



Załącznik nr 2

Rozpatrzenie uwag i wniosków

Raport z partycypacji

**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego**

Zarządzenie Nr 362/2025
Prezydenta Miasta Rzeszowa
z dnia 9 kwietnia 2025 r.

w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków wniesionych do projektu dokumentu
pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego"
wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

Na podstawie art. 30 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, z późn. zm.) oraz art. 42 w związku z art. 39 i art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.), oraz w związku z Porozumieniem Międzygminnym z dnia 19 czerwca 2024 r. w sprawie sporządzenia wspólnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2024 r. poz. 3135),

Prezydent Miasta Rzeszowa
zarządza, co następuje

§1

1. Rozpatruje się uwagi i wnioski wniesione do projektu dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, wyłożonych do publicznego wglądu w dniach od 18 marca 2025 r. do 7 kwietnia 2025 r., w sposób określony w załączniku do niniejszego zarządzenia.
2. Integralną częścią niniejszego zarządzenia jest załącznik, o którym mowa w ust. 1 – „Wykaz uwag i wniosków zgłoszonych do wyłożonego do publicznego wglądu w dniach 18.03.2025 r. – 07.04.2025 r. projektu dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, oraz informacja o sposobie ich rozpatrzenia i uzasadnienie”.

§2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Rzeszowa

(-)
Konrad Fijołek

w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków wniesionych do projektu dokumentu pn.
"Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

Wykaz uwag i wniosków zgłoszonych do wyłożonego do publicznego wglądu w dniach 18.03.2025 r. - 07.04.2025 r.
projektu dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko
oraz informacja o sposobie ich rozpatrzenia i uzasadnienie

Numer uwagi	Data wpływu	Gmina zamieszkania lub siedziby	Treść uwagi/wniosku lub propozycja zmiany oraz uzasadnienie	Rozpatrzenie Prezydenta Miasta Rzeszowa uwag i wniosków	Uzasadnienie Prezydenta Miasta Rzeszowa do rozpatrzenia uwag i wniosków
1	2	3	4	5	6
1.	24.03.2025	Boguchwała	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>1. Wprowadzenie połączenia bezpośredniego bez przesiadki z kierunku Strzyżowa na lotnisko Jasionka. 2. Dlaczego cel operacyjny 2.18 "Reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń kolejowych" został w harmonogramie przewidziany dopiero od 2026 z zakończeniem 2029 ? To są działania organizacyjne do wdrożenia w 2025 roku.</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Zachęci pracowników strefy Jasionka, podróżnych udających się na lotnisko do korzystania z kolei. Obecnie wizja przesiadki z 30-40 minutowym oczekiwaniem na DK Rzeszów Główny czyni to połączenie nieatrakcyjnym dla pasażerów.</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>Sugestia uruchomienia dodatkowego połączenia jest zgodna z założeniami SUMP, lecz ma charakter realizacyjny. Zależna jest od organizatora przewozów kolejowych, czyli Województwa Podkarpackiego oraz czynników, takich jak np. przepustowość linii kolejowej, czy konieczność uprzedniej budowy dodatkowych miejsc P&R dla zapewnienia obsługi większych potoków pasażerskich. Sugestia ta została przekazana UM WP celem rozpatrzenia i ewentualnej realizacji.</p>
2.	24.03.2025	Boguchwała	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>punkt 5.1 Budowa oświetlenia. Uzupełnić o utworzenie odcinkowych pomiarów prędkości w newralgicznych ulicach na których dochodzi do wypadków, oraz wszystkich odcinkach dróg z ruchem rowerowym. Przy współpracy z Policją.</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>1. Odcinkowy pomiar prędkości jest najskuteczniejszym sposobem egzekwowania przepisów w tym zakresie. I jednocześnie najtańszym. Można częściowo wykorzystać już istniejącą infrastrukturę kamer do sterowania sygnalizacją. 2. Ruch rowerowy na ulicy jest narażony na kolizje z samochodami. Bezpieczeństwo rowerzystów zależy proporcjonalnie od skutecznie egzekwowanych ograniczeń prędkości. Odcinkowy pomiar prędkości zabezpieczy ruch rowerowy na całych odcinkach gdzie ścieżki rowerowe będą korzystać z ulic.</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>Karta działania 5.1 Budowa oświetlenia odnosi się do zagadnień dot. oświetlenia. Zapisy odnośnie egzekwowania przestrzegania przepisów w zakresie ruchu uwzględniono w karcie działania 1.15. W obecnym systemie prawnym te działania są nieskuteczne. Sugestia utworzenia odcinkowych pomiarów prędkości jest zgodna z założeniami SUMP, lecz ma charakter realizacyjny. Sugestia ta została przekazana odpowiednim jednostkom, odpowiedzialnym za ten aspekt wdrażania działania.</p>

