych, są one finansowane z budżetu województwa małopolskiego, z uwzględnieniem pomocy finansowej z budżetu Gminy Skawina, a w przypadku przewozów autobusowych [...]”.</p>	<p>Jak wskazano już w uzasadnieniach dla punktów 1 i 3 przepisy prawa dają Gminie Skawina możliwość udzielania pomocy finansowej innym jednostkom samorządu terytorialnego, w tym Województwu Małopolskiemu.</p> <p>W oparciu o ww. przepisy prawa Gmina Skawina udziela Województwu Małopolskiemu pomocy finansowej, w formie dotacji, na organizację kolejowych przewozów pasażerskich.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona z uwagi na przepisy prawa.</p>
10	<p>Str. 73</p> <p>Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku</p>	<p>Zasadnym jest zmiana nazwy programu na: Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku. Warto też zauważyć, że nabór do Programu Kolej+ został już zakończony</p>	<p>Zgodnie z Uchwałą Nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r. okres realizacji programu został</p>	<p>Uwaga uwzględniona, zmieniono zapisy.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		i na chwilę obecną nie został ogłoszony nowy nabór.	wydłużony do 2029 r. co wpłynęło na zmianę nazwy programu.	
Koleje Małopolskie Sp. z o.o.				
11	1.3 Diagnoza stanu mobilności 5 akapit (str. 18/19)	Przełomowym momentem było włączenie Gminy w system Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Od 2021 roku uruchomionych zostało 38 nowych pociągów (19 par) w relacji Kraków Główny/Kraków Podgórze Skawina. W marcu 2022 r. pociągi te zostały wydłużone do stacji Podbory Skawińskie, obsługując również przystanek Skawina Zachodnia. Dla pasażerów SKA Gmina przygotowała w ostatnich latach całą infrastrukturę. W mieście i sołectwach powstały nowe stacje kolejowe, parkingi typu P+R, Skawińskie Centrum Komunikacyjne oraz wyremontowano zabytkowy dworzec PKP, w którym siedzibę ma Miejska Biblioteka Publiczna wraz z kawiarnią. Zadbano o wygodne dotarcie na pociąg zarówno dla kierowców jak i pieszych oraz rowerzystów. Powstały nowe drogi, parkingi, tunele podziemne, wybudowano chodniki oraz ciągi pieszo - rowerowe. Przy	Doprecyzowanie faktów (na czerwono tekst usunięty, na zielono tekst dodany).	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		<p>wyremontowanych stacjach kolejowych pojawiły się zadane wiaty i parkingi dla rowerów. Od października 2022 roku trasa SKA Kraków Główny – Podbory Skawińskie została wydłużona do Przeciszowa. Linia komunikacyjna SKA2 Kraków Główny - Podbory Skawińskie częściowo została wydłużona do Przeciszowa. Spośród 19 par pociągów, 10 par kursuje w relacji Kraków Główny - Przeciszów, pozostałe 9 par kończy i zaczyna bieg w stacji Podbory Skawińskie, jak dotychczas.</p>		
