



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2023-2030 dla Miasta Siedlce i gmin, z którymi Miasto Siedlce zawarło porozumienia w zakresie prowadzenia transportu publicznego

w ramach konsultacji społecznej

Konsultacje społeczne dotyczące projektu: "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2023-2030 dla Miasta Siedlce i gmin"

Forma dialogu: *dokument*

Tekst wprowadzający	Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Siedlce jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego w taki sposób, żeby rozwój transportu przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. Oczekiwania społeczne mieszkańców Miasta Siedlce, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu oraz wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego będą stanowić dodatkowe wskazówki dla zrównoważonego rozwoju.
Opis	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2023-2030 dla Miasta Siedlce i gmin, z którymi Miasto Siedlce zawarło porozumienia w zakresie prowadzenia transportu publicznego
Aktywny w terminie	2022-11-03 - 2022-11-24

Załączniki

Typ	Załącznik	Opis
Załącznik do punktu harmonogramu	Plan transportowy - Plan transportowy.pdf	
Załącznik do punktu harmonogramu - dokument	Formularz konsultacyjny Plan transportowy.pdf	
Plik źródłowy dokumentu	Plan transportowy.pdf	

Raport aktywności

Rodzaj uczestnika	Liczba aktywności
Liczba aktywności zarejestrowanych przez ePUAP	0
Liczba aktywności z korespondencji	0
Liczba aktywności uczestników z pełną identyfikacją (<i>osoby fizyczne</i>)	7
Liczba aktywności uczestników z pełną identyfikacją (<i>instytucje</i>)	0
Liczba aktywności uczestników tymczasowych	0
Wszystkich aktywności	7
Liczba odsłon	316



Cały dokument	
Brak aktywności	
Rozdział 1	
Brak aktywności	
Rozdział 2	
Brak aktywności	
Rozdział 3	
Brak aktywności	
Rozdział 4	
Opinia 1 - 1 0 0	
Aktualny tekst:	4.2: Podobny charakter ma linia 18, która kursuje w odstępach co 30 minut w godzinach 6:00-17:30 oraz co 60 minut (w godzinach 5:00:00 i 17:30-19:30).
Propozycja:	Błąd edytorski, należy dodać myślnik w godzinach 5:00-6:00 i 17:30-19:30
Uzasadnienie:	Precyzja podawania czasu 5:00:00 to lekka przesada
Opinia 2 - 0 0 0	
Aktualny tekst:	rozszerzenie rozdziału
Propozycja:	Należy wskazać na słabe wykorzystanie węzłów przesiadkowych: - Siedlce Dworzec PKP jest wykorzystywany jako kraniec wielu pętli, jednak pełni funkcję przystanku dla wsiadających i wsiadających. Między kursami autobusy zjeżdżają na pobliski parking - Centrum Przesiadkowe, mimo posiadania zadaszonych wielu stanowisk, służy jako przystanek przelotowy dla 6 linii. Lepszym rozwiązaniem byłoby skierowanie kursów podmiejskich w kierunku południowym do Centrum Przesiadkowego, co spowodowałoby zajęcie najwyżej jednego peronu, skróciło dojazd do miasta (a w rezultacie pozwoliło na zwiększenie częstotliwości kursowania), poprawiło dowóz osób zamieszkujących osiedle Południowa w rejon dworca PKP i pobliskich szkół - Przystanek kolejowy Siedlce Zachodnie obsługuje linie miejskie, choć również miałby możliwość być krańcem dla linii podmiejskich, dowożących ludzi na pociąg czy pobliskiej parafii. Szansą na jego rozwój są plany budowy przejazdu podziemnego pod torami w ciągu ulicy Daszyńskiego. - Brakuje krańca autobusowego w centrum miasta, np. w pobliżu ratusza czy galerii handlowej
Uzasadnienie:	Poprawa wykorzystania punktów przesiadkowych
Opinia 3 - 0 0 0	
Aktualny tekst:	rozszerzenie punktu 4.2
Propozycja:	LS jako linie specjalne mogłyby służyć nie tylko jako linie cmentarne, ale też dowożące ludzi na większe wydarzenia miejskie, np. Dni z Doradztwem Rolniczym (dojazd na pętlę przy parku wodnym zainteresowałoby wiele osób), Dni Siedlec, wydarzenia nad zalewem, ważniejsze mecze na stadionie itp



