

Załącznik nr 1 do Sprawozdania									
LP	1. Jaki problem związane z czwartym rozumianym transportem Państwo w sprawie Gminy (Radom)?	2. Gdzie na terenie Gminy znajdują się potencjalne problemowe miejsca a lub lokalizacje?	3. Jaki problem mający Państwo wskazać jeśli chodzi o Transport Zbiorowy w Państwie Gminie?	4. Jaki problem dotyczący ruchu rowerowego w Państwie Gminie są Państwo w stanie wskazać?	5. Jaki problem dotyczący ruchu pieszego w Państwie Gminie są Państwo w stanie wskazać?	6. Jaki problem dotyczący zagadnienia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego są Państwo w stanie wskazać?	7. Jaki problem związane z zagospodarowaniem Państwa wskazać?	Uwagi	
1	Brak stojaków rowerowych przy przystankach co pozwoliłoby połączyć podróż osób bez dostępu do transportu publicznego.	Ulice Starokrakowska, Potkanowska, Młyńska, Nadrzeczna, Gospodarcza nie mają połączenia z żadną ścieżką rowerową.	Trasa linii 17/18 pokrywają się w zbyt dużym odcinku. Autobus nr 18 mógłby jechać w stronę centrum skręcać w Toruńską i Wierzbicką. Ułatwi to dostęp osób starszych do dużego marketu, a dzieci do szkoły PSP 14.	Ścieżki/ pasy dla ruchu rowerowego są zbyt wąskie.	Chodniki nie są modernizowane przez wiele lat np. ul. Starokrakowska/ Limanowskiego. Niemożliwe do pokonania na wózku inwalidzkim. Brak chodnika ul. Nadrzeczna.	MZDIK odpowiadając na wnioski modernizacji dróg przerzuca odpowiedzialność na mieszkańców namawiając na "czynówki" przez co biedniejsi mieszkańcy skazani są na użytkowanie dróg w bardzo złym stanie.	Osiedle Jeżowa Wola pomimo rozległego terenu ma dostęp tylko do jednego boiska tylko na terenie PSP przy ul. Starokrakowskiej.		
2								<ul style="list-style-type: none"><li>- ułożenie chodnika i drogi rowerowej wzdłuż ulicy Potkanowskiej</li><li>- zwiększenie częstotliwości kursowania autobusu linii nr 14 na ul. Potkanowskiej, szczególnie w godzinach 6-8, 15-17, podczas podróży do/z pracy.</li><li>- zwiększenie bezpieczeństwa przy wjeździe z ul. Potkanowskiej do Warsztatowej</li><li>- bardzo trudny manewr wjazdu w Warsztatową uwzględniając wzmożony ruch na Warsztatowej i łuk w kierunku Żelaznej. Obecna sytuacja sprawia znaczącą możliwość kolizji.</li><li>- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych przemieszczających się przy samej ul. Potkanowskiej, ze względu na brak chodnika i częste sytuacje znaczącego przekraczania prędkości przez pojazdy (prosty odcinek długiej drogi). Dla pieszych jest to szczególnie niebezpieczne np. zimą (pobocza zasypane śniegiem). Inne fragmenty pobocza zmuszają do poruszania się asfaltem. Samochody wymijają się na dużej prędkości i idą właściwą stroną można zostać potrąconym od tyłu. Po ulicy Potkanowskiej poruszają się dorośli, np. na przystanek autobusowy, do pracy lub nawet kobiety z wózkami i małymi dziećmi.</li><li>- ułożenie drogi rowerowej wzdłuż ul. Okrężnej, od Potkanowskiej do Starokrakowskiej.</li><li>- utworzenie drogi asfaltowej z drogą rowerową pomiędzy ul. Warsztatową (na wys. przystanku nr 14, 25 kierunek Potkanów przy nowo wybudowanym bloku mieszkalnym) a Starokrakowską.</li></ul>	
3								Zgłaszam pomysł na budowę ścieżki rowerowej wraz z chodnikiem wzdłuż ulicy Wierzbickiej od Ułda do co najmniej Leclerca przy Toruńskiej lub dalej do Tartacznej. Os. Południe jako jedyne chyba nie ma szybkiego połączenia rowerowego z zalewem (ścieżka przy NS jest z dala od osiedla i ważnych punktów) Połączyłaby się ze ścieżką wzdłuż Toruńskiej i dałaby mieszkańcom połączenie z zalewem na Borkach poza tym ten chodnik jest w tak beznadziejnym stanie, że wybudowanie tam ścieżko-chodnika byłoby wybudowaniem dla mieszkańców często chodzących tamtędy do Leclerca	