12	1.3 Diagnoza stanu mobilności Obszary do interwencji (str. 20)	<p>Transport zbiorowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - integracja taryfowo - biletowa wszystkich podmiotów świadczących usługi w ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Skawina (Komunikacja Miejska w Krakowie, komunikacja gminna przewozy kolejowe, przewoźnicy prywatni) - zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów, wprowadzanie interwałów (np. 30, 40 minut); - reorganizacja siatki połączeń oraz remarszrutyzacja tras autobusowych - działania infrastrukturalne i organizacyjne na rzecz upłynnienia 	Do Spółki niejednokrotnie wpływają wnioski podróżnych o dopasowanie rozkładów jazdy pociągów i autobusów dla umożliwienia dogodnych przesiadek. System dopasowania rozkładów jazdy autobusów do kolei funkcjonuje z powodzeniem m.in. w Gminie Wieliczka i Miechów. Na zielono tekst dodany.	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na częste zmiany rozkładu jazdy pociągów (4x w ciągu roku), co utrudnia formułowanie i koordynację rozkładu jazdy. Komunikacja pełni dwie funkcje: wiąże busy/autobusy z koleją i zapewnia dostęp do miejsc pracy i nauki w określonych godzinach. Stąd wybierany będzie taki takt, aby uwzględnić oba cele.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		<p>ruchu (bus-pasy, priorytet dla komunikacji miejskiej),</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa jakości przystanków oraz bezpiecznego dojścia do nich, - analiza i dalsze prace dla możliwości i potencjału realizacji połączenia kolejowego pomiędzy linią kolejową nr 94 (Kraków Płaszów - Oświęcim) i 118 (Kraków Główny - Kraków Lotnisko), tworząc zachodnią owodnicę kolejową Krakowa, wzdłuż autostrady A4, która połączy Port Lotniczy w Krakowie - Balicach ze Skawiną - bieżące koordynowanie rozkładów jazdy wybranych linii autobusowych do przyjazdów/odjazdów pociągów SKA2 w taki sposób, ażeby linie autobusowe mogły pełnić funkcje dowozową do/od pociągu. 		
13	1.4 Skawina 2030)1 akapit, str. 21)	<p>Skawina jest jedną z niewielu gmin w Polsce, w której od kilku lat realizowana jest krok po kroku polityka zrównoważonej mobilności. Nadanie priorytetu rozbudowie i uruchomieniu połączeń kolejowych, rozwój oferty transportu publicznego (linie S1, S2, S3, S4), budowa infrastruktury dla pieszych i rowerów, czy wydarzenia edukujące nie tylko najmłodszych, ale także mieszkańców gminy z innych grup wiekowych</p>	<p>W 2023 roku liczba połączeń w ramach SKA2 pozostała na niezmiennym poziomie 19 par pociągów. Na czerwono tekst usunięty.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		<p>pokazują, że władze gminy starają się, aby jej system transportowy był jak najbardziej zrównoważony. W perspektywie roku 2030 słusznym podejściem będzie kontynuacja bieżącej polityki. Wiele działań zostało już zakończonych, a część jest w realizacji. W samym 2023 roku uruchomiono kolejną linię komunikacji gminnej S4, zwiększono częstotliwość kursowania kolei w ramach SKA2. oraz rozpoczęto prace inwestycyjne związane z budową drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż ul. Piłsudskiego, która połączy nowopowstałą sieć infrastruktury z Osiedlem Awaryjnym i przystankiem kolejowym Skawina Zachodnia. Wszystkie działania i założenia promujące zrównoważoną mobilność będą musiały zostać zintensyfikowane z uwagi na uwarunkowania lokalne, jakie czekają gminę Skawina w perspektywie najbliższych lat. Docelowy układ drogowy gminy znacząco się rozbuduje, a „wąskie gardła” systemu drogowego mają zostać udrożnione. Poprawa jakości infrastruktury drogowej i nowe odcinki sieci wzbudzą kolejne podróże transportem indywidualnym, a część z nich może</p>		

