

Raport z konsultacji społecznych
projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika na lata 2021-2033”

Niniejszy raport dotyczy konsultacji społecznych projektu dokumentu „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika na lata 2021-2033” Konsultacje prowadzone były od dnia 29.03.2021 r. do dnia 21.04.2021 r. w formie przyjmowania propozycji, uwag i opinii.

Uwagi były dostarczane **osobiście** w formie ustnej do protokołu, po wcześniejszym telefonicznym umówieniu wizyty (tel. 32 755 71 60), w punkcie konsultacyjnym mieszczącym się w Zarządzie Transportu Zbiorowego, przy ul. Budowlanych 6, w godzinach: poniedziałek – piątek w godzinach od 9:00 do 12:00 lub **pisemnie** w Miejskim Punkcie Sprzedaży Zarządu Transportu Zbiorowego przy Placu Wolności, w godzinach: poniedziałek, środa, piątek od 7:30 do 14:30, wtorek, czwartek od 10:00 do 17:00.

FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG I WNIOŚKÓW
do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika na lata 2021-2033”

1. Uwagi/wnioski zgłoszone do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Rybnika na lata 2021-2033”

| Lp | ZAPIS W DOKUMENCIE, DO KTÓREGO ZGŁASZANE SĄ UWAGI/WNIOŚKI | TREŚĆ UWAGI/WNIOŚKU (zapis oryginalny uwagi) | UZASADNIENIE UWAGI/WNIOŚKU I KOMENTARZ WYKONAWCY |
|----|--|--|--|
| 1 | „W wielu miejscach poszczególne funkcje przeplatają się. Następuje swoiste uzupełnianie się poszczególnych funkcji, co może wpływać na redukcję ogólnego zapotrzebowania na usługi mobilności (mieszkanie blisko pracy, zaspokajanie potrzeb codziennych blisko miejsca zamieszkania)” | zapis sugeruje, że usługi transportowe nie będą rozwijane, mogą być wręcz likwidowane. Jest niespójny z dalszą częścią dokumentu, w której jest mowa o dogęszczaniu sieci przystanków. Po co tworzyć nowe przystanki, jednocześnie likwidując autobusy? Ten fragment należy usunąć lub podać badania, z których wynika mniejsze zapotrzebowanie na usługi mobilności oraz fakt, że rybniczanie mieszkają blisko miejsca pracy? | Uwaga nieuwzględniona. Zapis w żaden sposób nie sugeruje chęci ograniczania komunikacji, a jedynie akcentuje fakt, że większa wartość źródeł i celów ruchu sprzyja bardziej racjonalnej mobilności (przy czym bliskość ma w tym miejscu charakter postulatyczny). W ramach poszczególnych dzielnic istotnie przeplatają się funkcje mieszkaniowe, produkcyjne, usługowe, edukacyjne, rekreacyjne. Przykładowo w dzielnicy Paruszowiec-Piaski występuje funkcja mieszkaniowa, produkcyjna oraz rekreacyjna. W dzielnicy Kłokocin także obok terenów zabudowy mieszkaniowej występuje duży zakład pracy. W dzielnicy Rybnik-Północ mieszkają się funkcje mieszkaniowe, rekreacyjne (kąpielisko Ruda, pole golfowe) i usługowe (Galeria Śląska). Przywołane zdanie pozostaje zatem |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | | | <p>zgodne ze stanem faktycznym. Nie jest uprawnione domniemanie, że oznacza to chęć likwidacji usług transportowych.</p> <p>Zdanie takie jest ważne ponieważ wskazuje na konieczność uwzględnienia ruchu o różnym charakterze (np. obsługa dzielnic Rybnicka Kuźnia powinna uwzględniać zarówno jej mieszkańców, jak i tych, którzy dojeżdżają tam do pracy, lekarza, w celach rekreacyjnych itp.), co z drugiej strony jest też szansą (autobus dowożący na poranną zmianę do zakładu pracy zlokalizowanego w jakiejś dzielnicy służy mieszkańcom tej dzielnicy podczas kursu powrotnego do śródmieścia).</p> |