3.	24.03.2025	Boguchwała	<p>TREŚĆ: Uzupełnić : W ramach działania zakłada się co najmniej: - wdrożenie odcinkowych pomiarów prędkości z wykorzystaniem automatycznych systemów rozpoznawania rejestracji</p> <p>Systemem powinny być objęte wszystkie odcinki, gdzie drogi są wykorzystywane przez rowerzystów. a także w DZIAŁANIU 4.5 BUDOWA WOONERFÓW – „ULIC DO MIESZKANIA”</p> <p>Można wykorzystać istniejącą sieć kamer dla sterowania sygnalizacją świetlną. Utworzyć komórkę operacyjnie odpowiedzialną za przygotowanie list wykroczeń dla Policji i zgodne z prawem dokumentowanie wykroczeń. Opracować automatyczny system wspomagający raportowanie wykroczeń do systemu Policji. Rozważyć wyłonienie w przetargu operatora systemu.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Uzasadnienie: Dane z Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportowego pokazują, że natężenie ruchu na ulicach wyjazdowych z miasta w ciągu doby może wynosić od około 114 000 do nawet 300 000 pojazdów, w zależności od dnia. Egzekwowanie przestrzegania prawa przy użyciu patroli policyjnych jest przy takim ruchu nieskuteczne. A za tym idzie brak poszanowania dla prawa i obywateli. Tylko wdrożenie rozwiązań automatycznych działających w oparciu o sztuczną inteligencję będzie efektywne, ochroni najbardziej narażonych użytkowników dróg, w tym dzieci, rowerzystów, utrudni nielegalne wyścigi.</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>Karta działania 4.5 Budowa woonefów - "ulic do mieszkania" odnosi się do zagadnień dot. realizacji woonefów. Zapisy odnośnie egzekwowania przestrzegania przepisów w zakresie ruchu uwzględniono w karcie działania 1.15.</p> <p>W obecnym systemie prawnym te działania są nieskuteczne. Sugestia utworzenia odcinkowych pomiarów prędkości jest zgodna z założeniami SUMP, lecz ma charakter realizacyjny. Sugestia ta została przekazana odpowiednim jednostkom, odpowiedzialnym za ten aspekt wdrażania działania.</p>
4.	24.03.2025	Boguchwała	<p>TREŚĆ: OPIS SPOSOBU REALIZACJI dodać "Wydłużyć połączenie z kierunku Strzyżów do stacji Jasionka-Lotnisko. Obecnie konieczna jest przesiadka na stacji Rzeszów Gł. co czyni połączenie nieatrakcyjnym." UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Uatrakcyjni połączenie dla pracowników strefy przemysłowej w Jasionce, mieszkających po południowej stronie Rzeszowa oraz pasażerów lotniska.</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>Sugestia uruchomienia dodatkowego połączenia jest zgodna z założeniami SUMP, lecz ma charakter realizacyjny. Zależna jest od organizatora przewozów kolejowych, czyli Województwa Podkarpackiego oraz czynników, takich jak np. przepustowość linii kolejowej, czy konieczność uprzedniej budowy dodatkowych miejsc P&R dla zapewnienia obsługi większych potoków pasażerskich. Sugestia ta została przekazana UM WP celem rozpatrzenia i ewentualnej realizacji.</p>
5.	24.03.2025	Boguchwała	<p>TREŚĆ: Uwaga do pozycji: - obniżenie prędkości np. poprzez ustawienie znaku obniżającego prędkość lub wprowadzenie stref zamieszkania; w tym sposobie realizacji jest błąd logiczny - ustawienie znaku nie obniża prędkości, dopiero skuteczne jego egzekwowanie. Należy wprowadzić obowiązkowy system egzekwowania wprowadzanych ograniczeń, jako zasadę. Najlepiej jeśli działa automatycznie (odcinkowy pomiar prędkości, foto-radar). UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Dane z Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportowego pokazują, że natężenie ruchu na ulicach wyjazdowych z miasta w ciągu doby może wynosić od około 114 000 do nawet 300 000 pojazdów, w zależności od dnia. Takiej liczby pojazdów nie sposób nadzorować efektywnie z wykorzystaniem patroli Policji. Jedynie automatyczne systemy (odcinkowy pomiar prędkości, foto-radar) będą skuteczne.</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>W obecnym systemie prawnym te działania są nieskuteczne. Sugestia utworzenia odcinkowych pomiarów prędkości jest zgodna z założeniami SUMP, lecz ma charakter realizacyjny. Sugestia ta została przekazana odpowiednim jednostkom, odpowiedzialnym za ten aspekt wdrażania działania.</p>
6.	25.03.2025	Boguchwała	<p>TREŚĆ: Wnioskuje o dodatkowy kurs z Błękitnego Wzgórza przez Al. Batalionów Chłopskich do Al. Powstańców Warszawy około godz. 7:00 oraz 15 i 16-ej. UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Brak bezpośredniego połączenia autobusowego z Kielanówki w kierunku Al. Powstańców Warszawy. Linie 34 i 35 jadą do centrum. Ogromna strata czasu na dojazd do centrum i tam przesiadanie się w 18 lub 0. Część osób wysiada na końcu ul. Staroniwskiej i dalej idzie piechotą przez Al. Batalionów Chłopskich, bo 32 praktycznie nie jest dopasowana do kursów 34 i 35. Dodam, że brakuje chodnika od ostatniego przystanku staroniwska/rzemielnicza01 do Al. Batalionów Chłopskich. Na tej trasie jest kilka szkół i zakładów pracy oraz Politechnika Rzeszowska.</p>	UWZGLĘDNIONO	<p>Działania związane z optymalizacją siatki połączeń oraz rozkładów jazdy będzie wdrażana w ramach działania 2.7. Reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń autobusowych. Szczegóły dotyczące zmian w rozkładach jazdy znajdują się w konkretnych dokumentach realizacyjnych. Uwagę przekazano jednostce, która odpowiada za realizację tego typu przedsięwzięć.</p>

7.	25.03.2025	Boguchwała	<p>TREŚĆ: Budowa ścieżki rowerowej</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Brak ścieżki rowerowej od Błękitne Wzgórze, Kielanówka, ul. Staroniwska do Al. Batalionów Chłopskich</p>	UWZGLĘDNIONO	Działania związane z budową nowych połączeń rowerowych uwzględniono w karcie działania 3.9 Budowa i rozbudowa sieci chodników. Uwagę przekazano jednostce, która odpowiada za realizację tego typu przedsięwzięć.
8.	25.03.2025	Boguchwała	<p>TREŚĆ: Brak chodnika na ul. Staroniwskiej od przystanku staroniwska/rzemielnicza01 do Al. Batalionów Chłopskich.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Wiele osób wysiada na ostatnim przystanku na ul. Staroniwskiej (przystanek staroniwska/rzemielnicza01) aby dalej iść piechotą do Al. Batalionów Chłopskich. Stamtąd piechotą, gdyż linia 32 nie jest dopasowana do kursu 34 i 35</p>	UWZGLĘDNIONO	Działania związane z budową nowych sieci chodników uwzględniono w karcie działania 3.9 Budowa i rozbudowa sieci chodników. Uwagę przekazano jednostce, która odpowiada za realizację tego typu przedsięwzięć.
9.	04.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ: W karcie działania 5.2 wskazano liczbę wybudowanych sygnalizacji świetlnych wzbudzanych na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, jako 5 szt. Tylko w samym Rzeszowie znajduje się więcej przejść dla pieszych, w których powinny znajdować się wzbudzone sygnalizacje świetlne, nie mówiąc już o całym obszarze ROF. Zwłaszcza dotyczy to przejść dla pieszych przebiegających przez drogi o większej dopuszczalnej prędkości maksymalnej niż 50 km/h. Liczba wybudowanych sygnalizacji świetlnych powinna być zdecydowanie wyższa dla całego obszaru ROF.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, zwłaszcza przebiegających przez drogi o większej dopuszczalnej prędkości maksymalnej niż 50 km/h, znacząco poprawia bezpieczeństwo i komfort korzystania przez mieszkańców z przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.</p>	UWZGLĘDNIONO	Lokalizowanie nowych przejść dla pieszych jest ujęte w karcie działania 5.2 Poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych. Podana w karcie liczba jest jedynie wartością minimalną, a nie wartością docelową.
10.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ: Wniosuję o podniesienie wartości docelowej wskaźnika „udział zrównoważonych sposobów przemieszczania się” co najmniej do poziomu 45% w perspektywie roku 2030. Będzie to wyraźny i jednoznaczny sygnał, zarówno dla mieszkańców, jak i dla instytucji odpowiedzialnych za realizację polityki mobilności, że rozwój zrównoważonego transportu w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym stanowi faktyczny priorytet.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Wskaźnik oddziaływania pn. „udział zrównoważonych sposobów przemieszczania się” przewiduje wzrost wykorzystania zrównoważonych form transportu w aglomeracji ROF o zaledwie 0,7 punktu procentowego do roku 2030. Oznacza to, że pomimo planowanych wielomilionowych nakładów na rozwój transportu publicznego i mikromobilności, prognozuje się, iż jedynie ok. 3 tysiące osób zrezygnuje z korzystania z samochodu prywatnego na rzecz bardziej zrównoważonych środków transportu. Tak niska wartość prognozowanej zmiany budzi poważne wątpliwości co do rzeczywistej determinacji władz w dążeniu do osiągnięcia celów związanych ze zrównoważoną mobilnością oraz neutralnością klimatyczną. Należy podkreślić, że dokument SUMP, oprócz roli strategicznej, pełni również funkcję komunikacyjną – wskazuje mieszkańcom, w jakim kierunku zmierza rozwój miasta. Powinien jasno określać, że celem jest stworzenie przestrzeni miejskiej przyjaznej dla ludzi, w której każda forma przemieszczania się – zależna od indywidualnych preferencji – będzie dostępna, bezpieczna i komfortowa. Zgodnie z ogólnymi założeniami dokumentu, priorytetowe znaczenie powinny mieć mobilność aktywna oraz transport zbiorowy. W tym kontekście wieloletnie inwestycje ukierunkowane na odwrócenie trendu wzrostu ruchu samochodowego powinny znaleźć odzwierciedlenie w ambitniejszych wskaźnikach realizacji. Obecnie zaproponowany wzrost wskaźnika udziału zrównoważonych form przemieszczania się z 38,1% do 38,8% w ciągu pięciu lat jest niewspółmierny do skali planowanych działań oraz sprzeczny z narracją publiczną dotyczącą zrównoważonego transportu. Może również podważać wiarygodność udziału Rzeszowa w międzynarodowych inicjatywach, takich jak projekt Net Zero Cities. Dodatkowo należy zauważyć, że planowane uruchomienie Społecznego Funduszu Klimatycznego, z którego Polska może pozyskać środki w wysokości nawet 11 miliardów euro, stwarza realne możliwości dofinansowania inwestycji w obszarze transportu publicznego i mikromobilności.</p>	NIE UWZGLĘDNIONO	Wskazana, krótka perspektywa czasowa (5 lat) realizacji SUMP dla ROF uniemożliwia osiągnięcie wnioskowanej wartości wskaźnika. W założonej perspektywie najistotniejsze jest zatrzymanie trendu wzrostowego udziału komunikacji indywidualnej oraz założenie wzrostu udziału komunikacji zbiorowej w stosunku wartości bazowej, co przeanalizowano na wykresach na str. 42 dokumentu SUMP dla ROF. Efekty realizacj wskazanych do wdrożenia działań.