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		spowodować wzrost liczby pojazdów na sieci drogowej. Są to zagrożenia dla zrównoważonej mobilności, dlatego prognozuje się, że w nowej perspektywie do 2030 roku Skawina musi dać odpowiedź swoimi działaniami na inwestycje planowane, aby wykorzystać ich potencjał, a równocześnie nie zaniechać szans na zmiany w modal split, które są widoczne porównując okres 2016 – 2022.		
14	2.2 Scenariusz minimalny (str.27/28 i 31)	Do scenariusza minimalnego (a tym samym do grafiki na str. 31) proponujemy dodać następujący punkt: - pełna integracja taryfowa komunikacji gminnej z pozostałymi środkami transportu zbiorowego w ramach Biletu Metropolitalnego	Realizacja przedmiotowego działania poniekąd wpisuje się w realizację działań miękkich, niskokosztowych a jednocześnie jest elementem na tyle istotnym, że powinna być eksponowana jako oddzielne zadanie w ramach działań w poszczególnych scenariuszach. Na zielono - tekst dodany.	Uwaga nieuwzględniona - w scenariuszu minimalnym zakładamy brak jakichkolwiek działań związanych z dalszą integracją taryfową, jedynie część działań miękkich oraz lokalnych. W scenariuszu BAU jest integracja, jak również w kolejnych, w tym optymistycznym i pełnym.
15	5. Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego (str. 50)	- Obsługa kolei w ramach autobusowych linii dowozowych do kolei, może odbywać się także na przystankach i stacjach: Skawina Zachodnia, Zelczyna, Radziszów, Radziszów Centrum, Rzozów, Rzozów Centrum, pod warunkiem zapewnienia dostatecznej infrastruktury drogowej;	Jeżeli mowa o tworzeniu oferty ALD, w domyśle zakłada się dogodną przesiadkę wraz z zapewnieniem jak najkrótszej drogi dojścia oraz zapewnieniem możliwości zmiany kierunku przez autobus (plac manewrowy/pętla autobusowa). Budowa przystanków przelotowych jest tutaj bezcelowa, gdyż autobus ALD powinien mieć możliwość oczekiwania na opóźniony pociąg. Na zielono - tekst dodany.	Uwaga uwzględniona.
Powiat Wadowicki				