| 2. | „Ze względów społecznych ograniczenie kursowania autobusów objęło w zasadzie wyłącznie kursy adresowane dla osób uczących się” | – To zdanie należy usunąć. Likwidacja połączeń uderzyła także w innych pasażerów, zwłaszcza pracujących. | <p>Uwaga uwzględniona, kwestionowany zapis został przeformułowany.</p> |
| 3. | „Należy dążyć do racjonalnej obsługi tych zakładów.” | – Wcześniej jest mowa o szpitalach i przychodniach. Placówki służby zdrowia zostały tylko wymienione, lecz w tekście nie ma informacji, że są to ważne miejsca dla personelu medycznego, pacjentów i odwiedzających. Myśli się tylko o dostosowaniach pod kątem dużych zakładów pracy. Należy to zmienić. | <p>Uwaga nieuwzględniona, kwestionowany zapis odnosi się do obsługi tych zakładów, których tryb pracy umożliwia precyzyjne dopasowanie kursów autobusów. Nie można tego powiedzieć o placówkach służby zdrowia, gdzie oprócz dowozów pracowników pozostały ruch nie jest silnie skoncentrowany i rozkłada się na różne godziny (pacjenci, odwiedzający). Zapis w tej formie nie kwestionuje potrzeby obsługi placówek służby zdrowia, a jedynie akcentuje fakt, że występują zakłady, wymagające specyficznej obsługi komunikacyjnej, właśnie dość odmiennie od placówek służby zdrowia.</p> |
| 4. | „Kontraktowanie do obsługi linii komunikacyjnych wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów dostępnych dla osób z niepełnosprawnością” | – Należy dodać: „oferujących wszystkie następujące udogodnienia”, następnie zamieścić poniższą listę. Brak precyzji sprawia, że za dostępny może zostać uznany autobus niskopodłogowy, bez innych udogodnień. Ponadto przy systemie fonicznym po „zapowiedziach przystankowych” należy dodać „oraz komunikaty zewnętrzne o numerze linii i kierunku jazdy” | <p>Uwaga nieuwzględniona, równorzędność podpunktów wskazuje wyraźnie, że każdy element dostosowania pojazdów do potrzeb osób z niepełnosprawnością jest jednakowo ważny.</p> |
| 5. | „Wyposażenie taboru w przyciski o odczuwalnym działaniu” | – Niejasne sformułowanie. Powinno być: „w wyczuwalne przyciski”. | <p>Uwaga uwzględniona, przy czym oprócz wyczuwalności przycisku bardzo ważne jest wyczuwanie działania. Niekiedy można w różnych miejscach spotkać przyciski wyczuwalne, nawet z oznaczeniem Braille’a, ale działanie przycisku pozostaje niewyczuwalne. Dlatego zmieniono brzmienie dokumentu, ujmując zarówno wyczuwalność przycisków, jak i wyczuwalność działania przycisków.</p> |
| 6. | „W miarę dostępności środków finansowych podejmowane będą dodatkowe działania w obszarze dostosowania infrastruktury przystankowej | – Należy wymienić przykładowe działania, np. oznaczanie przystanków nieposiadających wiat znacznikami Totupoint. Takie przystanki są trudne do zlokalizowania dla osób niewidomych, dla których wiat jest punktem orientacyjnym, a nawet | <p>Uwaga nieuwzględniona, proponowane zapisy są zbyt szczegółowe, jednocześnie są na tyle istotne, że zostaną wykorzystane w pracach nad aktualizacją Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.</p> |