4								Proponuję budowę ścieżki rowerowej na trasie Cerekiew - Zakrzew - Przytyk.	
5	Połączyć bezpośrednio Radom z innymi mniejszymi miastami co wpłynęło by pozytywnie dla mieszkańców w wieku szkolnym którzy czasem nie mają możliwości dojechać do szkoły.	Zakorkowana pętla przystanków na dworcu. Proponuje przywrócenie przystanku autobusowego na ul. Traugutta przy MZDIK - Punkt sprzedaży biletów, puszczenie paru numerów linii autobusowej pomogło by rozwiązać problem	Autobusy linii 18 / 17 przepełnione w godzinie szczytu	Na pasach dla pieszych i rowerzystów powinny znajdować się światła aby odciążyć i tak już zakorkowane odcinki ruchu w mieście np. przy rondzie na Narutowicza oraz przy skwerku między ulicami Traugutta a Piłsudskiego.	Brak sygnalizacji świetlnej na zatłoczonych ulicach, w godzinach 13-16 jest problem na pasach.	Rowerzyści monotonna przejeżdżają na przejściach dla pieszych nie mając prawa do tego(powinni zejść z roweru) bądź przejeżdżać tylko jeśli mają do tego wyznaczoną ścieżkę, a co skutkuje wymuszeniem pierwszeństwa na pojazdach a co gorsza nie patrzą czy mają możliwość bezpiecznego przejazdu.	Wiecej terenów zielonych. W mieście jest za dużo terenów zabetonowanych.		
6	Mało ścieżek rowerowych	Na Glinicach		Brak mapy ze ścieżkami rowerowymi					
7	Zbyt duże natężenie ruchu (2 samochody w rodzinie) korki śródmieście, niska częstotliwość autobusów niepozwalająca na zmianę samochodu.	Trasa N-S Szklana, Warszawska, Śródmieście	Mała częstotliwość jazdy autobusów I Autobus linii 10 -raz na godzinę, to samo dotyczy osiedlowych autobusów miejskich innych linii.	Ścieżki rowerowe nie mają ciągłości, co 5m są krawężniki.	Zbyt mało świateł, przejeźd dla pieszych. Okolice ul. Szkolnej/Olsztyńskiej trasa N-S	Krawężniki (ruch rowerowy), niesynchronizowane światła			
8	Brak ciągłości ciągów komunikacyjnych, dotyczy zarówno pieszych i rowerzystów. Zbyt chaotyczne miejsca parkingowe, konieczne większe parkingi np.: wielopoziomowe zamiast zastawiania każdego chodnika	Centrum - chaotyczne drogi brak przejazdu np.: Żeromskiego prosto. Skrajne osiedla - brak komunikacji miejskiej do centrum	Układ linii nieadekwatny do promowanego przesiadania się, mało węzłów przesiadkowych, mało połączeń ekspresowych np.: z obrzeży miasta do centralnego punktu przesiadkowego.	Brak spójności połączeń -ścieżki rowerowe kończą się nagle. Brak stojaków. Ścieżki rowerowe głównie rekreacyjne , nie komunikacyjne.	Nierówne chodniki, dużo przeszkód. Brak miejsc wytchnienie - ławki, wyspy zielone, zbyt długie oczekiwanie	Kolizyjny układ ścieżek rowerowych, chodników - np.: przy przystankach, skrzyżowaniach	Brak spójności wytyczanych nowych szlaków komunikacyjnych, mało skwerów, punktów "zbiorczych"		

9	Korki, brak buspasów, zły stan dróg	Wernera, Malczewskiego, Wałowa, Zbrowskiego, Okulickiego	Autobusy stojące w korkach	Brak ścieżek przy ul. Wierzbickiej od 1905 roku	Słabe oświetlenie przejść dla pieszych. Czasami nocą, wieczorem ciężko dostrzec zbliżających się pieszych.	Zły stan dróg np.: ul. 25 czerwca	Zrzuconowane kamienice na starym mieście. Martwy Rynek, niewykorzystany potencjał miejsca.	