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
16	Kierunki połączeń transportem zbiorowym, str. 51	Uwzględnić połączenie autobusowe relacji Skawina - Brzeźnica - Wadowice w perspektywie 2030 r.	W 2023 r. Powiat wadowicki przy współpracy Gminy Tomice i Gminy Brzeźnica organizuje linię o charakterze użyteczności publicznej Wadowice - Wyżrał - Brzeźnica, która w perspektywie następnych lat mogłaby zostać wydłużona, jeżeli pojawiłyby się takie potrzeby przewozowe wśród mieszkańców.	Uwaga uwzględniona częściowo. Wadowice wskazane są jako połączenie kolejną ze Skawiną.
Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie				
17	1. Wprowadzenie, strona 11 „W transporcie zbiorowym od roku 2020 zauważalny był coroczny odpływ pasażerów, choć ostatnio sytuacja się poprawia. (...) Ma to także związek z coraz mniejszą liczbą pasażerów transportu publicznego, pomimo utrzymanej oferty sprzed pandemii, a nawet w niektórych obszarach Polski, przypadkach jej poprawy (przykładem może być uruchomienie połączeń kolejowych w ramach SKA2 z Krakowa Głównego przez Skawinę do Przeciszowa).”	Jakie jest źródło tych danych? Czy dotyczą one Gminy Skawina, czy całej Polski? Sugerujemy wskazanie źródła oraz wskazanie obszaru, którego dotyczą.	Przykładowo, w Komunikacji Miejskiej w Krakowie po spadku liczby pasażerów przewożonych rocznie w ciągu roku w 2020 r. z powodu pandemii COVID-19, liczba pasażerów w kolejnych latach (2021, 2022) systematycznie wzrastała.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy: W transporcie zbiorowym w roku 2020 w związku z pandemią, zauważalny był znaczny odpływ pasażerów, choć ostatnio sytuacja się poprawia.
18	2.7. Wizja i cele horyzontalne, strona 35 „Równie istotna jest częstotliwość połączeń, czyli liczba kursów. Im więcej i	„Równie istotne jest dopasowanie częstotliwości połączeń, czyli liczby kursów do potencjalnego popytu. Im więcej i częściej jeżdżą autobusy i	Częstotliwość powinna być dostosowana do potrzeb przewozowych. Wzrost częstotliwości kursowania nie spowoduje, że z połączenia będzie korzystać więcej ludzi, w przypadku gdy nie ma popytu na takie połączenie.	Uwaga nieuwzględniona. Transport zbiorowy na wysokim poziomie, a w tym wysoka jego częstotliwość, może pozytywnie wpłynąć na wykorzystanie tych środków transportu w podróżach obowiązkowych, czy fakultatywnych.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
	częściej jeżdżą autobusy i pociągi, tym więcej ludzi z nich skorzysta.”	pociągi, tym łatwiej zachęcić kolejne grupy ludzi do skorzystania z nich.”		Zatem poprawa oferty transportu zbiorowego na terenie może przyczynić się do zmiany podziału zadań przewozowych. Przy braku połączeń, naturalnie nie ma pasażerów, a zwiększenie częstotliwości powoduje, że ludzie chętniej korzystają z danego środka transportu. Przykładem jest choćby kolej, której zwiększenie częstotliwości spowodowało, że więcej osób porusza się tym środkiem transportu.
19	3.2. Działania, strona 50 „Połączenia z Krakowem powinny być realizowane w ramach SKA oraz do linii autobusowych i pętli autobusowo – tramwajowych Borek Fałęcki oraz Czerwone Maki, skąd dalej pasażerowie mogą przesiadać się na system KMK w Krakowie,”	Proponujemy usunąć treść: „w Krakowie” z zapisu: „mogą przesiadać się na system KMK w Krakowie,”	Skrót KMK oznacza Komunikację Miejską w Krakowie, nie jest potrzebne dodawanie słów „w Krakowie”	Uwaga uwzględniona.
20	3.2. Działania, strona 50 „5.1 Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na terenie gminy Skawina, w tym głównie KMK”	Proponujemy usunąć z treści „w tym głównie KMK” lub zmianę na „w tym KMK”	Ze względu na planowane zmiany w finansowaniu linii aglomeracyjnych KMK proponujemy nie wskazywać systemu planowanego do rozbudowy w sposób autorytatywny.	Uwaga nieuwzględniona. Działanie dotyczące zwiększenia częstotliwości jest jednym z głównych celów dokumentu i działaniem, które Skawina chciałaby we współpracy z innymi jednostkami realizować.
21	3.2. Działania, strona 50 „5.4 Kursowanie autobusów w taktie oraz koordynacja rozkładów jazdy w celu umożliwienia przesiadki np. na kolej oraz linie	Proponujemy zmianę treści: „Kursowanie autobusów w taktie oraz/lub koordynacja rozkładów...”	Nie należy zakładać, że będzie możliwość zbudowania autobusowych rozkładów jazdy kursujących z równym interwałem czasowym, a jednocześnie skoordynowanych z kolejowymi rozkładami jazdy, które ulegają zmianie 4 razy	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na częste zmiany rozkładu jazdy pociągów.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
	autobusowe do innych gmin;”		w roku, a przewozy regionalne nie są priorytetyzowane w sieci kolejowej.	