| | | |
|---|---|---|
| do potrzeb osób niepełnosprawnych" | <p>pełnosprawnych z powodu wyraźnych oznaczeń wizualnych. Poza tym Powiatowa Rada Społeczna ds. Osób Niepełnosprawnych już kilka lat temu sugerowała oznaczenie przystanków numerami. Tak jest m.in. w Warszawie. Numery przystanków powinny być także w internetowym rozkładzie jazdy. Ułatwia to planowanie przesiadek, zwłaszcza osobom z dysfunkcją wzroku, niepełnosprawnością intelektualną, seniorom, lecz również pozostałym pasażerom. Dzięki oznaczeniu przystanków wiadomo, czy przesiadka jest na przystanku, na którym się wysiadzie, np. Kampus 01, czy trzeba przejść na drugą stronę ulicy na przystanek Kampus 02. Ponadto do działań na rzecz niepełnosprawnych pasażerów należy dodać „szkolenia kierowców w zakresie obsługi pasażerów z niepełnosprawnościami”. Niezbędny jest także zapis o dostosowaniu strony internetowej ZTZ oraz ewentualnych nowych podmiotów, które w przyszłości będą świadczyły usługi transportu zbiorowego, do standardów dostępności WCAG 2.1. Ma to duże znaczenie, szczególnie w przypadku rozkładu jazdy. Powiatowa rada i CRIS wielokrotnie sugerowali, by w internetowym rozkładzie jazdy dodać nagłówki i zrezygnować z tabel. Nagłówki są ważne dla osób niewidomych korzystających z programów udźwiękowiających. Po wejściu w daną linię nagłówkiem powinien być jej numer, by w poszukiwaniu informacji nie trzeba było się przedzierać przez całą stronę. Nagłówkami mogłyby też być dni powszednie, soboty i niedziele. Zamiast tabel lepiej stosować dwukropek: dni powszednie, soboty, niedziele. Obecnie dla osoby niewidomej rozkład na stronie ZTZ wygląda tak” dni robocze, soboty, niedziele, poniżej godziny dla dni powszednich, pod nimi dla sobót, jeszcze niżej dla niedziel. Trudno zorientować się, które autobusy i o której jadą w tygodniu, a które w weekend.</p> <p>– należy dodać, że rozkład jazdy będzie tworzony w porozumieniu z innymi lokalnymi przewoźnikami, np. MZK Jastrzębie-Zdrój. Synchronizacja rozkładów jazdy ma duże znaczenie dla pasażerów, szczególnie gdy konieczna jest przesiadka, np. by dotrzeć do pracy lub szpitala.</p> | <p>Uwaga częściowo uwzględniona, zagadnienie wzajemnej koordynacji przewozów pozostaje poza gestią planu transportowego (regulującego wszystko to, co pozostaje bezpośrednio w gestii miasta). Nadmienić należy, że ZTZ Rybnik, jako organizator, nie stroni od współpracy z ościennymi organizatorami, czego przejawem jest np. informacja o możliwych przesiadkach na połączenia innego organizatora (rozwiązanie w zasadzie niespotykane w skali kraju), uwidaczniana w rozkładzie jazdy linii 25. Zmieniono finalne brzmienie na takie, w którym zjawisko koordynacji jest zasygnalizowane.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona, zapis w żaden sposób nie oznacza chęci likwidacji linii wybiegowych. Separowanie obsługi (w miarę</p> |
| „Zwrócić też należy uwagę na transport publiczny, pozostający w gestii ościennych organizatorów, który pozostaje styczny z siecią transportową pozostającą w gestii ZTZ Rybnik” | | |
| „Stopniowe separowanie linii dedykowanych obsłudze miasta i linii | Niejasny zapis, wymaga doprecyzowania: Czy chodzi o likwidację linii wyjeżdżających poza Rybnik? Byłoby to bardzo niekorzystne. | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | dedykowanych obsłudze potoków podmiejskich, funkcjonujących w oparciu o porozumienia międzygminne” – | Likwidacja transportu publicznego wpływa na wzrost korków w mieście, jakość powietrza oraz społeczne i zawodowe wykluczenie osób nieposiadających samochodów. | możliwości) dwóch wskazanych potoków ma na celu unikanie sytuacji, w której rozwiązywanie korzystne dla Rybnika będą mogłyby być blokowane przez gminy sąsiadnie w sytuacji konieczności ich partycypacji finansowej. |