11.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Wnioskuje o rezygnację z potrzeby opracowania dokumentu zawierającego standardy dotyczące projektowania infrastruktury pieszej oraz rowerowej</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Opracowywanie takiego dokumentu wydaje się niezasadne z uwagi na istniejące już kompleksowe wytyczne opracowane przez Ministerstwo Infrastruktury. „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów” (WR-D-42) oraz „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych” (WR-D-41) – dostępne są na stronie internetowej ministerstwa (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d) i stanowią aktualne, spójne i szczegółowe źródło wiedzy na temat projektowania infrastruktury pieszo-rowerowej, uwzględniające zarówno aspekty techniczne, jak i funkcjonalne, bezpieczeństwo użytkowników oraz dobre praktyki projektowe. Ich stosowanie pozwala na zapewnienie jednolitych standardów jakościowych w skali całego kraju. W związku z powyższym wnoszę o doprecyzowanie zapisów dokumentu SUMP w taki sposób, aby zamiast opracowywania nowego dokumentu lokalnego, wskazano na obowiązek stosowania ogólnopolskich wytycznych Ministerstwa Infrastruktury jako podstawy do planowania, projektowania i realizacji infrastruktury pieszo-rowerowej w ramach ROF. Takie podejście zapewni spójność, efektywność działań i racjonalne wykorzystanie zasobów administracyjnych.</p>	UWZGLĘDNIONO	Karta działania 1.2 Projektowanie infrastruktury transportu w sposób zunifikowany uwzględni objęcie wymagań WR-D-42 oraz WR-D-41, natomiast standardy lokalne mają na celu uszczegółowienie wytycznych krajowych, dostosowanie do warunków lokalnych oraz uwzględnienie aspektów wykonawczych.
12.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>W wierszu "opis sposobu realizacji" należy dodać punkt o treści: wyznaczenie i budowę głównych osi infrastruktury rowerowej w Rzeszowie, w układzie północ-południe oraz wschód-zachód</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Wyznaczenie głównych osi infrastruktury rowerowej w układzie północ-południe oraz wschód-zachód stanowi kluczowy element w budowie spójnej i funkcjonalnej sieci rowerowej w Rzeszowie. Trasy te będą stanowiły szkielet, który umożliwi sprawne przemieszczanie się rowerzystów pomiędzy głównymi punktami miasta oraz zapewni łatwy dostęp do innych elementów infrastruktury rowerowej w obrębie śródmieścia i jego obrzeży. Realizacja tych osi stworzy podstawy do dalszej rozbudowy sieci rowerowej, pozwalając na jej stopniowe zagęszczenie oraz poprawę komfortu i bezpieczeństwa użytkowników. Wprowadzenie takich tras odpowiada również standardom planowania zrównoważonej mobilności i sprzyja rozwojowi transportu alternatywnego, co ma kluczowe znaczenie w kontekście realizacji celów SUMP.</p>	UWZGLĘDNIONO	Uzupełniono kartę działania 3.1 Budowa dróg, ścieżek, ciągów dla rowerów o zapis, jak we wniosku.
13.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Wnioskuje o dokonanie korekty terminologicznej w całym dokumencie poprzez zastąpienie sformułowania „ścieżka rowerowa” odpowiednim terminem zgodnym z przepisami prawa: „droga rowerowa” lub „droga pieszo-rowerowa” – w zależności od kontekstu. Zmiana ta przyczyni się do ujednolicenia języka dokumentu oraz zapewni jego spójność z obowiązującymi aktami prawnymi.</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>W dokumencie SUMP pojawia się wielokrotnie sformułowanie „ścieżka rowerowa”, które nie występuje w obowiązujących przepisach prawa w Polsce. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a także ustawą Prawo o ruchu drogowym, prawidłowym określeniem infrastruktury przeznaczonej wyłącznie dla ruchu rowerowego jest „droga dla rowerów” (potocznie: „droga rowerowa”). W przypadku ciągów wspólnych dla pieszych i rowerzystów stosuje się termin „droga dla pieszych i rowerów” lub „droga pieszo-rowerowa”.</p>	UWZGLĘDNIONO	W dokumencie SUMP dla ROF dodano przypis w Tabeli 3.1, który wyjaśnia użycie sformułowania "ścieżka".