22	3.2. Działania, strona 54 „9.2 Montaż i obsługa stacji ładowania pojazdów elektrycznych przy węzłach przesiadkowych, gdzie możliwe jest ładowanie pojazdów publicznego transportu zbiorowego (w tym pojazdów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie oraz transportu gminnego w perspektywie roku 2030);”	Proponujemy zastąpić zapis „w tym pojazdów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie” zapisem: „w tym pojazdów operatorów Komunikacji Miejskiej w Krakowie”	Obecnie Operatorem linii aglomeracyjnych KMK obsługujących Gminę Skawinę jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, natomiast nie wykluczona jest obsługa linii przez innego Operatora KMK.	Uwaga uwzględniona.
23	4.1. Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP, strona 66 „ZTP - Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie - Organizator linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie, w tym na terenie Gminy Skawina”	Proponujemy uzupełnienie zapisu: „Organizator linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie, w tym na terenie Gminy Skawina, na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego”	Linie aglomeracyjne KMK są przedmiotem porozumień międzygminnych zawartych z poszczególnymi gminami.	Uwaga uwzględniona.
24	4.1. Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP, strona 66 „4 Poprawa jakości infrastruktury przystankowej	Proponujemy dopisać ZTP jako Jednostkę współpracującą.	Wskazane jest, aby projekty przebudowy/budowy infrastruktury przystankowej i innej infrastruktury transportowej (drogi, pętle autobusowe), po której prowadzone są trasy linii	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
	wraz z ujednoczeniem jej funkcji i wyposażenia”		aglomeracyjnych KMK były opiniowane przez ZTP, w celu wyeliminowania sytuacji, w której nowo wybudowana infrastruktura nie spełnia standardów dla przejazdu autobusów KMK i obsługi pasażerów.	
25	4.1. Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP, strona 66 „5 Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego - Jednostka współpracująca: MPK S.A., Podmiot zewnętrzny (badania)”	Czy MPK S.A. zostało wskazane również jako podmiot realizujący badania (poprzez urządzenia do automatycznego zliczania pasażerów), czy jako jednostka współpracująca w zakresie remarszrutyzacji? W obu przypadkach sugerujemy zastąpić zapis: „MPK S.A.” zapisem „Operatorzy KMK”.	Organizatorem linii aglomeracyjnych KMK w imieniu Gminy Miejskiej Kraków jest Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Operatorzy KMK mogą współpracować w procesie remarszrutyzacji linii w zakresie określenia technicznej możliwości przejazdu danymi trasami lub określenia możliwości organizacyjnych wykonania danego rozkładu jazdy (np. dostępny tabor, kierowcy, czas pracy). W zakresie ewentualnych badań napełnień poprzez urządzenia do automatycznego zliczania pasażerów nie można wykluczyć, że w przyszłości linie aglomeracyjne KMK na terenie Gminy Skawina będą obsługiwane również przez innego niż MPK S.A. Operatora.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis na Operatorzy KMK. Chodzi o współpracę w ramach zmian siatki połączeń, dane z systemów mogą w przyszłości być pobierane także w inny sposób (np. kamery wideo), dlatego nie chodzi tutaj o badania.
26	4.1. Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP, strona 67 „Rozwój infrastruktury elektromobilności – Jednostka współpracująca: Podmiot zewnętrzny (operator), MPK S.A.”	Sugerujemy zastąpić zapis: „MPK S.A.” zapisem „Operatorzy KMK”.	Podobnie jak w poprzednich uwagach - nie można wykluczyć, że w przyszłości linie aglomeracyjne KMK na terenie Gminy Skawina będą obsługiwane (także taborom elektrycznym) również przez innego niż MPK S.A. Operatora.	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
27	4.4. Finansowanie, strona 73 „Należy podkreślić, że za organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy gminami odpowiedzialny jest Powiat Krakowski”	Wymaga korekty.	Gmina Skawina sąsiaduje między innymi z powiatem myślenickim (Sułkowice) i wadowickim (Kalwaria Zebrzydowska). Zgodnie z zapisami Ustawy o PTZ połączenia między powiatami organizuje Marszałek właściwego województwa. Nie można więc wskazywać jedynie Powiatu Krakowskiego jako odpowiedzialnego.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy.
Stowarzyszenie Metropolia Krakowska				
28	1.4 Skawina 2030 str. 21	Propozycja dodania na mapie linii kolejowych i parkingów „Parkuj i Jedź”, Do rozważania dodanie kładki pieszo rowerowej Jaśkowice - Czernichów	- Istniejące linie kolejowe pokażą spójność z połączeniem kolejowym do Balic - Sieć parkingów „Parkuj i Jedź” jest jedną z podstawowych inwestycji w system transportu na terenie gminy - Koncepcja kładki pieszo-rowerowej Jaśkowice-Czernichów była zgłaszana przez gminę jako proponowana inwestycja w ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (czy ta inwestycja jest aktualna?)	Uwaga uwzględniona.