Uzasadnienie:	taka uwagą, którą nie wiem gdzie indziej umieścić
Rozdział 5	
Opinia 1 - <input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 0	
Aktualny tekst:	5.3 Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się: o likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej, o likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, o dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów, o umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej, o optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.
Propozycja:	w planach modernizacji należy uwzględnić również potrzeby osób niewidzących i niedowidzących, np. rozkład jazdy w dostępnej formie, odpowiednią nawierzchnię krawędzi peronu, informacje dźwiękowe itp.
Uzasadnienie:	Osoby niedowidzące i niewidzące to też osoby o ograniczonej sprawności, a ich potrzeby powinny zostać tak samo uwzględnione jak potrzeby osób z trudnościami w poruszaniu się
Rozdział 6	
Brak aktywności	
Rozdział 7	
Brak aktywności	
Rozdział 8	
Brak aktywności	
Rozdział 9	
Brak aktywności	
Rozdział 10	
Opinia 1 - <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 0	
Aktualny tekst:	System informacji pasażerskiej w autobusach można uznać za zadowalający. Należy dbać o jego sprawność (szczególnie w zakresie tablic wewnętrznych oraz systemu zapowiedzi głosowych), a także ? w przypadku zakupu nowych autobusów ? stosować tablice z numerem linii i kierunkiem jazdy także na ścianie tylnej pojazdu. Należy także wprowadzić informacje o czasie pozostałym do odjazdu (podczas postoju na przystanku początkowym) na zewnętrzne tablice kierunkowe, wzorem innych polskich miast.
Propozycja:	Należy zadbać o rozwój informacji pasażerskiej, dostosowując się do standardów z najlepiej rozwiniętych pod względem transportu zbiorowego, miast. Uwzględnić powinniśmy m.in. możliwość zakupu biletu przez aplikację mobilną oraz integrację z systemami informatycznymi takimi jak jakdojade.pl czy mapy google



Uzasadnienie:	Nawet jeśli obecny system informacji pasażerskiej jest zadowalający, to w ciągu najbliższych 8 lat stanie się przestarzały. Już teraz odbiega standardem od wielu polskich miast, więc jeśli nie będziemy go rozwijać stanie się przestarzały i mało użyteczny. Podane propozycje mają za zadanie zwiększyć wygodę korzystania z komunikacji publicznej. Korzystanie z systemu informowania przez mapy google mogło by np pokazać potencjalnemu pasażerowi konkurencyjność transportu publicznego względem innych środków transportu.
Opinia 2 - 0 0 0	
Aktualny tekst:	W zakresie organizacji systemu informacji dla pasażera rekomenduje się udostępnienie danych rozkładowych w formie plików GTFS oraz GTFS-RT w ramach otwartego dostępu, które umożliwiają wykorzystanie ich w komercyjnych plenerach podróży, także z opcją lokalizacji pojazdu oraz przewidywania punktualności w czasie rzeczywistym.
Propozycja:	W zakresie organizacji systemu informacji dla pasażera rekomenduje się udostępnienie danych rozkładowych w formie plików GTFS oraz GTFS-RT w ramach otwartego dostępu, które umożliwiają wykorzystanie ich w komercyjnych plenerach podróży, także z opcją lokalizacji pojazdu oraz przewidywania punktualności w czasie rzeczywistym. Sugerowane byłoby również rozszerzenie współpracy z operatorami umożliwiającymi zakup biletów online, za pośrednictwem telefonów komórkowych.
Uzasadnienie:	Osoby niekorzystające z komunikacji na co dzień (a więc bez biletów długookresowych) mogą zakupić bilety u kierowcy (co wydłuża postój na przystanku) lub w niektórych kasownikach. Dodanie możliwości zakupu online zwiększyłoby możliwości. Jest to rozwiązanie obecne zarówno w dużych, jak i mniejszych miastach, więc osoby przebywające czasowo w Siedlcach lub poza miastem będą miały łatwiejszą możliwość zakupu. Poprawi to też postrzeganie komunikacji miejskiej jako nowocześniejszej.
Rozdział 11	
Opinia 1 - 0 0 0	
Aktualny tekst:	Ogólny zarys kierunku rozwoju - autobusy elektryczne
Propozycja:	-
Uzasadnienie:	Rozumiem, że obecnie istnieje duży narzut na wykorzystywanie autobusów niskoemisyjnych, jednak jest to problematyczne z kilku powodów: - ze względu na wojnę czy ogólną sytuację energetyczną w naszym kraju koszty transportu elektrycznego znacznie wzrosły. Media donosiły, że w kilku miastach trolejbusy czy autobusy elektryczne zostały odstawione ze względu na rosnące ceny przewozów - nie wiem, na ile jest na to gotowa sieć energetyczna w mieście. A pojawiały się już artykuły o możliwych blackoutach w Niemczech ze względu na coraz powszechniejsze ładowanie samochodów elektrycznych - awaryjność pojazdów elektrycznych jest wyższa niż spalinowych, ponownie - media pokazywały wiele przypadków ciężkich do ugaszenia samozapłonów. O ile w takiej Warszawie, obsługiwanej przez tysiące autobusów mogłoby to być niezauważone, tak w Siedlcach, gdzie liczba autobusów jest niemal równa liczbie linii mogłoby to powodować znacznie większe problemy - wciąż nie jest rozwiązana kwestia utylizacji wykorzystanych akumulatorów Uważam, że z zakupem takiego sprzętu powinniśmy poczekać aż poprawi się jego jakość i rzeczywista bezemisyjność. Wykorzystanie pojazdów spalinowych będzie jak na razie tańsze i bezpieczniejsze
Rozdział 12	
Brak aktywności	
Rozdział 13	
Brak aktywności	