10	Komunikacja ruchu w centrum miasta, rondo przy ul. Rwańskiej	Rondo przy kościele "św. Trójcy" zła synchronizacja świateł na skrzyżowaniu Maratońska/Limanowskiego i rondzie przy Starym Ogrodzie.		M mało rowerowych przejść dla pieszych, mało stojaków, "LUKI" w ścieżkach rowerowych		Chaotyczne oznakowanie drogowe miasta - zbyt dużo znaków	Brak placu zabaw przy zalewie (Borki,) zbyt mało zieleni.	
11	Większa częstotliwość kontroli na przejeździe Limanowskiego - Wałowa. Monotonne tamanie przepisów przez kierowców na świątach	Limanowskiego - Wałowa	Korki na ulicy Limanowskiego, a boczną Wałową. Na świątach, pomimo świateł pojazdy przejeżdżają na żółtym świetle wiedząc że nie mają możliwości zjechania co często powoduje że pojazdy stoją na przejściu dla pieszych a autobusy nie mają możliwości wjechać na pas bo zajmują go pojazdy które nie powinny wjechać na ten pas wiedząc, że nie będą mogli z niego zjechać.	Brak możliwości wjechania na pas z Wałowej na Staromiejską. Sytuacja jak powyżej powoduje że rowerzyści nie mają możliwości wjechania na pas dla rowerów.	Auta stoją na pasach na Limanowskiego (sytuacja jak powyżej)			
12	<p>"W te wakacje rzucalo się w oczy brak pokoszenia traw, które utrudniały widoczność i to wielu miejscach w Radomiu (Żółkiewskiego przy rondzie i te słynne barierki Ul. Maratońska czy ul. Warszawską). Jest to niezrozumiałe, tym bardziej że koszenie traw odbywało się nawet w listopadzie 2021 roku (np. Przy wyjeździe z Radomia w kierunku Szydłowca)</p> <p>"Ikwidacja Strefy 30 na ul. Sienkiewicza. To jest główna ulica i niezrozumiałe jest po co trzeba zwalniać przy ul. Wyszynskiego skoro ruch tam służy tylko mieszkańcom. Mniejsze odległości od parkometrów na ul. Waryńskiego.</p> <p>"progi zwalniające są w Radomiu okropnie! Mają zwalniać ruch, a w tym momencie one są tak wysokie i wąskie, że trzeba się wręcz zatrzymać by bez trzęsienia przez nie przejechać. W ciąży przejazd przez te progi okupowany silnym bitem. Samochody z niskim podwoziem a długie prawle się ocierają.</p> <p>"Wyburzyć budynek ubezpieczeń przy ul. Kilińskiego, zaanektować parking dla pracowników i wybudować czterokondygnacyjny parking z dwoma kondygnacjami dla pracowników albo zrobić wysoki parking z windy dla aut (tylko architektonicznie nie będzie pasować taki nowoczesny wysoki budynek). Albo przy Stariczka taki parking można by wybudować. Zlikwidować wadliwy parking przy Malczewskiego Warszawa. Lokalizacja jest niefortunna. Zbyt oddalona od centrum.</p> <p>* Parking przy lecarskiej do odnowy.</p>	<p>"Bardzo często do kolizji dochodzi (w te wakacje widziałam trzy kolizje) przy zjeździe z ul. 1905 roku w ul. Młodzianowską w górkę zaraz za tunelem.</p> <p>"przejechać bezkolizyjnie z ronda Kozienickiego w kierunku Siczki-Centrum Radomia w godzinach szczytu graniczy z cudem. Trzeba przebić się przez dwa pasy by wjechać na trzeci Pas do skretu. Kto to wymyślił! Szczególnie że ten Pas do zjazdu w stronę centrum jest oblegany! Powinna być zastosowana estakada.</p> <p>"likwidacja bezsensownego wężyka na Kozienickiej za rondem</p> <p>"wyłączyć światła na Bulwarach od godziny 21.w porze jesienno-zimowej, a porze letniej wyłączyć co drugą latarnię</p> <p>"strefa mieszkaniowa objąć teren ulic Garbarska/Planowa do Glinianej, dalej Krucza, Racławicka/Bytomska. Tam jest szkoła i przedszkole a bardzo szybko jeżdżą samochody skracając sobie drogę z ul. Kieleckiej.