

## Raport z konsultacji społecznych

### **Przedmiot konsultacji:**

*„Plan Mobilności dla Gminy Skawina”*

- I. Przedmiot konsultacji społecznych**
- II. Cel konsultacji społecznych**
- III. Organizacja i przebieg**
- IV. Zgłoszone uwagi i podsumowanie badania ankietowego**
- V. Podsumowanie z przebiegu konsultacji społecznych**

### **I. Przedmiot konsultacji społecznych**

Przedmiotem prowadzonych konsultacji społecznych był następujący dokument:

- „Plan Mobilności dla Gminy Skawina”

### **II. Cel konsultacji społecznych**

Plan mobilności dla Gminy Skawina jako dokument określający zakres działań mających na celu zmniejszenie zapotrzebowania na podróże samochodem i wybór transportu publicznego jako głównego środka transportu w codziennych podróżach, powinien uwzględniać oczekiwania mieszkańców jak również lokalnych organizacji zaangażowanych w rozwój zrównoważonego transportu. W tej sytuacji mając na uwadze włączenie do tworzenia planu szerokiego grona osób i instytucji zaangażowanych w rozwój komunikacyjny Skawiny przystąpiono do konsultacji społecznych już w trakcie opracowywania dokumentu.

### **III. Organizacja i przebieg**

Konsultacje społeczne prowadzone były w terminie od 17 września do 31 grudnia 2015 r.

Konsultacje skierowane były do szerokiego grona odbiorców. W tym celu materiały konsultacyjne zostały umieszczone:

- na stronie [www.gminaskawina.pl](http://www.gminaskawina.pl) w zakładce „Konsultacje społeczne”, w podzakładce „Plan mobilności”
- na profilu Facebook Gminy Skawina
- w formie papierowej w budynkach Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie, Straży Miejskiej oraz Centrum Wsparcia Rodziny
- kolportowane w trakcie spotkań w sołectwach

Informacja o trwających konsultacjach społecznych była rozpowszechniana w formie ulotek, plakatów oraz banneru zewnętrznego, który zawieszono nad płytą rynku skawińskiego. Dodatkowo informacja o poszczególnych etapach konsultacji była wysyłana mailowo do radnych Rady Miejskiej w Skawinie, sołtysów, jednostek organizacyjnych gminy, szkół, organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw z Gminy Skawina.

Uwagi i opinie na temat Planu mobilności można było zgłaszać poprzez **Formularz Zgłaszania Uwag** możliwy do pobrania ze strony [www.gminaskawina.pl](http://www.gminaskawina.pl) w zakładce „Konsultacje społeczne” podzakładce „Plan mobilności” lub do odebrania w Zespole ds. pozyskiwania środków zewnętrznych, który można było przesłać pocztą elektroniczną na adres [skawinaplanmobilnosc@gmail.com](mailto:skawinaplanmobilnosc@gmail.com), pocztą tradycyjną lub dostarczyć osobiście. Wzór **Formularza Zgłaszania Uwag** stanowi załącznik nr do raportu.

Równocześnie w ramach konsultacji społecznych było prowadzone badanie ankietowe według siedmiu bloków tematycznych, które obejmowały:

1. Skawińskie Centrum Komunikacyjne
2. Szybka Kolej Aglomeracyjna
3. Systemy Parkingów Parkuj i Jedź
4. Zwiększenie Bezpieczeństwa Pieszych i Rowerzystów
5. Polityka Parkingowa – Strefa Płatnego Parkowania oraz Bezpłatne Parkingi Miejskie
6. Zmiana Systemu Komunikacji Autobusowej
7. System Gminnej Wypożyczalni Rowerów

Ankiety można było wypełnić w formie elektronicznej na stronie [www.gminaskawina.pl](http://www.gminaskawina.pl) w zakładce „Konsultacje społeczne” podzakładce „Plan mobilności” lub w formie papierowej pobierając formularze w budynkach Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie, Straży Miejskiej oraz Centrum Wsparcia Rodziny. Dodatkowo ankiety były rozprowadzane podczas spotkań w sołectwach.

#### **IV. Zgłoszone uwagi i podsumowanie badania ankietowego**

Podczas trwających konsultacji zgłoszono łącznie **8** uwag, w tym:

- papierowe: **0**
- elektroniczne: **8**

W tym **2** opinie wpłynęły do konsultowanego dokumentu, przedstawione w formie elektronicznej lecz nie zgłoszone na Formularzu.

## Podsumowanie badania ankietowego:

Łącznie w badaniu ankietowym wzięło udział: 904 ankietowanych

W tym, w poszczególnych badaniach:

1. Skawińskie Centrum Komunikacyjne	internetowo: 117	papierowo: 65
2. Szybka Kolej Aglomeracyjna	internetowo: 221	papierowo: 9
3. Systemy Parkingów Parkuj i Jedź	internetowo: 74	papierowo: 20
4. Zwiększenie Bezpieczeństwa Pieszyc i Rowerzystów	internetowo: 58	papierowo: 1
5. Polityka Parkingowa – Strefa Płatnego Parkowania oraz Bezpłatne Parkingi Miejskie	internetowo: 205	papierowo: 2
6. Zmiana Systemu Komunikacji Autobusowej	internetowo: 87	papierowo: 3
7. System Gminnej Wypożyczalni Rowerów	internetowo: 39	papierowo: 3

Podsumowanie badania ankietowego jest załącznikiem do niniejszego raportu.

## Zgłoszone uwagi:

Nr uwagi	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (numer strony dokumentu, nazwa sekcji)	Treść uwagi/opinii/propozycji	Uzasadnienie uwagi	Odpowiedź
Uwaga nr 1	KONCEPCJA REMARSZRUTYZACJI LINII KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	Wprowadzenie pośpiesznego połączenia między Skawiną (pętla ul. Bukowska) a Centrum Krakowa (np. Dworzec Towarowy Zachód), na wzór połączenia 304 do Wieliczki <a href="http://rozklady.mpk.krakow.pl/aktualne/0304/0304rw02.htm">http://rozklady.mpk.krakow.pl/aktualne/0304/0304rw02.htm</a>	Propozycja integracji komunikacji miejskiej z SKM, jest dogodna tylko i wyłącznie dla mieszkańców części ościennych wsi, podróżujących z kierunku Oświęcimia. Największe skupiska ludzi zainteresowanych komunikacją miejską to blokowiska takie jak np. Stare Osiedle, Bukowska, Słoneczne. A te nie znajdują się w pobliżu linii kolejowej. Komunikacja miejska jest już w tej chwili uciążliwa – jako że Skawina nie	Uwaga nie uwzględniona.  Obecne symulacje przewidują czas przejazdu Skawina - Kraków Główny około 25 minut, co jest korzystniejsze niż BUS. W przypadku podróży, których celem są aleje planujemy integrację na przystanku przy ul. Puszkarskiej. Całkowity czas dojazdu Skawina – Kraków Aleje (przystanek AGH) ok. 30 min. Do ww. należy

			<p>posiada żadnego bezpośredniego połączenia komunikującego Miasto Skawina z centrum Krakowa. Wiele osób korzystało z usług prywatnych busów – jednak z uwagi na brak stałego rozkładu i częste 'wypadanie' połączeń, musiało z niego zrezygnować. Mieszkając w Skawinie ponad 25 lat, ja i wielu innych mieszkańców czujemy się gorsi, widząc że do Wieliczki kursują autobusy wiozące ludzi do samego centrum. Nawet jedno połączenie na godzinę, z pewnością woziłoby wielu pasażerów. Z pewnością obecny plan usunięcia niektórych połączeń na czerwone maki jeszcze bardziej utrudni życie największej grupie mieszkańców Miasta Skawiny. Jeszcze raz przypomne – to ludzie dla których usługa SKM nie będzie wygodna z uwagi na lokalizację dworca kolejowego, jak i czas poświęcony na dojazd na dworzec. Pamiętajmy że dojazd koleją Skawina ↔ Dworzec główny Kraków, będzie trwał przybliżoną ilość czasu jak obecna podróż busami, więc już w tej chwili nie jest konkurencyjny. Ważne jest by autobus był pospieszny (mógłby się zatrzymywać od pętli przy bukowskiej – trasą 283 – aż do cmentarza) a potem zatrzymywał się przykładowo na czerwonych makach (nie zjeżdżając na dworzec), przy kapelance, na rondzie grunwaldzkim, na rogu dietla / starowiślniej, pod pocztą główną, i na dworcu wschód.</p>	<p>dodać czas dotarcia z osiedli: piechotą ok. 17 min, rowerem ok. 7 min, planowaną linią dowozową ok. 10 min. Obecny czas dojazdu to ok. 48 – 52 min zarówno w rejon Dworca Głównego, jak i AGH. Należy również mieć na uwadze odchylenia rozkładowe transportu drogowego wynikające z korków, które nie występują w przypadku transportu szynowego.</p> <p>Plan Mobilności (PM) przewiduje szereg udogodnień w dotarciu na dworzec w Skawinie, budowę ciągów pieszych i rowerowych, a także zmiany w komunikacji autobusowej obejmujące nowe połączenia pomiędzy osiedlami, a Skawińskim Centrum Komunikacyjnym (tzw. linie dowozowe do SKA). W wyniku przeprowadzonych spotkań w dn. 19 i 21 stycznia uzgodniliśmy konieczność preredagowania rozdziału dotyczącego remarszrutyzacji linii autobusowych na terenie miasta. Nowa propozycja zostanie przedłożona do ponownych konsultacji w marcu 2016.</p> <p>Autobus 304 ma charakter linii turystycznej Kraków – Wieliczka i dlatego jest utrzymywany przez ZIKiT. Biorąc pod uwagę politykę transportową Krakowa i sukcesywne przenoszenie przystanków końcowych linii aglomeracyjnych na obrzeża Krakowa jest bardzo małe prawdopodobieństwo uruchomienia takiego połączenia. Ponadto proponowana trasa autobusu pospiesznego pokrywa się w znacznym stopniu z korytarzem kolejowym, w szczególności w Śródmieściu Krakowa. Należy także pamiętać o odchyleniach w rozkładzie</p>
--	--	--	---	--

				komunikacji, które wynikają z natężenia ruchu.
Uwaga nr 2	KONCEPCJA REMARSZRUTYZACJI LINII KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	Wprowadzenie połączenia nocnego, umożliwiającego powrót mieszkańcom Skawiny z centrum Krakowa na wzór połączenia 904 do Wieliczki <a href="http://rozklady.mpk.krakow.pl/aktualne/0904/0904t043.htm">http://rozklady.mpk.krakow.pl/aktualne/0904/0904t043.htm</a>	<p>Jest jeszcze jeden powód dla którego – jak wspominałem mieszkańcy Skawiny czują się gorsi. Od wielu lat Skawina udowodniła że nie jest miastem przyjaznym dla młodych ludzi - miejskie kino upadło, miejsce w którym można by posiedzieć spokojnie przy piwie ze znajomymi – nigdy nie powstało. Jest to spowodowane bliskością Krakowa – i nie ma się co dziwić. Oferta kulturalna Krakowa jest powalająco większa, zarówno jeśli chodzi o ofertę pubów, jak i kin, teatrów czy muzeów. Jako mieszkaniec Skawiny nie jestem w stanie skorzystać z tej oferty – po pracy, ponieważ po ostatnim busie do Skawiny 22:40, pozostaje jedynie taksówka, albo podróż samochodem.</p> <p>Pomijając całkowicie młodych ludzi, codziennie wspomniany ostatni bus przewozi bardzo wiele osób wracających z pracy, a wiem że gdyby istniało kolejne połączenie również nie kursowałby pusty. I tak znów 904 wprowadzone w Wieliczce kursuje codziennie od 23:35. Połączenie nocne MUSI zostać wprowadzone od centrum Krakowa. Obecne nocne połączenie 903 cieszy się małą popularnością między innymi z powodu braku synchronizacji i częstotliwości połączeń z innymi połączeniami nocnymi (wszystkie nocne autobusy i tramwaje zjeżdżają się w jedno miejsce o jednej porze, poza 903), jak również obawą o własne bezpieczeństwo ludzi podróżujących w nocy na czerwone maki. Obywatele Miasta Skawiny naprawdę chcieliby mieć poczucie bezpieczeństwa że zawsze są w stanie bezpiecznie wrócić do domu, nawet kiedy późno</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona.</p> <p>Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego zakłada się kursowanie SKA do około 23:30 (ostatni kurs z Krakowa). Oczywiście połączenie SKA będzie synchronizowane z autobusowymi liniami dowozowymi na terenie miasta i gminy.</p> <p>W Skawinie istnieją już trzy duże obszary gospodarcze. Na terenie naszej Gminy jest 14077 miejsc pracy, z tego liczba pracowników spoza Skawiny wynosi 7479. (Na podstawie informacji PIT-11 wystawianych przez skawińskie firmy – Dane pochodzą z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego). Trudno więc się zgodzić ze</p>

			<p>wyjdą z pracy.</p> <p>Wprowadzenie obu zmian w komunikacji miejskiej pozwoli wreszcie poczuć się obywatelom Skawiny, jak obywatele Powiatu Krakowskiego. Co więcej planowana Skawińska Strefa Ekonomiczna zyska dostęp do zasobów ludzkich z Krakowa. Obecnie wiele firm i ich potencjalnych pracowników omija Skawinę szerokim łukiem – właśnie z uwagi na nieistniejącą dogodną komunikację z centrum Krakowa.</p> <p>Zdaję sobie sprawę że oba pomysły nie wpasowują się w pomysł promocji SKM – jednak raz jeszcze przypominam - koncepcja SKM jest polepszeniem transportu tylko ze wsi ościennych, w zaproponowanym modelu nie ma miejsca dla mieszkańców Miasta Skawiny.</p>	<p>stwierdzeniem, „Obecnie wiele firm i ich potencjalnych pracowników omija Skawinę szerokim łukiem”</p> <p>Jak wskazano powyżej SKA będzie alternatywą dla mieszkańców osiedli. Proszę pamiętać, że SKA nie jest wrażliwa na natężenie ruchu i korki, co stanowi istotną przewagę nad komunikacją autobusową.</p>
Uwaga nr 3	Plan mobilności dla Gminy Skawina	<p>W Planie Mobilności dla Gminy Skawina nie zostały uwzględnione potrzeby komunikacji dla pracowników Skawińskiego Obszaru Gospodarczego - zarówno dla mieszkańców Skawiny i gminy Skawina, jak i dla mieszkańców Krakowa i okolic.</p> <p>Wszystkie linie autobusowe kończą trasę w Skawinie, a jedyny autobus jeżdżący w kierunku SOG, czyli nr 233 Skawina _ Kopanka posiada tylko 9 kursów i trasa jego nie uwzględnia SOG. W Planie Mobilności nie przewidziano</p>		<p>Uwaga zostanie uwzględniona na etapie remarszrutyzacji siatki dowozowych linii autobusowych. Wstępna propozycja zostanie przedstawiona w przededagowanym rozdziale nt. remarszrutyzacji autobusów.</p>

		potrzeb pracowników firm mających swoją siedzibę w SOG.		
Uwaga nr 4	Polityka parkingowa	<p>Bazując na moich obserwacjach miast i miasteczek w Niemczech, Czechach, Francji czy Polsce, sugeruje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nie rozróżniać stref opłat - wprowadzić jedną (mniejszy koszt, lepsze zrozumienie mieszkańców)</li> <li>- znacznie rozszerzyć obszar płatnej strefy - jak w załączniku,</li> <li>- zakaz przejazdu przez centrum samochodom ciężarowym, tylko przez obwodnice,</li> <li>- ulice oznaczone niebiesko, tylko dla pieszych i rowerów, ewentualnie dla taxi (dostawy do lokali tylko w wyznaczonym czasie),</li> <li>- w wyznaczonym płatnym obszarze jasno oznaczyć miejsca parkingowe liniami poziomymi,</li> <li>- w płatnym obszarze - wyznaczyć na miejsca postojowe tylko te strefy gdzie parkowanie możliwe jest jedynie wzdłuż jezdni, z całkowitym pominięciem parkowania na chodniku lub nawet częściowo na chodniku,</li> <li>- wyznaczone parkingi P+R</li> </ul>	<p>Mieszkańcy gminy jak również miasta Skawina zyskają przestrzeń publiczną (bez samochodów i zanieczyszczeń) gdzie będą mogli spędzać czas i spacerować, z biegiem czasu znaczna część osób (zwłaszcza z obszarów miasta) zacznie przemieszczać się do centrum pieszo, autobusem lub rowerem.</p>	<p>Uwagi częściowo uwzględnione.</p> <p>Strefa parkowania służy zwiększeniu rotacji, a stawka stanowi siłę narzędzia. Zróżnicowanie pozwala na precyzyjniejsze dobieranie narzędzia do popytu. Opłata postojowa w obszarze wewnętrznej podstrefy miałyby być nieco wyższa niż w strefie zewnętrznej co byłoby dopasowane do różnic w popycie na miejsca parkingowe w tych strefach.</p> <p>Dopóki obwodnica nie będzie gotowa w całości, nie ma możliwości wyłączenia ruchu pojazdów ciężkich, ponieważ ul. Krakowska jest drogą krajową. Natomiast co do zasady zgadzamy się z Pana uwagą. I wprowadzimy do PM informację:</p> <p>„w sytuacji oddania do użytku IV i V odcinka obwodnicy, jeśli przepisy prawa na to pozwolą, należy wprowadzić zakaz przejazdu ciężkich samochodów przez rynek”</p> <p>Propozycja wyłączenia ul. Słowackiego i ul. Sikorskiego z ruchu kołowego były rozpatrywane, ale te warianty odrzucono. By przy dworcu mógł funkcjonować parking P&amp;R konieczne jest dobre połączenie drogowe pomiędzy planowaną do przebudowy ul. Kolejową, a DK44. Niestety z uwagi na szerokości ulic nie możemy wyłączyć ul. Sikorskiego, gdyż utrudniłoby to dojazd do</p>

		<p>oznaczyć jako bezpłatne po okazaniu biletu komunikacji zbiorowej</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nowy przystanek dla kolei aglomeracyjnej przy zbiegu ulic Pisary oraz Feliksa Pachla</li> <li>- nowy przystanek dla kolei aglomeracyjnej przy ul. Piłsudskiego, między wjazdem do elektrowni a wjazdem na teren dawnej huty aluminium</li> <li>- nowy przystanek dla kolei aglomeracyjnej przy Centrum Handlowym Zakopianka</li> <li>- zwiększyć częstotliwość linii kolei aglomeracyjnej</li> <li>- stworzyć drugi punkt przesiadkowy (autobusowo-kolejowy) u zbiegu ulic Niepodległości i Mickiewicza (bliskość Dworca PKP)</li> </ul>		<p>dworca i sprzyjało powstawaniu zatorów w godzinach szczytu . W zamian proponujemy fizyczne uspokojenie ruchu lub ścieżkę rowerową w ul. Niepodległości (ciąg połączony z trasą przez Park Miejski, a dalej w stronę Basenu i Ogrodów) oraz fizyczne uspokojenie ruchu w ul. Batorego, jako przedłużenie strefy zamieszkania wzdłuż pierzei rynku. Takie rozwiązanie pozwala ponadto przekroczyć obecną drogę krajową i uniknąć podróży wzdłuż niej. Ul. Słowackiego w Planie Mobilności została wskazana do fizycznego uspokojenia ruchu. Ponadto w trakcie konsultacji dodatkowo uznaliśmy, za zasadne skierowanie ruchu rowerowego w ul. Krzywą wraz z wybudowaniem wyniesionego przejścia lub montażu progu wyspowego w ul. M. Konopnickiej. Kwestie te są obecnie analizowane pod kątem możliwości technicznych przez projektantów. Dodatkowo tak, jak zostało wskazane w PM należy sukcesywnie wprowadzać fizyczne uspokojenie ruchu na wszystkich pozostałych ulicach w centrum.</p> <p>Zdecydowanie należy usunąć parkowanie z chodników, miejsca parkingowe zostaną dokładnie oznaczone.</p> <p>Bilet komunikacji zbiorowej będzie uprawniał do korzystania z parkingu P&amp;R bez dodatkowych opłat.</p> <p>Nowe przystanki kolejowe są rozważane. Gmina wystąpiła z propozycją do PKP lokalizacji przystanku w rejonie ulic Pachla, Pisary. Z</p>
--	--	---	--	--



				<p>uzyskanych informacji wynika, że nie ma przeszkód technicznych do lokalizacji w tym miejscu przystanku (odległość powyżej 1 km od dworca w Skawinie).</p> <p>Natomiast PKP nie posiada obecnie środków finansowych na budowę ww. przystanku.</p> <p>Przystanek w okolicach Elektrowni istnieje to Skawina Zachodnia. Przystanek przy Centrum Handlowym Zakopianka, oficjalna nazwa Kraków Sanktuarium ma powstać w 2016 r.</p> <p>Planowana częstotliwość SKA to takt 30 min., który jest wystarczający dla początkowych potoków.</p> <p>W rejonie dworca PKP powstanie także przystanek autobusowy umożliwiający szybką integrację z SKA.</p>
Uwaga nr 5	<p>Str. 13</p> <p>Ponad 44% mieszkańców posiada zapewnione miejsce parkingowe dla swojego samochodu, w postaci garażu lub stanowiska postojowego w miejscu zamieszkania.</p> <p>Prawdopodobnie odpowiedź respondentów należy interpretować jako wyznaczone i utwardzone miejsce</p>	<p>W przyszłości należałoby zbadać ile mieszkańców miasta Skawiny dysponuje własnym miejscem postojowym i ile jest miejsc parkingowych na parkingach osiedlowych</p>	<p>Przeprowadzone badania odnoszą się zapewne dla całej gminy, a te nie mają większego sensu, gdyż na terenach wiejskich każdy z użytkowników samochodu ma zapewnione miejsce postojowe.</p>	<p>Taką przyjęto metodykę, ale w przyszłości przy aktualizacji dokumentu możliwe jest uszczegółowienie obszaru Miasta Skawiny.</p>

	<p>parkingowe, nie uwzględnia zatem terenu posesji wykorzystywanego do parkowania. Str. 14 Osoby, które wcześniej podróżowały transportem zbiorowym to przede wszystkim uczniowie, którzy ukończyli szkołę lub osoby które zmieniły pracę. Trzecią co do wielkości grupę stanowią osoby, które zdecydowały się na zakup samochodu. Wśród osób, które podróżowały dotąd pieszo największą grupę stanowią uczniowie, którzy zmienili swoje przyzwyczajenia po ukończeniu szkoły.</p>			
Uwaga nr 6	<p>Str. 31 Tabela 8.1 Zbiorcze wyniki badań czasu postoju pojazdów</p>	<p>Analizując dane z tabeli uważam, że w Rynku i kilku najbliższych ulic można wprowadzić opłatę, ale dopiero powyżej 1 godziny postoju, w godz. 10.00-16.00 (w razie konieczności czas ten można wydłużyć lub przesunąć)</p>		<p>Uwaga częściowo uwzględniona. W Planie Mobilności proponujemy by opłata była naliczana po pierwszej godzinie.  Finalne zasady Strefy Płatnego Postoj u zostaną ustalone przez Radę Miejską w Skawinie.</p>

		Kierowcy chętnie korzystają z dużych parkingów, ale są tacy, którzy z wygody zajmują miejsca na kilka godzin na małych parkingach w centrum miasta, bo mają bliżej np. do pracy		
Uwaga nr 7	Str. 54 Budowa dróg dla rowerów, celem dojazdu do dworca kolejowego	Wstrzymać się z budową takich dróg.	Duże koszty, mało osób będzie korzystało z roweru, gdyż będą obawiać się kradzieży roweru, poza tym w naszym klimacie prawie przez pół roku pogoda nie sprzyja jeździe na rowerze, a do tego jadący na rowerze musi mieć stosowne ubranie, takie w którym będzie mógł też wykonywać pracę zawodową – wątpliwe jest aby pani pracująca w biurze skorzystała z roweru.	Uwaga nie uwzględniona  W ramach P+R Skawina przewidziano zadanie i monitoring parkingu rowerowego. Według badań ministerialnych 20% Polaków deklaruje możliwość wykorzystywania roweru w codziennych dojazdach do pracy i nauki pod warunkiem istnienia odpowiedniej infrastruktury. Także przeprowadzone ankiety dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz systemu gminnej wypożyczalni rowerów wskazują na duże zainteresowanie tym środkiem komunikacji. Powstanie ścieżek rowerowych, czy ciągów pieszo-rowerowych wraz z uspokojeniem ruchu w centrum da wielu mieszkańcom alternatywę, możliwość wyboru jak wolą podróżować.
Uwaga nr 8	Str. 57 Fizyczne uspokojenie ruchu polega na wprowadzeniu urzędów wymuszających redukcję prędkości przez kierowców do maksymalnie 30km/h, a w strefie	Przepustowość jest większa, gdy ruch jest płynny - nie trzeba zwalniać. Dodatkowo płynny ruch wpływa na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.  Skąd takie prędkości 30 km/h i 20 km/h? Czy ktoś próbował jechać z taką prędkością? 20 km/h to czas dla osoby		Badania dowiodły, że przepustowość sieci jest optymalna, przy ruchu uspokojonym, między innymi dzięki temu, że łatwiej jest się włączyć do ruchu z ulicy podporządkowanej i nie ma konieczności instalowania sygnalizacji. Doświadczenia wielu miast (w tym Krakowa) pokazują wyłącznie korzyści z uspokajania ruchu, a de facto obecnie wielu kierowców ze względu na zatłoczenie już obecnie w proponowanych obszarach porusza się z taką

	zamieszkania do 20km/h.	maszerującej.  Wprowadzenie uspokojenia ruchu będzie skutkowało korkami i większym zanieczyszczeniem powietrza. Ogólna frustracją i agresją na drodze.		prędkością.
Uwaga nr 9	Str.57 Na ulicach jednokierunkowych powinien zostać wprowadzony kontrapas lub jeżeli nie pozwala na to geometria, kontraruch rowerowy.	W teorii O.K., ale w praktyce kto jeździł to wie, że stwarza większe zagrożenie dla uczestników ruchu, zwłaszcza, że rowerzyści zachowują się na drodze nierozważnie.		Uwaga nie uwzględniona.  Ekspertyza Politechniki Krakowskiej dla Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju obala mit niebezpieczeństw w dopuszczaniu ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych, dlatego zostało to dopuszczone prawnie kilka miesięcy temu.
Uwaga nr 10	Str. 58 Poza tym proponuje się wprowadzenie fizycznego uspokojenia ruchu na drogach gminnych Pozowice - Wielkie Drogi oraz Krzęcin - Zelczyna poprzez wymalowanie przy krawędziowych pasów ruchu dla rowerów w kolorze czerwonym oraz w razie konieczności montaż progów	Lepszym rozwiązaniem będzie wykonanie oświetlenia ulicznego i dbanie o pobocza – częstsze wysiekanie trawy.		Uwaga częściowo uwzględniona.  Decyzja o rozbudowie oświetlenia przy drogach na terenach wiejskich znajduje się w gestii zebrania wiejskiego, rad sołeckich i sołtysów i jest odpowiedzią na potrzeby zgłaszane przez mieszkańców. Jednak uwaga jest słuszna i zostanie wprowadzona do planu mobilności, jako zadanie równoległe i uzupełniające.

Uwaga nr 11	Str. 67 Przedstawione wyniki badań wyraźnie wskazują na konieczność wprowadzenia opłat za parkowanie, jednak na początku z niską stawką (max 2pln/h) możliwą do skorygowania po ponownych badaniach rotacji i nasycenia.	50 gr za 30 minut 1 zł za godzinę	Sprawdza się – takie stawki są w Wieliczce	Uwaga częściowo uwzględniona.  Osoby, które wypowiedziały się w ankiecie nt. polityki parkingowej jako preferowaną stawkę w wewnętrznej podstrefie wskazały 2 zł (29% wskazań), zaś w zewnętrznej 1 zł (18% wskazań). W PM uwzględnimy stawki 2 zł w strefie wewnętrznej oraz 1 zł w zewnętrznej. Strefy zakładają odpłatność powyżej 1 godziny.  Ostateczne rozwiązania dotyczące zasad funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania zostaną ustalone przez Radę Miejską w Skawinie.
Uwaga nr 12	Str. 68 Rysunek 11.1. Propozycja wprowadzenia obszaru strefy płatnego parkowania.	Za duży obszar. Wystarczy: • Rynek • Kościelna • Sobieskiego • Słowackiego • Żwirki i Wigury • Zamkowa  Rozszerzyć o parking koło „AJKI”, ale dopiero powyżej 1 godziny	W razie konieczności zawsze można powiększyć w późniejszym czasie.  Bez strefy: • Sikorskiego • Kazimierza Wielkiego • Babetty • 29 Listopada Wszystkie duże parkingi koło parku, basenu, Babetty, 29-Listopada, Konstytucji 3 Maja bezpłatne	Uwaga częściowo uwzględniona.  Obszar wskazany w Planie Mobilności jest ekspercką propozycją docelowego zasięgu strefy po wykonaniu badania nappełnień parkingów. Wprowadzanie stref etapami i okresowe monitorowanie sytuacji wydaje się rozwiązaniem najlepszym. Plan Mobilności zakłada, że strefy będą odpłatne powyżej pierwszej godziny.  Ostateczne rozwiązania dotyczące zasad funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania zostaną ustalone przez Radę Miejską w Skawinie.

Uwaga nr 13	Str. 75 Tabela 14.1. Koncepcja zmian linii aglomeracyjnych na terenie Gminy Skawina.	W przypadku wprowadzenia szybkiej kolei, linię MPK 201 można byłoby ograniczyć – po co dublować połączenia.		Do rozważenia przy przygotowywaniu remarszrutyzacji siatki linii autobusowych po decyzji Urzędu Marszałkowskiego odnośnie końcowego przystanku SKA.
Uwaga nr 14	Plan Mobilności dla Gminy Skawina		<p>Analizując Plan Mobilności dostrzegłem, że jest w dużej mierze sporządzony na podstawie przeprowadzonej ankiety, która według mnie nie oddaje w każdym aspekcie rzeczywistości.</p> <p>Kilkanaście lat temu duża rzesza osób dojeżdżała pociągiem do pracy i do szkoły. Pojawienie się transportu prywatnego (busów) spowodowało, że ten środek lokomocji okazał się tańszy i szybszy zwłaszcza dla osób dojeżdżających do Krakowa (koszt przejazdu pociągiem, tramwajem, był większy od kosztów przejazdu busem – który dowoził ludzi bezpośrednio do centrum miasta). Kolej nie wprowadziła żadnych zmian, poza zredukowaniem połączeń, a na dodatek pozostawili połączenia, które nie były dostosowane do potrzeb podróżujących – osoby nie mogły na czas zdążyć do pracy lub szkoły i wrócić z tych miejsc do miejsca zamieszkania, bez nadmiernego oczekiwania na pociąg. Kolejna grupa osób zrezygnowała z dojazdu pociągami. Ostatecznie PKP wolało zlikwidować połączenia Kraków – Oświęcim, niż dokonać stosownych zmian.</p> <p>Możliwość zakupu, taniego, używanego samochodu oraz znaczne koszty transportu publicznego spowodowały, że opłacalny stał się</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Dziękujemy za obszerną diagnozę, z którą w większości się zgadzamy. Ankieta została przeprowadzona w oparciu o reprezentatywną próbę.</p> <p>System gminnej wypożyczalni rowerów zostanie ujęty w Planie Mobilności.</p> <p>Pomysł strony internetowej zostanie rozważony i postaramy się go wdrożyć.</p>

			<p>transport własnym samochodem. Do tego jest on szybszy i wygodniejszy – nie ma co się dziwić osobom wybierającym taki środek transportu, gdyż ludzie z natury dążą do wygod. Mało kto może sobie też pozwolić na dojazd do Krakowa 2 godziny.</p> <p>Do zwiększenia transportu samochodowego przyczyniło się także wprowadzenie gimnazjów, co wymusiło wprowadzenia gimbusów.</p> <p>Inną przyczyną zwiększenia transportu samochodowego była likwidacja dużych firm, która doprowadziła do powstania na ich terenach dużej ilości małych firm, a te korzystają tylko i wyłącznie z transportu samochodowego.</p> <p>Na str. 10, Rysunek 3.4. jest mowa „prawie 8% to korzystający z usług prywatnych przewoźników, tyle samo z dowozów do szkół”. Według mnie, dane te są zaniżone, gdyż opierają się na ankiecie, a nie konkretnych danych. Uczniów korzystając z autobusów szkolnych można dokładnie policzyć. Z całą pewnością jest ona mniejsza od osób korzystając z BUSów, tym bardziej, że nie wszyscy pasażerowie busów dojeżdżają do samej Skawiny – wysiadają wcześniej albo jadą dalej do Krakowa lub innych miejscowości. Wystarczy policzyć ilość busów przejeżdżających przez Skawinę, liczbę kursów i miejsce w busach. Busy praktycznie w całości przejęły zlikwidowany transport kolejowy i PKS na trasie Oświęcim-Kraków.</p> <p>Na str. 12 jest: „Bilet okresowy na komunikację miejską posiada niespełna 13% mieszkańców</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Gminy, z czego 10,39% dysponuje biletem miesięcznym." Zdanie to potwierdza moje powyższe przypuszczenia i jednocześnie zaprzecza danym z rysunku 3.4.</p> <p>Osoby korzystające z prywatnych przewodników, praktycznie nie mają możliwości korzystania z biletów miesięcznych lub okresowych, bo takich biletów prywatni przewoźnicy nie prowadzą. Zatem dane dotyczące biletów muszą odnosić się dla osób korzystających z takiego przewoźnika jak MPK. Nasuwa się pytanie, dlaczego tak mało osób korzysta z tańszych biletów?</p> <p>54% ankietowanych oczekuje zmian, a zatem obecny stan rzeczy im nie odpowiada i są gotowi na zmianę środka transportu, tylko muszą mieć alternatywę.</p> <p>Trzeba zwrócić uwagę, że lepsze połączenie kolejowe z Krakowem i Skawiną, dostosowane do potrzeb pracujących wpłynie na zwiększenie zatrudnienia, tym samym nastąpi wzrost gospodarczy w gminie i jednocześnie ulegną zmniejszeniu wydatki na pomoc socjalną.</p> <p>Zanim wprowadzi się zmiany w organizacji ruchu dla rowerzystów warto sprawdzić, czy jest takie zapotrzebowanie. Najlepszym sprawdzianem i szansą, aby ludzie faktycznie korzystali z rowerów jest wprowadzenie na terenie miasta Skawiny tzw. rowerów miejskich ogólnodostępnych, wypożyczanych za niewielką odpłatnością ( W Krakowie cieszą się dużym powodzeniem). Wprowadzenie punktów wypożyczania rowerów np. koło PKP, Rynek, „Ajka”, Bukowska, Stare</p>	
--	--	--	--	--



			<p>Osiedle, Kopernika, basen, przy szkołach powinno spowodować na „modę” jazdy na rowerze a z czasem przyzwyczajenie i normę.</p> <p>Warto byłoby na stronie internetowej UMiG zrobić zakładkę do rozkładu jazdy wszystkich środków transportu przejeżdżających przez gminę, a nawet zrobienie wyszukiwarki, w której podawalibyśmy początek podróży (miejsce, data, godzina) i jej koniec, ewentualnie rodzaj środka transportu (PKP, MPK, BUS, inne) a program sam zaproponowałby trasę i połączenia.</p>	
Uwaga nr 15	Cały dokument	Dokument jest za długi	<p>Przy konsultacjach społecznych ważne jest zainteresowanie człowieka który ma się wypowiedzieć. Jeżeli damy mi ponad 80 stron do przeczytania to z miejsca człowiek jest zniechęcony. Krótkie graficzne przedstawienie na dwóch tablicach obecnej sytuacji i proponowanego rozwiązania wzbudziłoby zainteresowanie, które potem można uzupełnić bardziej szczegółowym dokumentem.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Staraliśmy się przekazać wszystkie istotne informacje, kompresując całość do minimum.</p> <p>Mając świadomość obszerności dokumentu wprowadziliśmy także system siedmiu ankiet, które mamy nadzieję w bardziej przystępny sposób prezentowały założenia PM. Ponadto umożliwiały także bezpośrednie odniesienie się zainteresowanych mieszkańców do poszczególnych zagadnień poruszanych w Palnie.</p>
Uwaga nr 16	Cały dokument	Za dużo tekstu	<p>Ilość ciągłego tekstu jest zbyt duża, ogranicza to czytelność dokumentu. Przez co skuteczność konsultacji jest niższa.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Odpowiedź j.w.</p>
Uwaga nr 17	Rys. 10.7, strona 64	<p>Błędne założenia korzystania z przystanku kolejowego.</p> <p>Propozycja rozszerzenia planu</p>	<p>Plan zdaje się zakładać, że wszyscy mieszkańcy wsi Radziszów korzystają z przystanku Radziszów, podczas gdy mieszkańcy niemal</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W istocie z uwagi na rozległość terytorialną</p>

		budowy ciągu piesz-rowerowego od stacji Radziszów do stacji Rzozów.	połowy Radziszowa i tak bliżej mają do stacji Rzozów.	miejsowości oraz niefortunne usytuowanie przystanków, część mieszkańców ma dostęp do stacji Radziszów, a część do przystanku w Rzozowie. Niemniej jednak znaczna część osób mieszkających w centrum jest pozbawiona możliwości pieszego dojścia, a z powodu braku ścieżek rowerowych także dojazdu rowerowego do przystanku PKP. Stąd w Planie mobilności zakładamy budowę ciągów pieszo – rowerowych od stacji w Radziszowie, aż po centrum. Chodnik od tzw. „małego mostu” do przystanku w Rzozowie już istnieje. Sytuację radykalnie mogłoby poprawić utworzenie przystanku Radziszów Centrum. Budowa tego przystanku jest wpisana w plany inwestycyjne kolei (Krajowy Program Kolejowy), jednak znajduje się na liście rezerwowej, jest też uwzględniona w Planie Mobilności wraz z parkingiem P&R.
Uwaga nr 18	Strona 78 środki edukacyjne/informacyjne i marketingowe/promocyjne	Zwiększenie nacisku na edukację, informację i promocję w środowisku internetowym. Proponuję zaproszenie twórców vlogów, zwłaszcza mieszkańców Skawiny (np. „Z Drugiej Strony”), do nakręcenia krótkiego filmiku na temat zmian w komunikacji.	Przekaz internetowy w ostatnim czasie stał się wiodącym miejscem wymiany informacji. Zaangażowanie młodych twórców internetowych w promocję lepiej trafi do młodzieży szkolnej czy do studentów niż jakkolwiek kampania edukacyjna lub informacyjna.	Uwaga uwzględniona. Zorganizujemy otwarte spotkanie z zainteresowanymi osobami. Na miarę możliwości staramy się wykorzystywać elektroniczne kanały komunikacji.
Uwaga nr 19	2008-91 linia 233	Najlepszy z proponowanych rozkładów.	Umożliwia dojazd na godz.8 do pracy i dla syna do szkoły.	Do rozważenia przy przygotowywaniu remarszrutyzacji siatki linii autobusowych po decyzji Urzędu Marszałkowskiego odnośnie końcowego przystanku SKA.
Uwaga nr 20		Wieś Wola Radziszowska ma obecnie jeden autobus o linii		Do rozważenia przy przygotowywaniu remarszrutyzacji siatki dowozowych linii

		<p>263 na trasie Wola Radziszowska-Czerwone Maki. Wiele osób nim podróżuje i z tego faktu, że jest to jeden główny środek transportu, ponieważ busy przejeżdżające przez Wolę Radziszowską są małe i rzadko kursują, ludzie dojeżdżający do pracy bądź szkoły oraz wracający mają nieprzyjemność siedzieć bądź stać w tłoku osób w autobusie. Zwracamy się z prośbą o uruchomienie dodatkowego autobusu który będzie kursował na trasie Wola Radziszowska-Skawina lub Wola Radziszowska -Czerwone Maki oraz będzie przejeżdżał przez oto przystanki: Wola Radziszowska-Wola Radziszowska Centrum-Radziszów PKP-Radziszów Centrum-Skawina Ajka. Zależy nam na szybszym połączeniu przez centrum Radziszowa, ponieważ droga przez miejscowość Rzozów jest dłuższa a ponieważ jest już autobus 263 kursujący przez Rzozów to jest bardzo potrzebna druga linia kursująca z drogiej strony Radziszowa. Uruchomienie dodatkowej linii byłaby dla naszych</p>		<p>autobusowych po decyzji Urzędu Marszałkowskiego odnośnie końcowego przystanku SKA.</p>
--	--	---	--	---

		mieszkańców jak i innych z okolicznych wsi wielkim udogodnieniem. Prosimy o rozpatrzenie tej sytuacji.		
Uwaga nr 21	uwagi ogólne	Uwaga ogólna dotycząca koncepcji współlistnienia ruchu pieszego, samochodowego i rowerowego	<p>Na obszarze zamieszkałym należy maksymalnie, jak to tylko jest możliwe, uspokoić ruch samochodowy, zakładając współlistnienie z nim ruchu rowerowego w jezdni. Chodniki w obrębie miejscowości powinny być przeznaczone dla pieszych (koncepcja budowy ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż lokalnych ulic jest koncepcją błędną, o czym więcej niżej). Nie ma też w większości przypadków potrzeby budowania wydzielonych dróg dla rowerów w obszarze uspokojonego ruchu.</p> <p>Natomiast <b>priorytetem powinna być budowa wydzielonych z jezdni ciągów pieszo-rowerowych z nawierzchnią asfaltową POMIĘDZY miejscowościami</b>, a więc wszędzie tam, gdzie dopuszczony jest ruch samochodów z prędkością większą niż 50 km/h, w szczególności wzdłuż DK44, na odcinku Skawina-Radziszów oraz w ciągu drogi do Kalwarii.</p> <p>Należy również podjąć silny lobbing i wszelkie inne możliwe działania zmierzające do zmian ustawowych ułatwiających przeniesienie znacznej części transportu ciężarowego z dróg na tory. Gmina jest w tej korzystnej sytuacji, że wzdłuż najbardziej obciążonego ruchem ciężarowym szlaku (DK44) istnieje linia kolejowa (dwutorowa) umożliwiająca efektywny przewóz towarów. Przeniesienie choć części ruchu ciężarowego na linię kolejową znacząco wpłynęłoby na</p>	Uwaga uwzględniona.

			zwiększenie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców, ograniczenie liczby wypadków drogowych oraz ograniczenie emisji szkodliwych gazów do atmosfery.	
Uwaga nr 22	uwagi ogólne	Uwaga ogólna dotycząca uspokojenia ruchu samochodowego.	<p>Konieczne jest wprowadzenie stref ograniczenia prędkości do 30 km/h na terenie wszystkich miejscowości Gminy Skawina, na zdecydowanej większości dróg.</p> <p>Wszędzie tam, gdzie to technicznie możliwe, ograniczenie prędkości i uspokojenie ruchu powinno być osiągnięte przez miejscowe ograniczenia szerokości jezdni uniemożliwiające minięcie się dwóch samochodów jadących w przeciwnych kierunkach, a jednocześnie nie utrudniające (z założenia odbywającego się również w jezdni) ruchu rowerowego.</p> <p>Rozwiązanie to jest powszechnie stosowane np. w Danii. Zastosowanie wysepek położonych w pewnej odległości od krawędzi jezdni pozwoli na bezpieczny i płynny przejazd rowerzystów, jednocześnie wymuszając spowolnienie i ograniczenie ruchu samochodowego.</p> <p>Istotnym elementem ograniczania ruchu na drogach lokalnych powinna być również instalacja fizycznych blokad uniemożliwiających wykorzystywanie tych dróg jako alternatywy dla drogi głównej. Blokada ta (w postaci np. zwykłych słupków, donic itp) nie powinna ograniczać ruchu rowerowego na danym odcinku. Zastosowanie takiego ograniczenia w żaden sposób nie uniemożliwia mieszkańcom dojazdu do własnych posesji, a jednocześnie likwiduje ruch tranzytowy</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Co do zasady tworzenie obszarów fizycznego uspokojenia ruchu lub stref zamieszkania w mieście, ale także na terenach wiejskich jest zasadne. Ten kierunek działań zostanie wpisany do Planu Mobilności. Jednakże proponowane rozwiązania wymagają szczegółowy rozwiązań technicznych w konkretnych lokalizacjach i będą (po przyjęciu Planu Mobilności) mogły być sukcesywnie wdrażane na etapie projektów technicznych.</p>

			(który w miarę możliwości należy koncentrować na pojedynczych głównych drogach), przyczyniając się do wzrostu bezpieczeństwa mieszkańców.	
Uwaga nr 23	uwagi ogólne	Uwaga ogólna dotycząca koncepcji budowy ciągów pieszo-rowerowych	<p>Ciągi pieszo-rowerowe w obszarze zabudowanym są generalnie złym rozwiązaniem i ich stosowanie należy ograniczyć tylko do sytuacji gdy brak jest równoległej jezdni, po której może być poprowadzony ruch rowerowy (wspólnie z ruchem samochodowym lub po wydzielonym w jezdni pasie dla rowerów).</p> <p>Pieszy porusza się z prędkością ok 5 km/h, rowerzysta 15-30 km/h. Współistnienie w jednym ciągu ruchu pieszego i rowerowego jest źródłem dyskomfortu pieszych i także zagrożeniem dla bezpieczeństwa. W szczególności jest to istotna kwestia na ciągach gdzie ruch rowerowy nie ma mieć charakteru rekreacyjnego, ale służyć sprawnemu poruszaniu się na odcinku dom – praca/przystanek kolejowy. Aby umożliwić rowerzystom sprawne i bezpieczne poruszanie się na wyznaczonych trasach, konieczne jest by szlaki rowerowe były oddzielone od ciągów ruchu pieszych. W sytuacji gdy zakładamy równoczesne uspokojenie ruchu w jezdni, współistnienie w jezdni ruchu rowerowego nie stanowi dla rowerzysty dyskomfortu, jest bezpieczne dla pieszych a dodatkowo mobilizuje kierowców do przestrzegania istniejących ograniczeń prędkości.</p> <p>Oddzielenie ciągów pieszych od rowerowych jest szczególnie istotne w projektowanych połączeniach ze stacjami/przystankami</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W rejonie centrum (rynek i przyległe ulice) zdecydowanie proponujemy fizyczne uspokojenie ruchu i współistnienie w jezdni ruchu rowerowego i samochodowego ( w tym kontra ruch i kontrapasy).</p> <p>Zakres inwestycji w usprawnienie ruchu rowerowego obecnie poddawany jest analizom technicznym i wskazane zastrzeżenia są obecnie weryfikowane.</p> <p>Proponowane ciągi pieszo-rowerowe będą oparte o znaki C-16 i T-22. Ciągi pieszo-rowerowe będą budowane z asfaltobetonu. Rozwiązania techniczne będą uwzględniać opisane w uwagach kwestie.</p>

			<p>kolejowymi, gdzie należy spodziewać się wzmożonego ruchu zarówno jednych jak i drugich.</p> <p>Na odcinkach, gdzie uspokojenie ruchu jest niemożliwe bądź nieuzasadnione (droga krajowa i wojewódzka), a brak miejsca na odpowiedniej szerokości drogi dla rowerów, można dopuścić ruch rowerowy na ciągach pieszych, jednak powinno to być na zasadzie zastosowania znaków C-16 + T-22 (droga tylko dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów). Zastosowanie takiego oznakowania umożliwi sprawniejszym rowerzystom płynne poruszanie się po jezdni, jednocześnie umożliwiając tym mniej pewnym użytkownikom ruchu legalne poruszanie się po chodniku.</p> <p>Bardzo istotną kwestią jest by <b>wszystkie</b> drogi budowane z myślą o ruchu rowerów posiadały wyłącznie nawierzchnię asfaltową, a wszelkie przejazdy przez jezdnię były pozbawione krawężników (maksymalna dopuszczalna wysokość krawężnika: 0,0 cm) - to bardzo istotna kwestia, szczególnie dla poruszających się rowerami szosowymi. Należy również pamiętać, by wszystkie drogi dla rowerów (i ew. ciągi pieszo-rowerowe) objęte były wysokim priorytetem utrzymania przejezdności w okresie zimowym.</p> <p>Poza obszarem zabudowanym (pomiędzy miejscowościami), gdzie ruch pieszych jest znikomy, a jednocześnie samochody poruszają się zdecydowanie szybciej, uzasadnione jest wydzielenie ruchu rowerowego z jezdni. Ze względu na znikomy ruch pieszych, prowadzenie wspólnych ciągów pieszo-rowerowych nie jest tu</p>	
--	--	--	--	--

			<p>problemem. Nadal należy przy tym pamiętać że budowane ciągi powinny mieć nawierzchnię asfaltową, brak krawężników i zapewnione utrzymanie w okresie zimowym.</p> <p>Baczną uwagę należy zwrócić na miejsca, gdzie droga dla rowerów / ciąg pieszo-rowerowy się zaczyna i kończy oraz na wszelkie skrzyżowania. Konieczne jest takie przygotowanie układów drogowych w tych miejscach, aby włączenie się rowerzysty do dalszego ruchu w jezdni było bezpieczne i nieuciążliwe (bez konieczności zatrzymywania się, czy schodzenia z roweru). Należy zadbać o odpowiednie znakowanie i zachowanie pierwszeństwa ruchu rowerów. Sytuacja, z jaką mamy np. do czynienia obecnie na skrzyżowaniu obwodnicy Skawiny z ul. Nowoprzemysłową jest niedopuszczalna i dla rowerzysty nieakceptowalna.</p>	
Uwaga nr 24	Uwagi ogólne	Uwaga ogólna dotycząca organizacji komunikacji autobusowej	<p>Podstawowym środkiem transportu na osi Brzeźnica-Skawina-Kraków i Wola Radziszowska-Skawina-Kraków powinien być pociąg. Jednocześnie należy zapewnić połączenia autobusowe ze stacji i przystanków na trasie kolei umożliwiające dotarcie do odległych części miejscowości oraz do miejscowości nieobsługiwanych przez pociąg. Nie należy przy tym wzorować się na obecnej sieci połączeń, a raczej skonstruować nową siatkę w oparciu o założony priorytet kolei. Nowa sieć połączeń autobusowych mogłaby wyglądać np. tak (jest to szkic propozycji, do zoptymalizowania na kolejnych etapach prac; pomijam kwestię numeracji linii, która jest sprawą drugorzędną):</p>	<p>W wyniku przeprowadzonych spotkań w dn. 19 i 21 stycznia uzgodniliśmy konieczność preredagowania rozdziału dotyczącego remarszrutyzacji linii autobusowych na terenie miasta. Nowa propozycja zostanie przedłożona do ponownych konsultacjach w marcu 2016.</p> <p>Proszę pamiętać, że część wskazanych linii będzie można rozważać po decyzji Urzędu Marszałkowskiego odnośnie do końcowego przystanku SKA.</p> <p>Kierunek wskazany w Planie Mobilności jest podobny, kolej stanowi główny środek transportu publicznego, zaś zadaniem komunikacji</p>



			<p>Linia 1. Skawina PKP – Bukowska – Ogrody – Kopernika – Cmentarz</p> <p>Linia 2. Skawina PKP – Korabnicka – Sidzina PKP – Wrony – Warchałowskiego – Krakowska – Skawina PKP (linia okrężna)</p> <p>Linia 3. Skawina PKP – Tyniecka – Podgórki – Tyniecka - Piastowska – Podbory – Kopanka – Ochodza – Zelczyna PKP</p> <p>Linia 4. Zelczyna PKP – Borek Szlachecki PKP – Rzozów PKP</p> <p>Linia 5. Wielkie Drogi PKP – Krzęcin – Grabie</p> <p>Linia 6. Wielkie Drogi PKP – Facimiech – Pozowice – Jaśkowice PKP – Wielkie Drogi PKP (linia okrężna)</p> <p>Linia 7. Radziszów Centrum PKP - Radziszów Szpital</p> <p>Linia 8. Wola Radziszowska PKP – Radziszów PKP – Jurczyce – Gołuchowice – Rzozów PKP</p> <p>Linia nocna. Kraków Czerwone Maki – Skawina Osiedle – Radziszowska – Os. Awaryjne – Podbory – Samborek</p> <p>Wszystkie linie autobusowe powinny być na przystankach końcowych skomunikowane z pociągami. Optymalnie ze wszystkimi pociągami (częstotliwość w Skawinie co 30'), nie rzadziej</p>	<p>autobusowej jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego i komfortowego dotarcia do przystanków SKA.</p>
--	--	--	---	--

			<p>jednak niż raz na godzinę.</p> <p>Wobec planowanego uruchomienia kursującego regularnie i z wysoką częstotliwością pociągu do Krakowa, moim zdaniem nie ma sensu utrzymywanie równoległych linii autobusowych do Krakowa. Okolice Borku Fałęckiego będą skomunikowane pociągiem, a jeżdżący na Czerwone Maki w większości jadą dalej, w kierunku centrum miasta.</p> <p>Ponieważ jednak pociągi nie będą (zapewne) kursowały w godzinach nocnych, konieczne jest uruchomienie nocnej komunikacji autobusowej z węzła przesiadkowego na Czerwonych Makach do Skawiny. Autobusy nocne powinny kursować codziennie, z częstotliwością co 60 min. Komunikacja nocna nie powinna obsługiwać jedynie ścisłego centrum, ale dojeżdżać również do odległych osiedli miasta (opcjonalnie do dalszych osiedli tylko wybrane kursy).</p> <p>Należy zmienić politykę cenową. Obecnie koszt przejazdu autobusem miejskim zazwyczaj przewyższa koszt przejazdu prywatnym samochodem (nawet poruszając się w pojedynkę). Jednorazowy przejazd autobusem w Skawinie nie powinien kosztować więcej niż 1zł. Proponuję pójść jednak znacznie dalej – w kierunku całkowicie darmowej komunikacji w obrębie gminy. To nie jest pomysł wysany z palca. Podobne rozwiązania stosowane są już z powodzeniem w wielu miastach w Polsce, np. w Lubinie czy Bełchatowie.</p>	
Uwaga nr 25	Uwagi ogólne	Rowerowe połączenie Skawina	W dokumencie pominięto całkowicie kwestię	Uwaga częściowo uwzględniona.

		<p>– Kraków</p>	<p>stworzenia ciągów rowerowych ze Skawiny do Krakowa. Nie jest prawdą, że mieszkańcy Skawiny nie jeżdżą do Krakowa rowerem (ja np. jeżdżę regularnie). Tym bardziej nie jest prawdą, że nie mają na to ochoty. Niestety, spore braki infrastrukturalne uniemożliwiają sprawne dostanie się do miasta rowerem. W tym kontekście konieczne wydaje się stworzenie dwóch ciągów rowerowych:</p> <p>a) przez Sidzinę i obok szpitala w Kobierzynie.</p> <p>Wydzielone w jezdni pasy ruchu dla rowerów w ciągu ul. Krakowskiej, następnie w Krakowie ul. Warchałowskiego, Wrony, Spacerową. Na tym odcinku problematyczny jest ruch ul. Spacerową w Krakowie. Ulica ta została wybudowana jako droga lokalna (dojazd wyłącznie do posesji) i inny ruch samochodowy był na niej zakazany. Jakiś czas temu dopuszczono jednak na niej ruch ogólny i bardzo wielu kierowców tędy właśnie jeździ do Krakowa. Tak duży ruch samochodów na wąskiej drodze skutecznie odstrasza i zniechęca rowerzystów. Rozwiązaniem efektywnym, a jednocześnie bardzo tanim w wykonaniu byłaby instalacja barierki na moście nad autostradą, uniemożliwiająca tranzytowy ruch samochodów. W ten sposób powstałby bardzo wygodny i efektywny korytarz rowerowy łączący Skawinę z Krakowem. Decyzja ta rzecz jasna leży w gestii samorządu Krakowa, jednak aktywne działania radnych ze Skawiny i współpraca na poziomie międzygminnym mogłyby wydatnie pomóc w podjęciu właściwych decyzji.</p> <p>b) wzdłuż obwodnicy / DK44</p> <p>Ciąg rowerowy wzdłuż obwodnicy Skawiny jest</p>	<p>Plan Mobilności zakłada, iż ze względu na znaczną odległość i pochylenia na trasie Skawina - Kraków nie ma możliwości zachęcenia do takich podróży dużej liczby mieszkańców - stąd założenie skupienia się na podróżach krótszych oraz dojazdach do przystanków kolejowych.</p> <p>Podjmiemy rozmowy z miastem Kraków ws. zmian w ul. Spacerowej.</p>
--	--	-----------------	---	--

			umieszczony w planie. Również (co postuluję w dalszych uwagach) należy wydzielić pas ruchu dla rowerów w ulicy Krakowskiej. Ciąg ten należałoby przedłużyć również na terenie Krakowa, a za węzłem autostradowym wybudować wydzieloną drogę dla rowerów. Tu – jak poprzednio aktywne działania gminy Skawina w tym względzie mogą okazać się nieocenione.	
Uwaga nr 26	Str 54.	<p>- Zamiast budować drogi rowerowe / ciagi pieszo-rowerowe w centrum Skawiny (ul. Konstytucji, Żwirki i Wigury, 29 listopada, Popieluszki, Kościuszki) należy wytyczyć pasy rowerowe w jezdni (po obu stronach) . Tam, gdzie jezdnia nie ma wystarczającej szerokości na wydzielenie pasów dla rowerów, należy ograniczyć się do wymalowania „sierżantów”. Wszystkie wymienione ulice należy objąć strefą „tempo 30”.</p> <p>- Analogiczne działania podjąć w ciągu ulicy Korabnickiej. Również ulica Korabnicka (na całej długości) powinna zostać objęta strefą „tempo 30”</p> <p>- Dopuszczyć do ruchu rowerowego ul. Estery wraz z budową pochylni łączącej ją z ulicą Popieluszki</p>	Ograniczenie dopuszczalnej prędkości do 30 km/h nie będzie uciążliwe dla kierowców (na większości wskazanych odcinków już dziś jest taka realna prędkość ruchu), przeciwnie pozytywnie wpłynie na płynność ruchu. Wyznaczenie pasów ruchu rowerowego w ramach istniejącej infrastruktury obniży koszty przebudowy (zaoszczędzone fundusze można przeznaczyć na budowę połączeń między miejscowościami, które w przedstawionym planie zostały pominięte), pozwoli uniknąć zbędnej wycinki drzew, a także wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo, zwłaszcza w obrębie skrzyżowań.	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Istnieje spór pomiędzy ekspertami w zakresie infrastruktury rowerowej odnośnie przewagi pasów rowerowych nad drogami dla rowerów.</p> <p>Plan Mobilności zakłada kompromis, czyli uspokojenie ruchu w ścisłym centrum oraz infrastrukturę poza.</p> <p>W naszym założeniu ul. Żwirki i Wigury oraz ul. Radziszowska są główną osią ruchu rowerowego do rynku i dworca PKP. Jest to ciąg zapewniający bezpośredni dostęp dla mieszkańców Starego Osiedla, a także zapewnia komunikację z osiedla Radziszowskiego. Ruch z pozostałych osiedli ma być zapewniony poprzez ulice krzyżujące się z ww. ulicami i rynkiem (głównie poprzez elementy fizycznego uspokojenia ruchu, w tym m.in. elementy wskazane w uwadze.)</p> <p>Jednak możliwość wprowadzenia proponowanych rozwiązań uzależniona jest od zgody zarządcy drogi (tj. Zarządu Dróg Powiatu Krakowskiego - ZDPK) do którego należy część</p>

		- Dopuszczyć kontra ruch rowerowy na większości ulic jednokierunkowych. W szczególności wprowadzić w życie rozwiązanie przyjęte dla ul. Krzywej oraz przywrócić bezmyślnie zakazany ruch rowerowy w obu kierunkach na ul. Wspólnej.		z wymienionych dróg. Obecnie trwają uzgodnienia techniczne pomiędzy Gminą, a ZDPK.
Uwaga nr 27	Str. 54	- Wyznaczyć pasy dla ruchu rowerów (w jezdni, po obu stronach jezdni) w ciągu ulic Mickiewicza i Krakowskiej. - Zakazać ruchu samochodów ciężarowych na wymienionych ulicach (za wyjątkiem dostaw do sklepów w ściśle określonych godzinach poza szczytem przewozowym).	Jeźdnie wraz w poboczem są tu na tyle szerokie, że wyznaczenie pasów dla ruchu rowerów nie spowoduje ograniczenia płynności ruchu. Wobec istnienia obwodnicy dopuszczenie ruchu ciężarowego przez centrum miasta nie ma żadnego uzasadnienia	ul. Mickiewicza i ul. Krakowska leżą w ciągu drogi krajowej nr 44, stąd możliwość wprowadzenia zmian na tych drogach leży w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Uwaga nr 28	Str. 54	Przywrócić „obszar zabudowany” na całej długości ulicy Energetyków. Wybudować / naprawić chodnik wzdłuż ulicy.	Jest to obszar miejski, po którym również poruszają się piesi i rowerzyści. Znajdują się tam wjazdy do elektrowni, dodatkowo jest ostry zakręt, którego pokonywanie z prędkością 70 km/h jest szalenie niebezpieczne.	Uwaga zasadna. Do uwzględnienia, preferowane ograniczenie nie wynikające z obszaru zabudowanego, a oznakowania. Jednak możliwość wprowadzenia tego rozwiązania uzależniona jest od zgody zarządcy drogi (tj. Zarządu Dróg Powiatu Krakowskiego - ZDPK)
Uwaga nr 29	Str. 57.	Rozszerzyć obszar uspokojenia ruchu do prędkości 30 km/h o ulice Żwirki i Wigury (na całej długości), Konstytucji, Kościuszki, Jana Pawła II, Popiełuszki, Kopernika,	Nie ma żadnego uzasadnienia dla wyższej prędkości poruszania się samochodów w obszarze stricte miejskim, gdzie piesi i rowerzyści powinni się czuć bezpiecznie i być uprzywilejowanymi uczestnikami ruchu.	Plan Mobilności obejmuje fizyczne uspokojenie ruchu na wybranych obszarach w centrum, obecnie są one poddawane szczegółowym analizom technicznym (gdzie jakie urządzenia można posadowić). Część dróg wymienionych w uwadze jest w zarządzie Zarządu Dróg Powiatu

		Korabnicką. W miarę możliwości stosować ograniczenie wymuszające wahadłowy ruch samochodów zaproponowane w uwadze nr 2.		Krakowskiego.
Uwaga nr 30	Str. 58	Wybudować chodniki w ciągu DK44 ca całym obszarze gminy. W obszarach zabudowanych dopuścić na nich ruch rowerów (bez ograniczania możliwości ruchu rowerów w jezdni).  Poza obszarami zabudowanymi wybudować ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni asfaltowej fizycznie oddzielone od jezdni pasem zieleni.	Jest to kwestia <b>priorytetowa</b> , która nie podlega dyskusji. Brak chodników w niemal wszystkich miejscowościach na terenie gminy jest dla mieszkańców bardzo uciążliwy i niebezpieczny.	Jest to zadanie zarządcy drogi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Uwaga nr 31	Str. 58.	Dopisać do planu uwagę, że wszystkie budowane drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe muszą mieć nawierzchnię asfaltową (niedopuszczalne są kostki bauma, płyty, szuter itp.), muszą być pozbawione krawężników i w ich początkowych / końcowych odcinkach należy zadbać o czytelne i prawidłowe oznakowanie ułatwiające rowerzystom włączenie się do dalszego ruchu w jezdni z zachowaniem ich bezpieczeństwa oraz	To powinno być oczywiste, ale widząc fuszerkę która odwalana jest i dziś przy obecnie realizowanych inwestycjach rowerowych, należy zwrócić na te aspekty szczególną uwagę.	Uwaga uwzględniona.

		pierwszeństwa przejazdu.		
Uwaga nr 32	Str.58	Należy jasno wskazać, że w projektowanych ciągach pieszo-rowerowych obszary ruchu rowerów i pieszych będą fizycznie odseparowane (choćby przez odpowiednie oznakowanie poziome). Jeżeli (ze względu na szerokość możliwej do budowy drogi) okaże się to nierealizowalne lepiej inwestycję oznaczyć jako ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerów, bez ograniczania ruchu rowerowego w jezdni.	Projektowane ciągi mają służyć sprawnemu i bezpiecznemu przemieszczaniu się.	Uwaga uwzględniona.
Uwaga nr 33	Str. 68	Kluczową kwestią jest czasowe ograniczenie możliwości parkowania w oznaczonych strefach – dopuszczalny postój max 20-30 minut. Weryfikowane za pomocą zegarów umieszczanych za szybą. Wprowadzanie opłat za parkowanie wydaje się zbędne.	Ograniczenie czasu parkowania wymusi rotację na miejscach parkingowych i wydaje się być na chwilę obecną wystarczającym rozwiązaniem pozwalającym zapewnić dostęp do miejsc parkingowych wszystkim zainteresowanym.	Uwaga częściowo uwzględniona. Proponujemy wprowadzenie strefy ograniczonego parkowania, a opłaty dopiero powyżej pierwszej godziny.
Uwaga nr 34	Str. 69	Parking przy centrum komunikacyjnym powinien być dostępny bez ograniczeń i w całości bezpłatny.	Należy umożliwić swobodne pozostawienie samochodów także tym, którzy w dalszą drogę chcą udać się pieszo lub rowerem.	Uwaga częściowo uwzględniona.  Parking przy SCK będzie podzielony na dwie części parking P&R dla osób kontynuujących podróż koleją (opłata za parking w cenie biletu) oraz bezpłatny parking miejski (200 miejsc postojowych)

Uwaga nr 35	Str 69	<p>Warto zwrócić uwagę na jakość i użyteczność stojaków rowerowych. Powinny to być stojaki U-kształtne pozwalające zapiąć rower jednocześnie za ramę i koło, niezależnie od szerokości tego koła i także przy pomocy zapięcia typu U-lock.</p> <p>Miejsc na rowery powinno być co najmniej 100. Należy zapewnić odpowiednią organizację przestrzenną parkingu rowerowego, w szczególności odstęp między sąsiadującymi stojakami, tak aby swobodne poruszanie się po parkingu w czasie szczytu przewozowego było możliwe, a rowery dało się swobodnie zapiąć/odpiąć bez zbytniego przeciskania się.</p>	<p>Praktyka pokazuje, że z doborem dobrych stojaków jest problem, na potęgę stosowane są bezużyteczne „wyrwikółka”, stojaki, do których nie mieszczą się rowery z grubymi oponami, czy też uniemożliwiające ich bezpieczne zapięcie. Aby nie powielać tego typu błędów należy zwrócić baczną uwagę na te kwestie już na etapie projektowania.</p>	Uwaga uwzględniona.
Uwaga nr 36	Str. 71-73	<p>Uwagi dotyczące jakości parkingu rowerowego jak w punkcie 15. Dodatkowo wątpliwości moje budzi sugerowana liczba miejsc dla rowerów (po 25 stojaków na każdej stacji/przystanku). Liczba ta nie została w żaden sposób uzasadniona i wygląda na wziętą z tzw. „czapy”. Nie podejmuję się wskazania ile</p>	j.w.	<p>W planie mobilności wskazano przede wszystkim, iż każdy parking powinien być wyposażony w zadaszone stojaki. Trudno jest jednoznacznie określić ich liczbę. Proponujemy więc na początek ilość porównywalną z parkingami w innych podobnych lokalizacjach. Każdy parking będzie posiadał rezerwę terenową na rozbudowę infrastruktury. Montaż dodatkowych stojaków nie jest ani czasochłonnym, ani kosztownym rozwiązaniem i może być realizowane sukcesywnie w miarę</p>



		konkretnie miejsc jest potrzebnych, ale obserwując obłożenie rowerami przystanków w licznych wioskach w Europie, może się okazać, że (jeśli założenia planu zostaną spełnione) jest to liczba zbyt mała.		zaobserwowanych potrzeb.
--	--	--	--	--------------------------

## V. Podsumowanie przebiegu konsultacji społecznych

Podczas przeprowadzonych konsultacji do dokumentu: „Plan Mobilności dla Gminy Skawina”, wpłynęło łącznie 8 uwag, w tym 6 na Formularzu Zgłaszania Uwag oraz 2 w postaci wiadomości mailowej. Zgłaszane uwagi miały zróżnicowany charakter. Część odnosiła się do szczegółowych zapisów natomiast inne miały postać ogólnych uwag. W badaniu ankietowym, które było częścią konsultacji wzięło udział 904 ankietowanych. Konsultacje objęły cały obszar gminy. W ramach podsumowania konsultacji społecznych zostały zorganizowane dwa spotkania w formie paneli dyskusyjnych w dniu 19.01.2016 r. w Świetlicy Wiejskiej w Zelczynie oraz 21.01.2016r. w Sali obrad Ratusza Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie. Spotkania prowadził ekspert z zakresu wiedzy o transporcie publicznym, twórca Planu Mobilności - mgr inż. Łukasz Franek z Politechniki Krakowskiej.