14.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>W strukturach Urzędu Miasta proponuję powołanie wyspecjalizowanego wydziału ds. mobilności, który przejąłby zadania związane z planowaniem i realizacją działań z zakresu zrównoważonego transportu, obecnie rozproszonych pomiędzy różne jednostki.</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Istotną przeszkodą w skutecznym wdrażaniu zapisów dokumentu SUMP może być obecny podział zadań związanych z planowaniem i realizacją polityki mobilności pomiędzy wiele jednostek organizacyjnych Urzędu Miasta, w tym m.in. Miejski Zarząd Dróg (MZD), Miejska Administracja Targowisk i Parkingów (MATIP), Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa (BRMR), Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) oraz Zarząd Zieleni Miejskiej (ZZM). Taka fragmentacja kompetencji może prowadzić do trudności w koordynacji działań, rozmycia odpowiedzialności oraz opóźnień w realizacji celów polityki transportowej. Z uwagi na potrzebę efektywnego i zintegrowanego zarządzania mobilnością miejską, zasadne wydaje się rozważenie zmiany struktury organizacyjnej Urzędu Miasta Rzeszowa. Proponuję powołanie wyspecjalizowanego wydziału ds. mobilności, który przejąłby zadania związane z planowaniem i realizacją działań z zakresu zrównoważonego transportu, obecnie rozproszonych pomiędzy różne jednostki. Tego rodzaju jednostka mogłaby pełnić rolę koordynatora wdrażania dokumentu SUMP, a także odpowiadać za strategiczne planowanie, monitoring postępów, pozyskiwanie środków zewnętrznych i współpracę z interesariuszami. Integracja kompetencji w jednym wydziale ułatwiłaby spójną realizację polityki mobilności oraz zwiększyła skuteczność działań na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu.</p>	UWZGLĘDNIONO	<p>Kwestie te uwzględniono w Rozdziale 8 Monitoring i ewaluacja dokumentu SUMP dla ROF. Dokument nie może przesądzać rozwiązań o charakterze organizacyjnym. Dla prawidłowego funkcjonowania systemów transportowych, nie tylko w mieście centralnym, konieczna jest ścisła współpraca pomiędzy gminami całego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Sugestie zostały przekazane do wszystkich Partnerów ROF.</p>
15.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>W tabeli dotyczącej działania 1.13, w wierszu "opis sposobu realizacji" wnioskuję o dodanie punktu o treści: "wprowadzenie ograniczenia maksymalnego czasu postoju pojazdu w strefie płatnego parkowania – np. do 3 godzin – z wyłączeniem mieszkańców posiadających wykupiony abonament na dane miejsce parkingowe (dotyczy Rzeszowa)".</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie służyłoby zwiększeniu rotacji miejsc postojowych w centrum miasta, co jest szczególnie istotne w kontekście ograniczonej przestrzeni parkingowej oraz potrzeby zwiększenia dostępności krótkoterminowego parkowania dla klientów, interesantów i dostawców. Ograniczenie czasu postoju mogłoby również skutecznie zniechęcać do wykorzystywania samochodu prywatnego jako codziennego środka transportu do pracy w śródmieściu, jednocześnie promując alternatywne formy mobilności, takie jak transport publiczny czy mikromobilność.</p>	UWZGLĘDNIONO	<p>Sugestia jest zgodna z założeniami SUMP, natomiast szczegółowe rozwiązania dot. parkowania znajdują się w dokumencie wykonawczym karty działania 1.3 Analiza dotycząca kształtowania strategii parkowania. Uwagę przekazano jednostce, która odpowiada za realizację tego typu przedsięwzięć.</p>
16.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Wnioskuję o dostosowanie harmonogramu działań związanych z transportem zbiorowym w taki sposób, aby reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń (działanie 2.7) została zrealizowana jako pierwsza – w możliwie najwcześniejszym etapie wdrażania SUMP – a pozostałe działania stanowiły jej konsekwencję. Dodatkowo proszę o doprecyzowanie, na czym dokładnie ma polegać planowana reorganizacja siatki połączeń. Czy zakłada się całkowite przeprojektowanie układu linii autobusowych, oparte na nowej analizie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, czy będzie to jedynie kolejna modyfikacja dotychczasowego, istniejącego systemu?</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Zgodnie z dokumentem SUMP, w działaniu 2.7 planowana jest reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń transportu zbiorowego w latach 2026–2027. Jednocześnie, działanie 1.7 przewiduje wdrożenie jednolitej numeracji linii autobusowych w latach 2025–2026, a działania 2.11 i 2.12 zakładają usprawnienie funkcjonowania buspasów (lata 2025–2027). W związku z powyższym pojawia się uzasadnione pytanie o logikę i kolejność planowanych działań. Reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń powinna stanowić punkt wyjścia dla pozostałych elementów modernizacji transportu zbiorowego, takich jak zmiana numeracji linii czy dostosowanie infrastruktury (np. buspasów). Wdrożenie działań dotyczących numeracji czy priorytetów dla autobusów przed przeprowadzeniem kompleksowej analizy funkcjonowania systemu może prowadzić do nieefektywności i konieczności ponownych korekt w krótkim czasie.</p>	UWZGLĘDNIONO	<p>Naniesiono korektę horyzontu czasowego do karty działania 1.7 Wprowadzenie jednolitej numeracji dla usług transportu w ROF i zsynchronizowano go z działaniem 2.7 Reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń autobusowych w latach 2026-2027.</p> <p>Działanie 2.12 Usprawnienie funkcjonowania i rozbudowa systemu buspasów w Rzeszowie ma charakter ciągły przez lata 2025-2027 ze względu na jego charakter - część zmian jest prosta i nieskomplikowana do wdrożenia (jak np. godziny obowiązywania), jednak pełne usprawnienie funkcjonowania buspasów może wymagać inwestycji w infrastrukturę, co przekłada finalizację w czasie.</p>

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>W dokumencie wskazano "Wdrożenie spójnego systemu wypożyczania pojazdów zero i niskoemisyjnych na obszarze Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego". Tymczasem w jednym z poniższych tiretów wskazano: utworzenie możliwości wypożyczenia skuterów elektrycznych, wypożyczania zeroemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych.</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Zapisy są ze sobą niespójne. Na marginesie, należy wziąć pod uwagę wysokie (i wciąż rosnące) koszty zakupu/wynajmu tego typu pojazdów oraz konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury do ich obsługi. Rodzi to obawy dotyczące opłacalności tego typu przedsięwzięcia.</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.</p>
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Zgodnie z zapisami przewidziano "przygotowanie standardów wytycznych technicznych dotyczących projektowania, budowy i przebudowy infrastruktury transportowej".</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Budzi wątpliwości koncentracja wyłącznie wokół infrastruktury pieszej i rowerowej. Skoro w dokumencie mowa o unifikacji, to winno się też przenikać z infrastrukturą dla transportu samochodowego. Zwraca się ponadto uwagę na nieaktualną terminologię prawną. Zgodnie z art. 2 pkt. 4a Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (PoRD), pojęcie "chodnik" zastąpione zostało "drogą dla pieszych".</p>		
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>"rzeczywiste czas" przyjazdów autobusów na przystanek</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>uwaga edytorska</p>		
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>"możliwość zakupu tańszych biletów w mniej popularnych godzinach" - jak rozumieć należy "mniej popularne godziny"?</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Należy mieć na uwadze, że nie dla każdego mieszkańca/gościa popularne godziny mieścić muszą się w tym</p>		
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>"wdrożenie w ramach aplikacji mobilnej dostępnej dla każdego użytkownika ruchu drogowego interfejsu z informacją o nadawaniu długości sygnału zielonego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną z wykorzystaniem danych ruchowych w czasie rzeczywistym opartych o algorytmy AI"</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Za niezrozumiałą i chybioną należy uznać przedmiotową propozycję, która w zderzeniu z obowiązkami nałożonymi przez PoRD czyni przedmiotową funkcjonalność bezużyteczną. Co więcej, możliwe jest zrealizowanie tego postulatu poprzez rozwiązanie już sprawdzone i wcześniej funkcjonujące, tj. "sekundniki".</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Proszę wyjaśnić, dlaczego wprowadzenie aplikacji dla ROF przewidziane jest dopiero na 2035 r., podczas gdy bardzo podobny funkcjonalnie moduł dla miasta Rzeszowa planowany jest na rok 2027?</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Zgodnie ze wskaźnikiem ujętym w działaniu, planowane jest przeszkolenie 50% kierowców w strukturach organizatorów. Czy pozostałe 50% posiada już niezbędną wiedzę i doświadczenie, zgodne z założeniami Planu?</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ:</p> <p>Proszę o wyjaśnienie w jaki sposób miasto Rzeszów oraz pozostałe JST zrzeszone w ROF planują poprawić efektywność w zakresie egzekwowania przepisów PoRD? Przedmiotowe zadania należą do Policji i Straży Miejskich/gminnych i są finansowane z budżetów tychże formacji.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	<p>Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.</p>
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Czy należy zatem rozumieć, że planowane są dedykowane środki w celu egzekwowania przepisów w obszarze wyłącznie parkowania i poruszania się po Buspasach? Takie założenia budzą istotne wątpliwości pod kątem prawnym, w szczególności pod kątem gospodarności wydatkowania środków publicznych. Tym bardziej zastanawia plan ich pozyskania ze źródeł zewnętrznych - proszę wyjaśnić.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Na marginesie pominięto kwestię postojów hulajnóg elektrycznych, które w zdecydowanej większości rozrzucone są w miejscach do tego nieprzeznaczonych stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Postulat o całkowite usunięcie jakichkolwiek działań związanych z buspasami (za wyjątkiem ich likwidacji).</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Uzasadnienie: Uzasadnienie: buspasy na przestrzeni ponad dekady funkcjonowania na terenie miasta Rzeszowa nie tylko nie poprawiły płynności ruchu transportu zbiorowego, ale doprowadziły do jeszcze większego zakorkowania miasta. Uzasadnionym jest pogląd, że analizy przemawiające za ich utworzeniem nie tylko okazały się nietrafione na moment ich sporządzenia, ale zawierały także błędne założenia o charakterze długoterminowym. Nie uwzględnili także (lub uwzględnili niewłaściwie) preferencji mieszkańców co do sposobu transportu na terenie miasta Rzeszowa, były zaś bardziej pospiesznymi i chybionymi próbami przenoszenia zagranicznych wzorców na grunt Rzeszowa, • wytyczenie buspasów w oparciu o istniejącą infrastrukturę drogową miasta Rzeszowa naruszało zasady dotyczące wykorzystania infrastruktury, logiki, zasadności i płynności ruchu. Zdecydowana większość buspasów krzyżuje się z innymi drogami miasta, przylega do miejsc parkingowych oraz innej infrastruktury. Już samo to wyklucza płynność transportu zbiorowego, gdyż niemożliwe jest przemieszczanie się przez innych uczestników ruchu bez chociażby częściowego jej wykorzystania. W godzinach szczytu w związku z koniecznością wykonywania licznych manewrów, w tym próby zmiany pasa z buspasa ruchu na zakorkowany w praktyce niweczy istotę, dla jakiej buspasy zostały utworzone. Codziennie są sytuacje, w których kierowcy zamiast przejechać płynnie poszczególny odcinek ulicy i go opuścić, zmuszeni są do stania w korku na innym pasie ruchu (np. Piłsudskiego w stronę Rejtana). Tworzy to błędne koło, w postaci jeszcze większego spowolnienia ruchu. Wszystko to pod czujnym okiem Policji. • poszerzenie sieci buspasów niejednokrotnie odbywało się w sposób nieprofesjonalny i z brakiem poszanowania relacji na linii: mieszkańcy-Władze Miasta (przykład nocnego malowania buspasów na al. Sikorskiego, czy też utrzymujący się silny opór do przeciwnego stanowiska mieszkańców, postulującego zniesienie ich tworzenia) • nieprzemysłane oznakowanie buspasów. Przykładowo na al. Sikorskiego (ponownie) buspas od ul. Robotniczej w kierunku E.Leclerc'a odseparowano od lewego pasa ruchu linią ciągłą (poza bardzo krótkim odcinkiem linii przerywanej na początku buspasa). Jednocześnie ustawiono znak pionowy dotyczący warunków przemieszczania się po buspasie. Biorąc pod uwagę będące w ruchu pojazdy i mnogość informacji na znaku, nie ma szans, by kierowca w przypadku chęci zmiany pasa mógł to zrobić zgodnie z PoRD. Skutkiem tego było nieustanne naruszanie linii ciągłej przez kierujących. Brak możliwości zmiany pasa dotyczył także kierujących skręcających na część główną al. Sikorskiego z ulicy biegnącej wzdłuż ekranów dźwiękochłonnych. Dochodziło do paradoksów, polegających na braku możliwości zmiany pasa na prawy (buspas), nawet wtedy, gdy formalnie nie obowiązywał (np. w weekendy lub święta). • propozycje dotyczące likwidacji zasady 1+2, wytyczania kolejnych odcinków buspasów są nierealne, są jednocześnie konsekwentnym brnięciem w niewłaściwym kierunku, w obliczu niespełnienia pokładanych nadziei w dotychczasowym kształcie systemu transportowego i buspasów. Jednocześnie zaskakujący pomysł objęcia niektórych odcinków całodobowym priorytetem transportu zbiorowego rodzi pytania: na jakiej podstawie uznano konieczność takiego posunięcia? Czy zostały wskazane w sposób nie budzący wątpliwości obszary miasta, w których w godzinach nocnych natężenie ruchu jednoznacznie uzasadnia priorytetyzację transportu zbiorowego? Jakże to dzielnice/osiedla? • dopełnieniem nietrafionych posunięć jest propozycja całodobowego monitorowania wykorzystania buspasów z udziałem w zasadzie wszelkich możliwości technicznych i zasobów ludzkich, przy szerokim zaangażowaniu służb odpowiedzialnych za utrzymanie porządku. Taki postulat uznać należy jako nie tylko dyskwalifikujący, ale wręcz arogancki i opresyjny. Sprawia ponadto, że partnerski charakter dyskusji dokumentu staje się fikcją i ośmiesza miasto w oczach mieszkańców, a także na arenie krajowej.</p> <p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Oba działania powinny być ze sobą połączone.</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p style="text-align: center;">TREŚĆ:</p> <p>Należy w większym stopniu w słuchać się w głosy mieszkańców informujących o zapotrzebowaniu na poszczególne linie w konkretnych przedziałach czasowych. Dotychczasową współpracę w tym zakresie należy ocenić jako niezadowolającą</p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>	<p>POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA</p>	<p>Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.</p>
-----	------------	---------	--	---	---