</p> <p>"niby obwodnicą nazwana jest Obwodnica Południowa a</p> <p>Jest niewygodna w użytkowaniu... jedzie się 70 km/h za chwilę 40 potem znowu 70 potem strefą terenu zabudowanego, dużo zakrętów, zwężeń. Serpentina.</p>	<p>"Autobus 26 bym pociągnęła przez Kozią Górę bo duże osiedle.</p> <p>"Mało biletomatów</p> <p>"likwidacja nocnych autobusów-są nie rentowe. Jak ktoś chce to niech sobie taksówkę zamówi. Można puścić nocne autobusy np. Tylko w Sylwestra</p> <p>"rozkłady 2.5.8 na trasie od Narutowicza mają bardzo zbliżone godziny odjazdów, a potem długo długo nic, szczególnie w weekendy. Zresztą mają podobne trasy na tym odcinku. Może trochę pomieszać. Tasy??</p> <p>* końcowy dwójki przenieść w okolice Pamięci Katynia</p>	Brak możliwości wjechania na pas z Wałowej na Staromiejską. Sytuacja jak powyżej powoduje że rowerzyści nie mają możliwości wjechania na pas dla rowerów.	<p>"Zbyt blisko rond są przejścia dla pieszych.</p> <p>"W wielu miejscach powinna być sygnalizacja albo ustap pierwszeństwa, bo trudno wyczuć czy ktoś wchodzi na pasy czy sobie idzie w innym kierunku, a często to przechodzenie mndstwa pojedynczych osób, np. Tak jest na pasach Wałowa/Zeromskiego/Rwańskie. Okropne jest to przejście bo się przepuszcza przepuszcza i przepuszcza pieszych, a jak ktoś w końcu ruszy to ktoś wyskakuje nagle z Zabki albo tak jest przy przejściu dla pieszych na ul. Dębowej gdzie pasy są namalowane przy wyjściu z klatki. (I 1500 zł mandatu;-) albo piesi są niewidoczni na skutek przejść zlokalizowanych przy Żywopłotach, ogrodzeniach (ul. Radomskiego/Świerkowa przy wyjeździe do Grzecznarowskiego) lub panelach akustycznych (obwodnica południowa-Potkanów)</p> <p>"często na przejściu Słowackiego/25 Czerwca pojazdy skręcające w prawo ze Słowackiego już przejeżdżają rozprzężone a piesi wchodzą bo zapala się im zielone światło. W takich miejscach powinni być licznik czasowy odliczający czas do zapalenia się światła dla pieszych. W ogóle tych liczników przy prawo skrętach powinno być mnóstwo w Radomiu bo to bardzo przydatna rzecz.</p>	<p>"Obowiązek kasku dla dzieci i młodzieży na rowerkach i hulajnogach</p> <p>"Sygnalizacja skretu w rowerach</p> <p>"Rowerzyści są mało widoczni gdy jadą prosto i nagle robią nagły manewr skretu przez przejazd dla rowerzystów</p> <p>*Sygnalizacja czasowa</p>	<p>"Rada Miasta powinna uchwalić (jak nie nasz Parlament) znaczący udział procentowy parkingów i miejsc postojowych przy nowo wybudowanych blokach. W Radomiu robi się druga Warszawa, że powstaje spory blok a przewidzianych są cztery miejsca postojowe. To co się dzieje w Centrum, Rapackiego, Królowej Jadwigi to aż krzyczy!</p> <p>"Powinien być zakaz budowania bloków okno w okno np. Bloki z przesunięciem czy prostopadłe jak budowano np. Ustronie w latach 70.</p> <p>"Nakaz np. Uchwałą rady większej procentowo powierzchni biologicznej czynnej.</p> <p>"Brak parkingów, zieleni, i budowa okno w okno jawi się jako patologiczne weterperka.</p> <p>"Radom jest zbyt zabetonowany szczególnie Fontanny i Rynek i PLAC Jagielloński!</p>	
13	<p>1) Nadmierny, stale rosnący ruch samochodów osobowych</p> <p>2) Zabudowa mieszkaniowa rozlewająca się na tereny przedmieść i gmin ościennych, gdzie infrastruktura drogowa i transportowa jest niewydolna</p> <p>3) Słaba świadomość mieszkańców na temat zalet korzystania z transportu publicznego i wygodnictwo zachęcające do korzystania z prywatnych samochodów</p> <p>4) Słabo rozwinięta sieć ścieżek/dróg dla rowerów</p> <p>5) Brak wspólnego dla miasta Radom i gmin ościennych organizatora transportu publicznego</p> <p>6) Brak spójnej informacji o transporcie zbiorowym (linie komercyjne tzw. busy) i brak jednego dworca dla komunikacji podmiejskiej w Radomiu - busy odjeżdżają z różnych przystanków, rozkłady jazdy są nieczytelne albo ich nie ma, standard tych busów pozostawia wiele do życzenia</p> <p>7) Sieć komunikacji miejskiej i podmiejskiej nie jest powiązana z transportem kolejowym</p> <p>8) Bark biletów zintegrowanych koleje - bus - autobus</p>	<p>1) Dworzec autobusowy (PKS) powinien być regionalnym węzłem, skupiającym wszystkie gałęzie transportu: lokalną, regionalną i dalekobieżną ze spójnym systemem informacyjnym, dogodnymi przesiadkami i dogodnym dojściem do stacji kolejowej</p> <p>Radom Główny oraz integracją taryfową</p> <p>2) Przystanki kolejowe: Radom Gołęzów, Radom Północny, Radom Stara Wola, Radom Potkanów nie są zintegrowane z komunikacją autobusową. Zaniechano działań podczas projektowania i budowy nowych przystanków na terenie miasta, przez co mają one marginalne znaczenie pomimo tego, że mogłyby wspierać system transportu w relacjach wewnątrzmijskich np-od rozprzecz potki podróżyhni udających się poza miasto (kierunek zdo Warszawy). Brak węzłów przesiadkowych przy przystankach, brak parkingów P&amp;R (oprócz Radomia Głównego, ale ta lokalizacja parkingu zmusza do wjazdu autem do centrum miasta!).</p>	<p>W związku z rozwojem komunikacji indywidualnej (samochodowej) usługi publicznego transportu zbiorowego mogą być coraz bardziej deficytowe, gdyż duża ilość potencjalnych pasażerów (zwłaszcza w relacjach wewnątrzmijskich) przesiada się do swoich samochodów, zwłaszcza po pandemii. To skutkuje z kolei ograniczaniem oferty przewozowej i powoduje wtórnie, że transport zbiorowy jest coraz mniej atrakcyjny (niskie częstotliwości kursowania, ograniczenie dogodnych przesiadek). Ponadto brak jest jednego wspólnego organizatora transportu publicznego dla Radomia i sąsiednich gmin (z wyjątkiem linii MZDK, które w ramach umów obsługują wybrane miejscowości - ten model warto rozszerzać, także poprzez integrację z transportem kolejowym). W miarę możliwości przystanki końcowe autobusów poza miastem powinny być lokalizowane przy przystankach kolejowych (pozytywny przykład: Jedlnia-Letnisko). Rozkłady jazdy autobusów miejskich powinny być skoordynowane w ten sposób, aby pomimo mniejszej częstotliwości na poszczególnych liniach udało się zachować w miarę stały takt na głównych ciągach (np. ul. 25 Czerwca od ul.Struga do dw. PKP Radom Główny; linie 3, 6, 13, 18 często kursują „stadami” przez co tworzą się kilkunastominutowe przerwy). Rozkład jazdy autobusów powinien być dostosowany do przyjazdów i odjazdów pociągów zwłaszcza w/ż kierunku Warszawy – dotyczyć wcześnieporannych