29	1. Poprawa oferty kolejowej str. 41	- Proponowana korekta zapisów dotyczących uruchomienia na linii 97 Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, która jest planowana w stronę Wadowic i Andrychowa zamiast w stronę Zakopanego, - Proponowane uwzględnienie ewentualnych działań dot. zwiększenia przepustowości linii 97.	- Przedłużenie linii SKA na linii 97 planowane jest w stronę Wadowic i Andrychowa. Od Kalwarii Zebrzydowskiej w stronę Zakopanego ma być zachowany obecny charakter kolei regionalnej. -Ze względu na jednotorowy charakter linii kolejowej nr 97, posiada ona ograniczoną przepustowość. W związku z przyszłym zwiększaniem liczby połączeń powinno się uwzględnić ewentualne działania dot.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przeredagowano zapisy dotyczące przedłużenia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej do Kalwarii Zebrzydowskiej.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
			zwiększenia przepustowości poprzez budowę dodatkowych mijanek lub drugiego toru.	
30	5. Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego – str. 50	<p>- Propozycja korekty zapisu „Obsługa kolei w ramach autobusowych linii dowozowych do kolei, może odbywać się także na przystankach i stacjach: Skawina Zachodnia, Zelczyna, Radziszów, Radziszów Centrum, Rzozów, Rzozów Centrum;” o przystanki kolejowe Jaśkowice, Wielkie Drogi, Wola Radziszowska Lipki i stację kolejową Podbory Skawińskie</p> <p>- Propozycja korekty zapisu „Linie autobusowe powinny być skoordynowane z odjazdami pociągów w Skawinie, a informacja o takim skomunikowaniu powinna znajdować się w rozkładzie jazdy i informacji wizualnej dla pasażera” o pozostałe stacje i przystanki kolejowe spełniające warunki węzłów przesiadkowych</p>	Na przystankach kolejowych Jaśkowice, Wielkie Drogi i stacji kolejowej Podbory Skawińskie również możliwa jest przesiadka autobus - kolej. Koordynacja rozkładów jazdy powinna maksymalnie uwzględniać przesiadkę na wszystkich stacjach i przystankach kolejowych spełniających warunki węzłów przesiadkowych	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na częste zmiany rozkładu jazdy pociągów koordynacja autobus-kolej jest bardzo utrudniona. Kursowanie autobusów w takcie jest rozwiązaniem optymalnym, które zabezpiecza przed zmianami rozkładu jazdy i jednocześnie zapewnia odpowiednią częstotliwość i dostęp do okolicznych usług i miejsc pracy, szkoły.
31	4.1. Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP str. 66 i 67	<p>Propozycja dopisania SMK jako podmiotu współpracującego do działań:</p> <p>3. Budowa systemu P+R wraz z B+R i K+R przy stacjach i przystankach kolejowych</p>	<p>- współpraca w ramach realizacji projektów ZIT w zakresie zrównoważonej mobilności</p> <p>- współpraca w ramach realizacji założeń Porozumienia w sprawie ustalania zasad dotyczących planowania, organizowania i finansowania zintegrowanego publicznego</p>	Uwaga uwzględniona.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
		4. Remarszrutyzacja linii transportu zbiorowego	transportu zbiorowego w Metropolii Krakowskiej, obszar ustalenie zasad organizacji linii komunikacyjnych w ramach publicznego transportu zbiorowego w Metropolii Krakowskiej	
32	4.1. Jednostki zewnętrzne współpracujące przy działaniach SUMP str. 66 i 67	12. Realizacja zabudowy w obszarze węzłów transportowych	- współpraca w ramach koncepcji realizacji otoczenia stacji kolejowej w Skawinie w ramach projektu RiConnect	Uwaga uwzględniona.
Urząd Miasta Krakowa				
33	6. Polityka Parkingowa	Sugeruję dodanie w pkt. 6.3 „Opracowanie dokumentu pn. „Polityka parkingowa” – „wraz z przeprowadzeniem audytu ParkPAD”;	Narzędzie ParkPAD staje się standardem w ocenie i przygotowaniu polityk parkingowych. Kraków przeszedł procedurę audytu w 2019 roku i służy know-how w tym zakresie. Obecnie audyt ParkPAD jest rozwijany i wdrażany w kolejnych miastach Europy w ramach projektu NXTLVL Parking, koordynowanego przez Politechnikę Krakowską.	Uwaga częściowo uwzględniona na etapie realizacji opracowania Polityki parkingowej.
34	14. Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności	Sugeruję dodanie „Stopniowe wdrażanie kampanii STARS – Rowerem do szkoły”	Kraków po raz 11 uruchomił kampanię STARS obejmującą ok. 50 placówek oświatowych. Istnieje możliwość podzielenia się know-how i narzędziami dla rozszerzenia kampanii do Gminy Skawina, np. w formie pilotażu. STARS stanowi sprawdzone, kompleksowe działanie dla szkoły przez cały rok szkolny i wg. Danych pozyskiwanych cyklicznie przynosi wymierne efekty dla mobilności aktywnej.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga do rozważenia na etapie projektów wynikających z SUMP.