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ: Postuluje się dodanie tiretu o utworzeniu lokalnych ("osiedlowych") linii autobusowych z możliwością przesiadek na pętlach/przystankach autobusowych wzorem rozwiązania stosowanego w przeszłości na os. Zalesie w Rzeszowie. UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>	<p>POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA</p>	<p>Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.</p>
			<p>TREŚĆ: Postulat jednoznacznego zapewnienia o działaniach dążących do obniżenia cen biletów i zwiększenia konkurencyjności transportu zbiorowego. UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: Działanie do usunięcia jako nietrafione ekonomicznie i z prawnie. Zgodnie z opisem - przedmiotowe propozycje rozumiane są jako rozwiązania ujęte w polskim prawodawstwie jako strefa zamieszkania i strefa ruchu. Tym samym tworzenie podobnego "ciała", jako rezultat bezrefleksyjnego przejmowania wzorców, głównie zagranicznych, nie ma uzasadnienia. Na marginesie, na terenie Polski takie rozwiązania funkcjonują jedynie w największych miastach, a bazowanie na nich, biorąc pod uwagę potencjał urbanistyczno-transportowy Rzeszowa jest postępowaniem na ten moment przedwczesnym. UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: wyniesione przejścia dla pieszych bądź wyniesione skrzyżowania (uspokojenie ruchu, wymuszenie zwalniania pojazdów – wyniesienie pełni funkcję progu zwalniającego); - OPINIA POZYTYWNA z jednoczesnym postulatem zaniechania budowania kolejnych sygnalizacji świetlnych i likwidacji istniejących na ulicach o niewielkim natężeniu ruchu, UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: skracanie przejść dla pieszych przez budowę azyli; - WARUNKOWO POZYTYWNA, w sytuacjach gdy nie będzie to prowadzić do występowania zjawiska nadmiarowych przejść dla pieszych (z wyjątkiem przejść sugerowanych) UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: budowę sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach wraz z czujnikami wykrywającymi pieszych i rowerzystów; - OPINIA NEGATYWNA. Takie rozwiązanie grozi całkowitym chaosem komunikacyjnym, gdyż czujniki wykrywać będą pieszych/rowerzystów przemieszczających się w pobliżu, jednakże nie mających zamiaru skorzystać z przejścia/przejazdu. UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: budowę sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów wraz z czujnikami wykrywającymi pieszych i rowerzystów. - OPINIA NEGATYWNA - jak wyżej UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: audyt przejść dla pieszych pod kątem zgodności ich wytyczenia z obowiązującymi przepisami prawa oraz raportami, np. NIK oraz innych podmiotów upoważnionych do przeprowadzenia audytu w zakresie bezp. ruchu drogowego - postulat dodania nowego tiretu UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ: likwidacja, przekształcenie, wytyczenie nowych przejść dla pieszych (w uzasadnionych przypadkach) - postulat dodania nowego tiretu UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ:</p> <p>zwiększenie liczby osób przeprowadzających pieszych na przejściach dla pieszych, o szczególnie dużym natężeniu ruchu lub w miejscach, gdzie znaczącą część pieszych stanowią dzieci i młodzież - postulat dodania nowego tiretu</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Przed wprowadzeniem nowych stref zamieszkania należy w pierwszej kolejności dokonać audytu dotychczas istniejących, gdyż wiele z nich wyznaczonych jest z naruszeniem prawa. Przykład wielu złych praktyk: https://brd24.pl/infrastruktura/jak-drogowcy-psuja-w-polsce-strefy-zamieszkania-przyklad-z-rzeszowa/, które w wielu przypadkach wciąż nie zostały zlikwidowane.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Opis sposobu realizacji zawiera furtkę umożliwiającą wymianę pojazdów dla samorządów na potrzeby transportu włodarzy poszczególnych JST. Postulat zmiany zapisów, tak by zakup pojazdów dla tej grupy był jednoznacznie wykluczony. Możliwość wymiany pojazdów dla potrzeb funkcjonowania miasta, np. gospodarka komunalna jest pomysłem trafnym, o ile nie będzie wiązać się z nadmiernymi kosztami.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Wskaźnik przewiduje szkolenie jedynie uczniów z klas III/IV szkół podstawowych. Stoi to w sprzeczności z zapisem "Działania edukacyjne będą skierowane do osób w każdym wieku, niezależnie od grupy społecznej do której przynależą.". Należy uspoźnić wskaźnik, albo urealnić opis działania. Postuluje się o szkolenie jak najszerszej grupy dzieci i młodzieży, gdyż ich znajomość przepisów dotyczących poruszania się pieszo, rowerem lub hulajnogą elektryczną jest dalece niewystarczająca.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Postuluje się włączenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego oraz OSK jako partnerów.</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Niedostateczne działania lub ich brak w kierunku sfinalizowania kluczowych dla płynności komunikacyjnej przedsięwzięć na terenie miasta Rzeszowa, np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Południowa Obwodnica Rzeszowa - odcinek, który pod względem długości procedowania bije niechlubne rekordy, a końca (a nawet początku) nie widać, • Łącznik al. Armii Krajowej z ul. Dunikowskiego - bardzo długi czas procedowania, inwestycja dopiero co rozpoczęta, pomimo jej oczywistej niezbędności, • przejazdy kolejowe przy ul. Wypiańskiego oraz Langiewicza - jaskrawe przykłady braku planowania długoterminowego i myślenia perspektywicznego, niemożliwego obecnie do rozwiązania w krótkim czasie. Rozwój PKA w połączeniu z już dużym obciążeniem infrastruktury w obu miejscach dodatkowo pogorszy sytuację, • rondo przy Al. Armii Krajowej i Lwowskiej - koncepcja modernizacji uwzględniona dopiero po licznych zgłoszeniach i skargach mieszkańców o coraz większym natężeniu ruchu i wątpliwościach co do prawidłowości organizacji ruchu w tym miejscu, • ul. Witolda - wskutek masowej zabudowy wielokondygnacyjnej, wąska w tym miejscu droga bardzo szybko się korkuje - problem wielokrotnie poruszany, brak konkretnego rozwiązania ze strony Władz Rzeszowa. <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Należy mieć na uwadze, że tożsame lub podobne problemy mogą wystąpić w innych częściach miasta. Biorąc pod uwagę konsekwentnie wprowadzany chaos architektoniczny będący następstwem wydawania licznych i nie zawsze transparentnych w oczach mieszkańców zgód na zabudowę, wystąpienie tego typu kolejnych problemów jest kwestią czasu.</p>		

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • problem sygnalizacji świetlnej <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>W ciągu ostatnich kilku lat na terenie miasta Rzeszowa rozpoczęto montaż na masową skalę sygnalizacji świetlnej w miejscach, gdzie z powodzeniem funkcjonowały rozwiązania komunikacyjne bez ich udziału. Budziło to zatem wiele wątpliwości, zarówno prawnych, jak i ekonomicznych. Brak jest - poza ogólnym stwierdzeniem o poprawie bezpieczeństwa - szerszych informacji co do przesłanek przemawiających za zasadnością ich montażu. Przykładowo al. Rejtana z jednej płynnych arterii miasta stała się jedną z najbardziej zakorkowanych ulic w mieście. Podobny efekt "osiągnięto" na skrzyżowaniu al. Sikorskiego z Nowowiejską. W godzinach szczytu pojedyncze osoby lub kierowcy zatrzymują setki pojazdów, w krótkim czasie tworząc korek aż pod "rondo" przy hipermarkecie E.Leclerc.</p>	<p>POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA</p>	<p>Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.</p>
			<p>TREŚĆ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • problem przejść dla pieszych <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Większość funkcjonujących na terenie miasta Rzeszowa przejść dla pieszych nie spełnia wymogów prawnych dla tego typu konstrukcji drogowych (przejścia bez sygnalizacji wytyczone na drogach o więcej niż jednym pasie ruchu). Stoi to w sprzeczności z § 34 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Nie do przyjęcia jest argumentacja "legalizująca" przedmiotowe przejścia, wyłącznie dlatego, że powstały przed zmianą przepisów. Warto jednocześnie zwrócić uwagę na Wytyczne Ministra właściwego ds. Transportu projektowania infrastruktury dla pieszych, część 3: Projektowanie przejść dla pieszych</p> <p>Zwraca się również uwagę na skrajnie wysoką liczbę przejść dla pieszych, o czym mowa m.in. w artykule: https://rzeszow-news.pl/w-rzeszowie-jest-za-duzo-przejsc-dla-pieszch-radni-proponuja-audyty/. Wbrew powszechnie forsowanemu błędnemu opiniiom, nie jest to schemat szeroko stosowany w tzw. "starych" krajach Unii Europejskiej. Co więcej, wiele z tych przejść budzi wątpliwości pod kątem zasadności ich istnienia, np. bezpośrednio położone obok siebie dwa przejścia dla pieszych na Al. Żołnierzy I Armii WP (przy skrzyżowaniu z ul. Morgową) w kierunku Ronda im. Kuronia lub zagęszczenie na al. Cieplickiego. Sugeruje się przeprowadzenie audytu i zwrotu w kierunku przejść sugerowanych, zgodnie z art.2 pkt 11a) ustawy Prawo o Ruchu Drogowym.</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>Organizacja ruchu drogowego na terenie Rzeszowa od lat pozostawia wiele do życzenia, pomimo wielokrotnie ponawianych skarg licznych podmiotów (i nierzadko nagłaśnianych przez media) brak jest adekwatnych reakcji ze strony władz Rzeszowa. Do najważniejszych przykładów uchybień w tym obszarze zalicza się m.in.:</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>likwidacja zielonych strzałek</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Dotyczy niektórych skrzyżowań Rzeszowa (np. skręt z ul. Krakowskiej w stronę Lisa-Kuli). Takie rozwiązanie uniemożliwia szybsze opuszczenie skrzyżowania także autobusom, którym docelowo planuje się nadać priorytetową rolę.</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>problem placu Śreniawitów</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Wciąż dozwolony jest skręt w lewo ulicę Szopena, co w godzinach szczytu pogłębia korki. Problem ten był wielokrotnie sygnalizowany (w tym w mediach) i niestety pozostał nierozwiązany. Budzi to sprzeciw, w kontekście np. obowiązujących zakazów skrętu w lewo z ul. Lisa-Kuli w ul. Jagiellońską.</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>wykonywanie robót drogowych w godzinach szczytu</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Problem od lat wielokrotnie sygnalizowany i poruszany przez media - przez władze miasta konsekwentnie zbywany.</p>		