i późnowieczornych przyjazdów i odjazdów. Linia 18 mogłaby umożliwić przesiadkę na pociągi Kol.Maz. na przystanku Radom Stara Wola, ale godzinny odjazdów autobusów bardzo często nie pozwalają na dogodną przesiadkę (zabyt krótki lub zbyt długi odstęp czasu między przyjazdem autobusu a odjazdem pociągu). Organizator przewozów (MZDK) powinien dążyć do zapewnienia dogodnych przesiadek na głównych węzłach, np. tak koordynując rozkłady jazdy aby dwa autobusy odjeżdżające z danego przystanku pośrodkiego o tej samej godzinie miały obowiązek oczekiwania na siebie dla zapewnienia przesiadek (np. przystanek Sienkiewicza/Katedra mógłby tym samym być wielokierunkowym węzłem - jest dogodne miejsce na postój autobusów wzdłuż parku, gdzie dawniej miały tu postój linie podmiejskie). Należy przywrócić przystanek autobusowy na ul. 2/5 Czerwca na wylocie ul. Dzierżkowskiej (w kierunku południowym) lub utworzyć całkiem nowy pomiędzy ul. Słowackiego a Sienkiewicza, co dałoby możliwość dogodnych przesiadek dla linii: 1, 2, 3, 5, 6, 10, 13, 14, 15, 18, 19 i stowrzyłoby lokalny wielokierunkowy węzeł Ruch samochodowy należy zreorganizować, zwiężając jezdnię celem urządzenia przystanku autobusowego. Należy dołączyć przystanki tam gdzie to możliwe (także jako przystanki warunkowe). Szczególnie w ciągu ul. 25 Czerwca są zbyt dalekie odległości między przystankami Curie-Skłodowskiej a Waryńskiego i Sienkiewicza. Przystanki przy skrzyżowaniach powinny być urządzone maksymalnie blisko siebie (np. Struga/25 Czerwca). Należy rozważyć kompleksową reorganizację sieci komunikacyjnej, np. poprzez stworzenie krótszych, ale często kursujących linii lokalnych, dowożących do węzłowych przystanków, gdzie następuje przesiadka na linie średnicowe (priorytetowe). Probnie można wykorzystać takie połączenie w relacji: Port Lotniczy Radom-Dworzec PKP Radom Główny. Komunikacja publiczna powinna mieć priorytet w ruchu wewnątrzmijskim, np. poprzez wydzielanie buspasów. Należy rozważyć przywrócenie przejazdów autobusów (trakcji elektrycznej) w całym ciągu ulicy Zeromskiego, co usprawiłoby połączenia wschód-zachód (strefy piesze w wielu miastach zachodniej Europy bywają obsługiwane naziemnym transportem publicznym). Miasto i sąsiednie gminy powinny przeprowadzić szeroką kampanię na rzecz popularyzacji korzystania z transportu publicznego, wprowadzając zachęty: bilety zintegrowane, parkingi P&amp;R, dopłaty do przejazdów etc.</p>	Zbyt wolno postępuje rozbudowa sieci ścieżek/dróg rowerowych. Nie wszystkie odcinki tworzą spójne ciągi na długich dystansach.	Krzywe, wąskie, czasem nieremontowane chodniki, które często są zastawiane przez samochody utrudniając ruch pieszych. Zamiast miejsc parkingowych na chodnikach powinny być organizowane trawniki, klomby i zasażane drzewa.	Nadmierna prędkość pojazdów osobowych w ruchu miejskim.	Chaotyczna zabudowa nowych osiedli. Brak dbałości o estetykę przestrzeni publicznej. Duża ilość zaniedbanych starych kamienic i degradacja obszarów w centrum miasta (np.. Od dziesięcioleci krajobraz księżycowy na d. targowisku na ul. Nowogrodzkiej). Zabudowa substandardowa w strefie śródmiejskiej. Zbyt szerokie ulice tranzytowe zniechęcające do poruszania się pieszo po ścisłym centrum.	
14	Najważniejszą strategią miasta powinna być konieczność odciążenia Radomia od zmasowanego transportu samochodowego i ciężarowego kosztem atrakcyjnego transportu zbiorowego.	Najbardziej problemowym miejscem jest ulica Wolanowska wymagająca natychmiastowego remontu. 25 czerwca od skrzyżowania ze Słowackiego do skrzyżowania ze Żwirki i Wigury, Narutowicza, Limanowskiego od ronda Kisielewskiego do skrzyżowania z Okulickiego oraz ulica Okulickiego. Te główne ulice wymagają gruntownego remontu nawierzchni, ale także rozwiązań drogowych na skrzyżowaniach ograniczających zakorkowanie miasta w godzinach szczytu. Konieczne jest także dokończenie trasy NS i opracowanie podobnej trasy wschód - zachód (aby samochody ciężarowe nie musiały przeciskać się przez miasto).	<p>• Przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę na ubogą ofertę komunikacji miejskiej w Radomiu. Nasze 200 tysięczne miasto oferuje tylko 26 linii autobusowych dziennych z niewielkimi modyfikacjami dokonanymi na przestrzeni ostatnich 10 lat, co znacząco odbiega od ilości linii autobusowych w Lublinie i Kielcach. Aby komunikacja miejska nadal pozostawała atrakcyjna, musi zostać znacząco urozniczona o linie autobusowe kursujące do gmin ościennych miasta z częstotliwością co najmniej raz na godzinę (tak jak w Lublinie oczywiście z odpowiednio wyższą taryfą opłat dla strefy podmiejskiej), szczególnie do wsi będących siedliskami gmin (m.in. Wolanów, Gózd, jedlińsk, Wierzbica, Domaniów, Zakrzew). Miasto przedstawiając atrakcyjną ofertę musi rozpocząć konkurencję z taborom prywatnym, oferującym na tych gminach swoje usługi transportowe, a następnie wygrać ją tak, aby w ościennych gminach podkreślić regionalną rolę miasta Radomia. •</p> <p>Drugim palącym problemem jest częstotliwość autobusów miejskich, należy zwiększać a nie zmniejszać częstotliwość linii autobusowych w mieście (co wydarzyło się w tym roku szkolnym w przypadku linii 1, 13 czy 17 oraz linii nr 4 w soboty!), tylko zachęcić do transportu miejskiego, poprzez sukcesywne zwiększanie częstotliwości kolejnych linii autobusowych kursujących z częstotliwością co 10-12 min (przykładowo można tak pilotażowo zwiększyć częstotliwość linii zajmującej trzecie, czwarte, piąte miejsce w przepustowości pasażerów). W przeciwnym wypadku miasto będzie funkcjonować odwrotnie proporcjonalnie do zasady popytu indukowanego (im więcej kursów autobusów, tym łatwiejszy dostęp do komunikacji miejskiej i ostatecznie większe zainteresowanie komunikacją miejską, w przypadku zmniejszenia kursowania autobusów wzrost popytu na posiadanie samochodów osobowych) •</p> <p>Modyfikacja przebiegu linii autobusowych musi uwzględnić powstanie nowego punktu przesiadkowego na wysokości Lotniska poprzez modyfikację siatki autobusowej (obecne linie 5 i 14 kursują za rzadko i nie obsługują komunikacyjnie całego miasta, po powstaniu portu lotniczego obowiązkowo musi funkcjonować linia autobusowa dojeżdżająca na dworzec z częstotliwością co 10 min, a mieszkańcy każdej części miasta powinni mieć bezpośredni dojazd do Lotniska) oraz na wysokości Radomskiego Centrum Onkologii (zachodnią granicą miasta, pod samo centrum onkologiczne dojeżdża tylko linia 25, swoje przystanki powinny tam mieć też co najmniej 10 i 6 oraz ewentualne nowe/inne linie autobusowe). •</p> <p>Uważam, że dobrym pomysłem jest utworzenie tak jak ma to miejsce w Lublinie, nowych "super pętli" stanowiących przystanki końcowe większości linii autobusowych miasta, usytuowanych w okolicach granic administracyjnych miasta (w Lublinie takimi dużymi zatokami autobusowymi są chociażby Chojny, Os. Poręba, Złobowów), w przeciwstwie do rozproszenia małych pętli rozsianych po całym mieście (szczególnie w centrum miasta tj. końcówka pętli linii 16 na Gołęziewo II). Powstanie takich wspólnych pętli końcowych zwiększyłoby dostępność do komunikacji miejskiej mieszkańców dzielnic miasta oddalonych od centrum, którzy obecnie korzystają z transportu samochodowego, a zyskaliby dzięki takim zmianom miejsce dogodnych przesiadek. •</p> <p>Z lokalnych problemów zwracam uwagę na niewystarczające skomunikowanie ulicy Zbrowskiego na odcinku do ulicy Zeromskiego (poza linią nr 1 powinna przejeżdżać jakaś linia autobusowa dojeżdżająca do cmentarza na Firleju, szpitala na Józefowie, Galerii Słonecznej oraz dworca PKP i dalej do Ustronia i galerii M1, pamiętajmy, że ulica ta stanowi okno na świat wielu starszych mieszkańców miasta). Na ulicy Zeromskiego na odcinku od wiaduktu nie ma linii która chciałaby w kierunku Galerii Słonecznej (linia z takim fragmentem powinna skręcać w 25 czerwca, struga i do galerii, podobnie jak to robił chwalony przez mieszkańców lokalnej społeczności objazd linii 17 podczas remontu wiaduktu na ulicy Kozienickiej). •</p> <p>Warto pomyśleć nad weekendowymi połączeniami działającymi w dni piątek - niedziela zachęcających mieszkańców do turystyki weekendowej (z odpowiednią taryfą opłat) w promieniu 30 km od granic miasta, przykładami takich miejsc wypoczynku mogą być chociażby zalewy w Domaniowie i Jagodnie, autobus do Czarnolasu, Królewskich Żłódek itd. •</p> <p>Warte rozważenia jest także wybudowanie i rozwój linii tramwajowej (w 200 tysięcznym mieście jak najbardziej opłacalna). Z uwagi na wysokie koszty wybudowania takiej linii pomysł ten powinien wrócić w sytuacji możliwości uzyskania dofinansowania z budżetu Unii Europejskiej.</p>	Problemem ruchu rowerowego w mieście jest rozdrobnienie ścieżek rowerowych - zaczynają się, nagle kończą, potem znów zaczynają, brak ścieżek rowerowych w głównych ulicach miasta (25 czerwca, struga, Żwirki i Wigury, Zeromskiego przed wiaduktem).	Uważam że chodniki dla pieszych są skutecznie i szybko odnawiane, spacer to moja ulubiona forma przemieszczania się po Radomiu, głównie za sprawą dobrze wyremontowanych chodników. Bardzo bym prosił jednak o uwzględnieniu w strategii konieczność wprowadzenia większej ilości terenów zielonych w mieście (trawniki, krzewy, najlepiej drzewa), aby odwrócić trend betonozy w mieście i uprzyjemnić spacer chodnikami zielonymi w okresie wiosenno - letnim.		Strategia miasta musi zawierać informacje o konieczności zwiększenia terenów zielonych w mieście (rewitalizacja parków i powstawanie nowych), oraz wypielnięcie najważniejszych miejsc miasta zielenią (terenry ulicy Zeromskiego, rynku, Radomskiego Centrum Sportu oraz przede wszystkim powstawanie terenów zielonych wokół nowo powstających bloków deweloperskich).	
15	W mieście 2-3 km pieszczt w XXI wieku to żart. Brak transportu w niektórych dzielnicach Radomia, w tym w Nowinach Malczewskich ul. Banacha, Bieszczańska, Sofykowska itd..	Jak wyżej - Brak komunikacji oznacza wykluczenie mieszkańców względem doinwestowania bogatszych osiedli;	Brak kompleksowej wizji- przecież transport lokalny (zbiorowy) to ostatnia sprawa- wcześniej trzeba te rejony miasta uzbroić w wodociąg, kanalizację, ulice (Asfalt) - gdy tego nie będzie - koło się zamyka - a te rejony są wykluczone z transportu miejskiego trwale;	Brak uwag;	Brak uwag;	Najpierw trzeba zapewnić właściwą infrastrukturę w tym przejścia dla pieszych, rowerzystów według norm i przepisów (z dala od skrzyżowań), później wymagajmy zauważania tych uczestników ruchu przez kierowców pojazdów	Wreszcie władze niech zdecydują o MPZP dla całości gminy - nie zamiary lecz ostateczne uchwały;	
16								Odwzorowanie stanowi załącznik nr 1.1 do Sprawozdania