Lp.	Fragment projektu Planu Zrównoważonej Mobilności, do którego odnosi się uwaga (np. rozdział, strona etc.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
35	Wskaźniki monitorowania (str. 81)	Brak danych dla wskaźników: „Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim*” oraz „Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM2,5) w obszarze miejskim* Brak legendy/wyjaśnień symbolu*		Uwaga uwzględniona.
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie				
36	str. 27 i 28 Zapisy "DW953 z BDI przez Gminę Skawina bez dostępu z terenu gminy (brak węzłów)" oraz "15.8 Budowa łącznika DW953 z Beskidzką Droga Integracyjną z zachowaniem wysokiej dostępności dla mieszkańców gminy Skawina (str. 63)	Zapisy są sprzeczne i nieprecyzyjne, gdyż planowana droga posiadać będzie parametry dla klasy G/GP i adekwatną dostępność oraz odległość skrzyżowań.	Dokumentacja opracowywana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami m.in. rozporządzeniem ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518), a ta	Uwaga nieuwzględniona ze względu na trwający proces projektowy oraz wstępny ich etap (opracowanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe).

4 Podsumowanie

Konsultacje społeczne swoim zasięgiem objęły cały obszar gminy. Były skierowane zarówno do mieszkańców i interesariuszy Gminy Skawina, jak i do przedstawicieli instytucji działających również w obszarze transportu i mobilności. W spotkaniach konsultacyjnych wzięło udział 78 osób. Dodatkowo w ramach konsultacji społecznych w dniach 29.09-18.10 2023 r. mieszkańcy mieli możliwość za pomocą formularza zgłaszania swoich uwag do projektu, które w dalszym etapie były analizowane przez grupę roboczą. Pozwoliło to jeszcze dokładniej dopasować dokument do oczekiwań mieszkańców Gminy Skawina oraz instytucji opiniujących.

Podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu dokumentu: „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gminy Skawina”, wpłynęło łącznie 109 uwag, w tym 73 od mieszkańców, natomiast 36 zgłosiły instytucje. Zgłaszane uwagi miały zróżnicowany charakter. Część odnosiła się do szczegółowych zapisów, z kolei inne miały postać ogólnych uwag. Wszystkie uzyskane od interesariuszy informacje, zdobyte zarówno na spotkaniach jak i przesłane w formie formularzy stanowiły materiał do pracy nad finalną wersją Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku. Większość uwag zostało uwzględnionych.

Załącznik nr 1 do raportu

*Załącznik nr 2
do Zarządzenia nr
261.2023
Burmistrza Miasta i Gminy
Skawina
z dnia 21 września 2023 r.*

FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG

w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych w zakresie projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Skawina do 2030 roku”.

1. Informacje o zgłaszającym¹:

imię i nazwisko/ nazwa organizacji	
e-mail	
tel./faks	

Prosimy o wypełnienie w miarę możliwości wszystkich pól w powyższej tabeli. Podanie danych jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na ich przetwarzanie dla potrzeb niezbędnych do realizacji procesu konsultacji społecznych.

2. Zgłaszane uwagi, postulaty, propozycje

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział, paragraf, etc.)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi

DATA/ PODPIS

¹Zostałem/am poinformowany/a, o tym, że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Burmistrz Miasta i Gminy Skawina z siedzibą w Urzędzie Miasta i Gminy w Skawinie, 32-050 Skawina, Rynek 1, tel. (12) 277 01 00.
2. Kontakt z Inspektorem Ochrony Danych Osobowych można uzyskać pod adresem poczty elektronicznej jodo@gminaskawina.pl lub pisemnie na adres siedziby Administratora.
3. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych projektu uchwały Rady Miejskiej w Skawinie w sprawie przyjęcia „Rocznego programu współpracy Gminy Skawina z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami określonymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na 2023 r.”.
4. Podstawą prawną przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest wykonanie zadania realizowanego w interesie publicznym.
5. Pani/Pana dane osobowe będą przekazywane tylko podmiotom uprawnionym do ich przetwarzania na podstawie przepisów prawa lub stosownych umów podpisanych z Administratorem i przetwarzających dane osobowe na jego polecenie. Pani/Pana imię i nazwisko zostanie zamieszczone w raporcie podsumowującym przeprowadzone konsultacje opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej urzędu, a odbiorcami mogą być osoby korzystające z w/w stron internetowych.
6. Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny dla realizacji celu tj. przez czas trwania konsultacji oraz wygaśnięcia obowiązkowego okresu archiwizacji dokumentacji, ustalonego zgodnie z obowiązującą w Urzędzie Miasta i Gminy w Skawinie Instrukcją kancelaryjną oraz przepisami o archiwizacji dokumentów.
7. W zakresie przewidzianym przepisami prawa posiada Pani/Pan prawo do dostępu do swoich danych osobowych, ich sprostowania, ograniczenia przetwarzania oraz wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania.
8. W przypadku uznania, iż przetwarzanie Pani/Pana danych osobowych narusza przepisy RODO, posiada Pani/Pan prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
9. Podanie przez Panią/Pana danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do udziału w procesie konsultacji społecznych. Niepodanie danych uniemożliwi rozpatrzenie formularza zgłoszeniowego.
10. Pani/Pana dane osobowe nie będą wykorzystywane do zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania.