

Informacja o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa w konsultacjach społecznych dokumentu pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Jaworzna”

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (w tym nr rozdziału i nr strony)	Treść uwagi/ propozycja zmiany	Uwzględnienie / Nie uwzględnienie zmiany	Uzasadnienie decyzji
1	Strona 32 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	W rozdziale tym skupiono się tylko na określeniu potencjalnych celach podróży. Nie odniesiono się w żaden sposób do kierunków, z których takie osoby przybywają. Skupiono się tylko na przebudowie najczęściej korzystanych przystanków, a w żaden sposób nie odniesiono się do istniejących przystanków z dala od Centrum Miasta. Dlaczego nie zaleca się w Planie, skoro flota jest bardzo nowoczesna, bezwarunkowego opuszczania/ uchylenia podwozia celem poprawy komfortu dostępu osobom starszym i ograniczonym ruchowo. Takie zachowanie powinno być standardowym rozwiązaniem, szczególnie gdy wyposażenie autobusu na to pozwala. Dodatkowo, dlaczego najnowsze autobusy nie mają automatycznie wysuwanych platform ułatwiających wsiadanie ludziom na wózkach?	Nie uwzględniono	Roz. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego - skupia się przede wszystkim na infrastrukturze przystankowej należącej do Gminy Miasta Jaworzna. Wskazanie przystanków o największej częstotliwości użytkowania przez osoby niepełnosprawne pozwala na uzyskanie największych korzyści społecznych oraz minimalizuje wydatki. Przymusowe stosowanie przykłąku czy też innego rozwiązania technicznego jako rozwiązanie operacyjne nie może być przedmiotem dokumentu strategicznego.
2	Strona 35 Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej	Jako jedno ze źródeł finansowania przedstawia się opłaty z biletów. Jednakże w żaden sposób nie przedstawiono jaki wpływ na kondycje finansowa PKM Jaworzno było wprowadzenie rewolucyjnej taryfy w czerwcu 2018 roku. Ten rozdział należy uzupełnić o dokładne wyliczenia wpływu oraz dodatkowego obciążenia budżetu Gminy z tym związanym. Już przy poprzedniej, bardzo atrakcyjnej taryfie, wpływy z biletów pokrywały jedynie 30% kosztów działalności	Nie uwzględniono	Roz. Źródła i formy finansowania komunikacji miejskiej ukazuje szereg źródeł finansowania spółki oraz zwraca uwagę na zmianę oferty przewozowej operatora poprzez zwiększenie liczby wzm. Rolą tego rozdziału nie jest ocenianie aktualnej taryfy a wskazanie źródeł i form finansowania.

		<p>przedsiębiorstwa. Istnieje uzasadnione przekonanie, że w przypadku tak atrakcyjnej taryfy, finansowanie przedsiębiorstwa obniży się, co będzie skutkowało zwiększoną dotacją z budżetu Miasta Jaworzna. Półroczny okres jest wystarczającym, na podanie dokładnych wyliczeń z perspektywa na przyszłe lata.</p>		
3	Strona 37 Taryfa biletowa	<p>Uważa się, że zmiana taryfy nakłoni mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Jednakże, po 6 miesiącach od wprowadzenia taryfy nie wykazano, wpływu na zwiększoną ilość podróży. To potwierdza ankieta przedstawiona na stronie 43. Rozdział ten wymaga uaktualnienia o badania i rzeczywiste wyliczenia wpływu taryfy na zwiększenie ilości podróży transportem zbiorowym. Należy przedstawić dokładne dane wskazujące wpływ taryfy na zwiększenie ilości podróży transportem zbiorowym.</p>	Nie uwzględniono	<p>Wyniki przedstawione w ankiecie są danymi zbiorczymi właściwymi dla zachowań pasażerów w aglomeracjach miejskich. Dla oceny wpływu poszczególnych rozwiązań operacyjnych na popyt oraz zachowania komunikacyjne ludności niezbędne byłoby przeprowadzenie kompleksowych badań zachowań komunikacyjnych co nie jest przedmiotem niniejszego dokumentu.</p>
4	Strona 44 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej	<p>Według badań, jako najważniejszy postulat określa się czas przejazdu. Jednak w dalszej części Planu jest to błędnie interpretowane. Za czas przejazdu podaje się tylko rzeczywisty czas jazdy autobusu pomijając czas oczekiwania na transport. Dla każdego użytkownika, czas przejazdu jest sumą czasu dotarcia do przystanku, czasu oczekiwania i przejazdu. Niestety tak postawione pytania w ankiecie, zamazują prawdziwy obraz oczekiwań użytkowników komunikacji publicznej. To można wywnioskować z wykresu nr 10 na stronie 44, że pomimo rewolucyjnej taryfy, w dalszym ciągu 61% podróży odbywa się samochodem. Wykres nr 8 pokazuje zatrważające dane, że tylko kilka procent społeczeństwa korzysta z komunikacji publicznej codziennie. Badania i ankiety muszą być powtórzone z lepiej dobranymi pytaniami pokazującymi prawdziwy obraz opinii publicznej i stopnia</p>	Nie uwzględniono	<p>Dane przedstawione w roz. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej, są danymi zbiorczymi właściwymi dla zachowań pasażerów w aglomeracjach miejskich. W przedstawionej analizie wykazano nie tylko czas przejazdu, ale również punktualność, częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej oraz lokalizację przystanków. Według analiz to właśnie czas przejazdu jest najważniejszym czynnikiem wpływającym na wybór środka transportu, niż czas dojścia czy punktualność.</p>