| | (brak wskazania we wniosku, uwaga dotyczy punktu 11 projektu planu) | Do planu należy dodać działania, które przyczyniłyby się do zachęcania mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej. Obecnie oferta ZTZ nie jest atrakcyjna. Autobusów jest coraz mniej, do wielu miejsc trudno dojechać, trzeba długo czekać na przesiadkę, a bilety drożej. Osoby posiadające samochód rezygnują więc z transportu zbiorowego. | Uwaga nieuwzględniona, ponieważ działania takie zostały wymienione i obejmują wzmocnienie linii średnicowych (tzw. przelotowych), przebiegających przez śródmieście tranzytem, stopniowe separowanie linii dedykowanych obsłudze miasta i linii dedykowanych obsłudze potoków podmiejskich, funkcjonujących w oparciu o porozumienia międzygminne, wprowadzanie priorytetów w ruchu drogowym dla transportu publicznego, stopniowe odchodzenie od niewspółmiernie dużej roli dworca autobusowego, dogęszczanie sieci przystanków w obrębie intensywnie zagospodarowanych obszarów oraz promowanie oferty przewozowej oraz pojazdów ekologicznych – zero- i niskoemisyjnych. W ramach autopoprawki lista ta zostanie uzupełniona o wprowadzanie ruchu równoodstępowego, tak aby autobusy odjeżdżały zawsze tyle samo minut po każdej godzinie. |
| | (brak wskazania we wniosku) | Należy dodać punkt o stworzeniu e-biletu wspólnego dla ZTZ i MZK Jastrzębie-Zdrój, jak ma to miejsce np. w Aglomeracji Śląskiej. Wzajemne honorowanie e-kart pomiędzy ZTZ i MZK miało miejsce na początku pandemii. Wystarczy dopracować to rozwiązanie. Wprowadzenie do będzie ułatwienie dla pasażerów i zachętą do korzystania z transportu zbiorowego. | Uwaga nieuwzględniona. Plan transportowy obejmuje swoim zakresem działania miasta. Integracja taryfowo-biletowa z podmiotami zewnętrznymi (MZK Jastrzębie-Zdrój może tu służyć jako przykład, ale w podobny sposób można traktować np. ofertę Kolei Śląskich) pozostaje działaniem na styku różnych jednostek. Brak uwzględnienia tego zagadnienia w dokumencie nie oznacza zaniechania starań o integrację, lecz jedynie nieuwzględnienie czegoś, co jest w znacznej mierze zależne od miasta w dokumencie, którego podstawowym celem jest zapewnienie niezbędnej elastyczności w zarządzaniu transportem zbiorowym podległym miastu. |
| | Całość dokumentu | Dokument jest napisany w sposób zawili i niezrozumiały dla większości odbiorców. Do kogo był kierowany? Zawiera m.in. następujące sformułowania: najważniejsza determinanta, obszar ciążący do aglomeracji, niepoślednie znaczenie, przemieszczenia fakultatywne, przewozy substytuowane przemieszczeniami pieszymi, stopa bezrobocia jest problemem, suburbia, przewożone, wielkość wolumenu potrzeb, desygnowanie mniejszych pojazdów, ekspediowanie pojazdów, dogęszczanie sieci przystanków, synergiczny charakter. Należy go uprościć. Zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o- | Uwaga uwzględniona, w miarę możliwości dokonano przeglądu treści dokumentu i zastąpiono część tych zwrotów, które mogą zostać uznane za niezrozumiałe, prostszymi sformułowaniami. W przypadku części fraz konieczne było pozostawienie oryginalnego brzmienia z uwagi na brzmienie nadane innymi dokumentami, na które się powołano lub brak adekwatnych synonimów. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <u>funduszach/promocia/prosto-o-funduszach-europejskich-1/o-prostym-jezyku/</u> dotyczącymi stosowania w kontakcie z obywatelami prostego języka (plain language). | |
|--|--|--|--|

ZASTĘPCA PREZYDENTA



Janusz Koper