17.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ: niezrozumiały schemat działania sygnalizacji świetlnej</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Funkcjonujący i szeroko promowany system inteligentnego sterowania sygnalizacją świetlną nierzadko zdaje się działać chaotycznie. Codziennie są sytuacje, w których priorytet dostaje kierunek, na którym znajdują się pojedyncze pojazdy lub żadne. Przykładowo: - skrzyżowanie "rondo" koło hipermarketu E.Leclerc - w godzinach porannych próżno liczyć na priorytet ruchu z ul. Sikorskiego w stronę Powstańców W-wy, zaś popołudniami podczas korków na Al. Armii Krajowej sygnalizacja raz świeci się dłużej, raz krócej. Nie jest jasne z czego to wynika, pomimo ciągłego i znacznego natężenia ruchu. - skrzyżowanie ulic: Sikorskiego z Nowowiejską. Zgodnie ze "schematem" zielone światło dostają piesi oraz kierowcy z ul. Nowowiejskiej, potem lewoskręt z Sikorskiego w kier. Nowowiejskiej i reszta ul. Sikorskiego. Tymczasem lewoskręt uruchamia się nawet w przypadku braku pojazdów na pasie, zaś zielone dla skręcających z Nowowiejskiej potrafi świecić się długo, także w przypadku braku pojazdów. - skrzyżowanie ulic: Kopisto z Kilara. Zielone światło dla skręcających z Kilara w lewo w stronę Kopisto nierzadko świeci się niezrozumiale długo (mimo braku pojazdów).</p>	POZOSTAWIONO BEZ ROZPATRZENIA	Przesłane pismo nie zawiera podpisu oraz żadnych danych osobowych, w związku z tym uznane jest jako anonimowe. Ponadto ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn. "Plan Zrównoważonej Mobilności miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego" wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz wyłożeniu do wglądu wskazuje, że uwagi i wnioski należy składać na formularzu, co nie zostało spełnione.
			<p>TREŚĆ: niedostateczną liczbę przeprowadzających przez przejścia dla pieszych</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: W newralgicznych miejscach (np. w pobliżu szkół), ale też w miejscach o dużym natężeniu ruchu czasowe kierowanie ruchu przez ww. osoby poprawiłoby zarówno płynność, jak i pozytywnie wpłynęło na bezpieczeństwo pieszych, w tym najmłodszych.</p>		
			<p>TREŚĆ:</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Na marginesie, poza ww., skutkiem dotychczasowej polityki miasta jest m.in. według rankingu platformy Yanosik Rzeszów zajęcie niechlubnego trzeciego miejsca w kategorii najbardziej kolizyjnych miast w Polsce, wyprzedzając m.in.: Warszawę i Kraków. Spada jednocześnie średnia prędkość przemieszczania się w godzinach szczytu, stopniowo doganiając największe miasta wojewódzkie w Polsce. Nie pozostaje to bez wpływu na kwestię środowiska, gdyż częste zatrzymywanie i ruszanie się generuje większą emisję spalin, w przeciwieństwie do płynnej jazdy.</p>		
18.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ: "Wymiana opraw sodowych na LED-owe wiąże się z wieloma korzyściami, ale może także budzić pewne kontrowersje w obszarach zabytkowych ze względu na mniejszą estetykę światła o zimnej barwie." - usunięcie lub zmiana na "Wymiana opraw sodowych na LED-owe wiąże się z wieloma korzyściami, ponadto pozwala na poprawienie estetyki w obszarach zabytkowych"</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE: Oprawy LED posiadają wskaźnik oddawania barw (CRI, Ra) na poziomie 60-95, natomiast lampy sodowe na poziomie 10-25. Wskaźnik ten określa to, jak wiernie oddawane są barwy w świetle danego źródła względem światła słonecznego - wielkość 100 określa percepcję taką, jak w świetle słonecznym. Przykładowo w świetle lamp sodowych barwa zielona może wydawać się czarna, co przekłada się na nienaturalny odbiór krajobrazu, a także stwarza zagrożenia - osoba ubrana w ciemnozielone ubrania nie jest widoczna. W kwestii barw światła - lampy sodowe emitują światło o temperaturze barwowej 1700-2500 K, w przypadku lamp LED możliwa jest produkcja różnych barw światła - najpopularniejsze są oprawy o temperaturze 4000 K, co odpowiada barwie światła słonecznego w południe, można również zakupić oprawy o cieplejszej barwie - np. producent LUG, którego oprawy są np. na Kościuszki i w Parku im. Solidarności posiada w ofercie temperatury barwowe 2200, 2700, 3000 (temperatura klasycznej żarówki, światło słoneczne podczas zachodu słońca) i 4000 K.</p>	UWZGLĘDNIONO	Rozdział 2 dokumentu SUMP dla ROF zawiera wnioski z Raportu diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego przeprowadzonego na potrzeby powstania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Raport jest dokumentem koniecznym do uchwalenia dokumentu SUMP dla ROF, lecz nie podlega uchwaleniu. Natomiast w dokumencie SUMP dla ROF zastosowano zapis w karcie działania 5.1 Budowa oświetlenia, który zakłada udział opraw oświetleniowych typu LED w gminach ROF na poziomie 100%. Oczywistym jest, że bezpieczeństwo jest priorytetem dla mieszkańców jak i osób zarządzających gminą. W miejscach historycznie cennych o temperaturze barwowej oświetlenia decydować będzie konserwator zabytków.

19.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ UWAGI:</p> <p>Wnoszę o redukcję pilności oraz wydłużenie czasu na realizację w/w zadań oraz uzupełnienie o współdzielenie pojazdów (tj. wypożyczalnie samochodów, hulajnog, rowerów).</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>W związku z planami stworzenia krajowej bazy danych o rozkładach jazdy zwracam się z propozycją wydłużenia czasu na realizację zadań oraz zmniejszenie pilności. Po utworzeniu jednolitej bazy danych nie będzie konieczne ujednolicanie obecnych danych przewoźników, ponadto baza będzie mogła zostać rozszerzona o wszystkich przewoźników, nie tylko operatorów PTZ (tj. ZGPKS, ZTM). Ujednolicenie powyższego z usługami carsharingu czy hulajnog elektrycznych stanie się natomiast krokiem milowym w kierunku idei MaaS (Mobility as a Service) i pozwoli wprowadzić taryfę biletową PTZ z pakietami na przejazdy np. hulajnogami, rowerami - pionierem w Polsce jest Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach.</p>	UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO	<p>Proces ujednolicenia danych został zapoczątkowany w Rzeszowie znacznie wcześniej, natomiast obecne prace zmierzają do rozszerzenia jednolitego standardu danych na cały ROF, co ma charakter przygotowawczy i nie wyklucza w przyszłości wykorzystania ich do jednolitego systemu zbierania danych na poziomie krajowym.</p> <p>W karcie działania 1.5 Wprowadzenie jednej aplikacji dla usług transportu w Rzeszowie doprecyzowano zapis, który uwzględni wprowadzenie idei MaaS.</p>
20.	07.04.2025	Rzeszów	<p>TREŚĆ:</p> <p>Zmiana nazwy na "BUDOWA DRÓG, PASÓW, CIĄGÓW DLA ROWERÓW"</p> <p>UZASADNIENIE WSKAZANE W PIŚMIE:</p> <p>Droga dla rowerów i ścieżka rowerowa są pojęciami niemal tożsamymi, w literaturze, aktach prawa i innych dokumentach coraz rzadziej pojawia się określenie "ścieżka", natomiast pas rowerowy odnosi się do innego typu infrastruktury liniowej, który często może być wprowadzony bez koniecznej przebudowy np. jako kontrapas na utworzonej drodze jednokierunkowej. Z wyżej wymienionych powodów wnoszę o zamianę słowa "ścieżek" na "pasów" w tytule działania 3.1.</p>	UWZGLĘDNIONO	<p>W dokumencie SUMP dla ROF dodano przypis w Tabeli 3.1, który wyjaśnia użycie sformułowania "ścieżka". Kartę działania 3.1 Budowa dróg, ścieżek, ciągów dla rowerów oraz kartę działania 3.2 Modernizacja istniejącej sieci rowerowej uzupełniono o określenie "pas ruchu dla rowerów".</p>

W terminie wyłożenia do publicznego wglądu w dniach 18.03.2025 r. - 07.04.2025 r. nie wpłynęła żadna uwaga ani wnioski do Prognozy oddziaływania na środowisko.

Prezydent Miasta Rzeszowa

(-)
Konrad Fijotek