		wykorzystania transportu zbiorowego. Należy także udowodnić jak dalsza elektryfikacja transportu zbiorowego wpłynie na wzrost jego popularności.		
5	Strona 53 Aspekt ochrony środowiska	Stan nawierzchni w wielu miejscach pozostawia wiele do życzenia. Ponadto w mieście brak jest sprzątanania ulic, powodując zwiększenie smogu. W tym rozdziale brak jest zaleceń odnośnie częstotliwości i technologii oczyszczania ulic, szczególnie po okresie zimowym. Wszystkim jest wiadome, zalegające warstwy piasku. Niestety usuwanie ich metoda ręczna jest nieefektywne i powinno się zlecić regularne oczyszczanie ulic z zalegającego pyłu na mokro.	Nie uwzględniono	Roz. Aspekt ochrony środowiska zawiera opis mówiący o odpowiednim utrzymaniu stanu nawierzchni w celu zmniejszenia zanieczyszczeń do atmosfery. Dokument plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie jest dokumentem oceniającym oraz zalecającym realizację sprzątanania ulic, tym bardziej wskazującym na metodę realizacji zadania.
6	Strona 54 Rozwój elektromobilności w zakresie podwyższenia standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego	Na tej stronie oraz poprzedniej odnosi się do dokumentu o ekonomicznej analizie wykorzystania autobusów elektrycznych. Niestety sam w sobie ten dokument jest źle sformułowany, ponieważ porównano w nim ekonomiczne aspekty użytkowania autobusu tradycyjnego, napędzanego silnikiem, spalinowym, autobusu elektrycznego. To wszystko porównano w technologia napędu wodorem. To jest błędem, ponieważ nie rozważono napędu CNG. Ponadto, w tym dokumencie, na który się powołuje Plan, przyjęto emisje CO ₂ na poziomie zerowym. To jest następnym błędem, niezgodnym z rozporządzeniem odpowiedniego Ministerstwa. Ponadto historia i odczyty zainstalowanych czujników pomiarów jakości powietrza pokazują brak wpływu elektryfikacji na podwyższenie jakości powietrza w Jaworznie. Nawet 30% flota elektrycznych autobusów, nie przyczyniła się do znaczącej, a nawet żadnej poprawy jakości powietrza. Tez rozdział wymaga korekty i spojrzenia na inne aspekty środowiskowe, ponieważ przytoczone tu tezy odnoszą się do	Nie uwzględniono	Dokument pt. „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych” uwzględnia nie tylko aspekt ekonomiczny, również aspekty ekonomiczno-społeczne uwzględniające zyski środowiskowe z eksploatacji autobusów o napędzie zeroemisyjnym. W powyższym dokumencie nie został przeanalizowany wariant wprowadzenia autobusów o napędzie alternatywnym np. zasilany gazem CNG, ponieważ: 1) w Gminie Miasta Jaworzna w momencie przeprowadzania analizy istniała już infrastruktura pozwalająca na eksploatację autobusów elektrycznych. 2) pojazdy zasilane CNG w oparciu o brzmienie ustawy w chwili opracowania AKK nie są traktowane jako pojazdy zeroemisyjne a tego dotyczyła analiza. Ponadto Gmina Miasta Jaworzna oraz PKM realizują inwestycję w pojazdy o napędzie zeroemisyjnym.

		bliżej nieokreślonej przyszłości, nie popartej rzeczywistymi wynikami.		
7	Strona 60 Odnowa taboru i infrastruktury	W poprzedniej wersji Planu zalecono zakup większej ilości autobusów mniejszych, kosztem dużych, w celu poprawienia częstotliwości i dostępności transportu publicznego. Niestety to nie zostało zrealizowane podczas zakupu nowych 20 autobusów. Tym bardziej jest wielce niezrozumiale, dlaczego w tej aktualizacji Planu nie podtrzymuje się tego zalecenia. Od czasu ostatniego Planu niewiele się zmieniło, natomiast zalecenia zmieniły się znacząco. Proszę wytłumaczyć dlaczego? Zamiast tego, proponuje się zakup autobusów wyposażonych w tzw. przyklęk (strona 64), gdzie to już obecnie standardem od kilkunastu lat, niestety nie używanym w mieście Jaworzno.	Nie uwzględniono	W roz. Odnowa taboru i infrastruktury mowa jest o standardach w zakresie taboru uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych, stąd w jednym z elementów pożądanym w pojeździe jest przyklęk, który ułatwia osobom niepełnosprawnym wsiadanie do pojazdu. Harmonogram planowanych inwestycji przedstawiony w roz. Odnowa taboru i infrastruktury, wskazuje zakup 20 autobusów o napędzie zeroemisyjnym . 25% inwestycji to pojazdy klasy MIDI, które operator PTZ planuje zakupić w celu poprawienia dostępności transportu publicznego.
8	Strona 69 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Jaworzna	Wskazanie systemu roweru miejskiego, a także integracji dróg dla rowerów jako alternatywy i części transportu publicznego jest użyte niecelowo. Obecne drogi dla rowerów nie stanowią sieci i plany Miasta Jaworzna nie przewidują poprawy w tym temacie. Drogi dla rowerów są budowane przypadkowo, a żadne środki budżetowa nie są przewidziane na poprawę obecnej sytuacji. Ponadto, przetarg na rower miejski pozostał nierozwiązany i nie jest wiadome kiedy będzie zrealizowany. Strona 69 wymaga uaktualnienia o obecna sytuacje.	Nie uwzględniono	W roz. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miasta Jaworzna wskazuje na wdrożenie innowacyjnych rozwiązań transportowych, dlatego w tym rozdziale pojawiło się wprowadzenie systemu roweru miejskiego. System Roweru Miejskiego w znacznym stopniu zwiększyłby szanse na przejęcie pracy przewozowej realizowanej za pomocą samochodów osobowych przez ruch rowerowy czy pieszy. Jest to zapis mówiący o potencjalnych kierunkach rozwoju a nie opisujący podjęte już działania.
9	Strona 72 Podsumowanie	Dlaczego nie zaleca się zakupu większej ilości, ale mniejszych autobusów w celu zwiększenia dostępności oraz częstotliwości kursowania autobusów w poszczególnych dzielnicach? Dlaczego nie przedstawiono w Planie wpływu na środowisko eksploatacji surowców potrzebnych na produkcje baterii oraz emisji podczas ich produkcji. Dlaczego nie wymaga się	Nie uwzględniono	Dokument wskazują plany inwestycyjne operatora, uwzględniając potrzeby publicznego transportu zbiorowego. Zakup różnej klasy pojazdów, wynika ze względu na wiele czynników m.in.: zwiększenie napełnień pasażerów w pojazdach komunikacji publicznej, poprawę dostępności transportu publicznego,

		<p>kategorycznego używania uchyłu autobusu na każdym przystanku?</p>		<p>zwiększenie liczby eksploatowanych pojazdów.</p>
10	Uwaga ogólna	<p>Aktualizacja planu transportowego powinna zawierać:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aktualne dane na temat wykorzystania oferty przewozowej i komfortu jazdy (na podstawie identyfikacji długich kursów bez wolnych miejsc siedzących), • plan połączeń z wysoką częstotliwością kursów, tj. minimum co 15 minut w ciągu dnia (potencjalne potoki pasażerskie powinny zostać określone na podstawie podróży odbywanych obecnie transportem zbiorowym i indywidualnym), • konkretne rekomendacje dla zmian w ofercie przewozowej (które linie wymagają dodatkowych kursów o danej porze lub pojazdów o innej pojemności), • oszacowanie kosztów wykonania planu (zakupu autobusów, zatrudnienie nowych kierowców, powiększenie liczby wozokilometrów). 	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Dokument aktualizacji planu transportowego zawiera analizę historyczną oraz porównawczą preferowanych cech komunikacji zbiorowej, które zwracają uwagę na wiele czynników. Jednym z nich jest komfort, który jest drugim najbardziej wpływającym czynnikiem na wybór środka transportu. Szczegółowe dane na temat wykorzystania oferty przewozowej i komfortu jazdy wymagałyby przeprowadzenie dodatkowych badań.</p> <p>Zapisy w dokumencie zwracają uwagę na nieustanne dążenie do jak najpełniejszego zaspokajania potrzeb przewozowych pasażerów przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Konkretne rekomendacje dla zmian kursów na poszczególnych liniach czy też każde inne rozwiązania techniczne jako rozwiązanie operacyjne nie może być przedmiotem dokumentu strategicznego, gdyż każda zmiana operacyjna w tym zakresie wymagałaby nieustannej zmiany dokumenty strategicznego.</p>