

Informacja o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków

Lp.	FORMA ZŁOŻENIA		CZĘŚĆ DOKUMENTU (NR ROZDZIAŁU, STRONY), DO KTÓREGO ODNOSI SIĘ UWAGA LUB WNIOSEK	TREŚĆ UWAGI LUB WNIOSKU	UZASADNIENIE	ROZPATRZENIE UWAGI
1.	E-mail	1	Strategia rozwoju systemu transportu w województwie mazowieckim i Radomiu „Istotną kwestią według dokumentu jest wprowadzenie i wdrożenie spójności systemu taryfowego obejmującego cały ROF”	Wprowadzenie jednego biletu aglomeracyjnego, karty miejskiej, uniwersalnego środka rozliczeń pomiędzy różnego rodzaju przewoźnikami i zarządcami środków komunikacji (MPK, PKP, MZDiK, etc). Wprowadzenie w sposób czytelny, przejrzysty, łatwy do zrozumienia przez wszystkie grupy społeczne i wiekowe (mam na myśli w szczególności seniorów), konkurencyjny do użytkowanych prywatnie pojazdów spalinowych.	Radom i jego sąsiednie gminy zasługują od lat na stworzenie jednolitych taryf przewozu osób. Po ostatniej modernizacji linii kolejowej pojawiła się kolejna możliwość utworzenia wspólnego biletu, na wzór trójmiejskiej aglomeracji. Bilet godzinny w granicach miasta, czy to wsiada się na Woli Gołębiowskiej, a wysiada się na Południu, powinien obowiązywać ten co użytkowany w autobusach miejskich, a nie kupowany w kasie PKP. Co dalej za tym idzie: wysiadając na dworcu głównym mógłbym kontynuować jazdę autobusem do dalszego celu.	Uwaga uwzględniona.
2.	E-mail	2	s. 70	Wnosimy o budowę drogi dla rowerów na ul. 25 Czerwca. Jednocześnie zwracamy uwagę, że nie ma potrzeby budowy dróg dla rowerów w ścisłym centrum miasta (Śródmieście i Miasto Kazimierzowskie).	Ze względu na obowiązującą strefę Tempo 30 i wyznaczone strefy zamieszkania nie ma potrzeby budowy dróg dla rowerów w ścisłym centrum miasta. Ewentualne udogodnienia mogłyby dotyczyć zmiany organizacji ruchu (np. dopuszczenie skrętu dla rowerów w relacjach niedostępnych dla pojazdów silnikowych, budowy wyniesionych skrzyżowań, progów zwalniających). W ramach konsultacji społecznych dotyczących zmian na ul. 25 Czerwca mieszkańcy wskazali konieczność dostosowania ulicy dla rowerzystów. Po wybudowaniu kładki pieszo-rowerowej nad stacją kolejową w ciągu ul. Staroopatowska-25 Czerwca ciąg będzie stanowił połączenie dzielnic: Ustronie, śródmieście, XV-lecie, Gołębiów.	Uwagę uwzględniono częściowo. Uzupelniono ocenę sieci dróg rowerowych w centrum miasta o informację o środkach uspokojenia ruchu – strefie „Tempo 30” i strefach zamieszkania. Fragment o budowie drogi dla rowerów w ul. 25 Czerwca nie znalazł się w dokumencie, ponieważ plan transportowy jako dokument strategiczny nie musi aż tak dokładnie precyzować lokalizacji.
		3	s. 102	Wnosimy o korektę przebiegu linii nr 7 na ul. Warsztatowej oraz wyznaczenie przystanku na ul. Wierzbickiej (na wysokości 4ul. Elegii).	Obecnie autobusy linii 7 na wysokości osiedla Południe II skręcają w ul. Warsztatową by za 100 m ponownie wrócić na ul. Wierzbicką. Objazd wydłuża czas przejazdu autobusów oraz zwiększa niepotrzebnie liczbę wozokilometrów.	Uwagi nie uwzględniono Uchwała XLV/399/2020 z dnia 26.10.2020 r. określa przystanki komunikacyjne na terenie miasta Radomia. W każdym czasie możliwa jest zmiana lokalizacji przystanku. Plan transportowy jako dokument strategiczny nie powinien aż tak dokładnie precyzować lokalizacji przystanków. Przebiegi tras linii komunikacyjnych opisane w Planie zostały określone jako stan na 15.07.2021 r. – stan obecny. W dokumencie typu Plan transportowy określa się sieć komunikacyjną lub obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, nie precyzując szczegółowych tras przyszłych linii Powyższe nie przesądza jednak o braku zasadności postulatu, a jedynie wskazuje, że nie powinien on dotyczyć Planu transportowego, gdyż jest zbyt szczegółowy

		4	s. 116	Wnosimy o wyznaczenie oraz określenie w tekście horyzontu czasowego wybudowania głównego korytarza wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej północ – śródmieście (ul. Kilińskiego, ul. Żeromskiego, ul. Mickiewicza) – południe.	Z zaproponowanych korytarzy ten poprowadzony przy Urzędzie Miejskim zapewnia największą bezpośredniość, szybkość obsługi oraz bardziej prostoliniowy przebieg. Ponadto w mniejszym stopniu ingeruje w zabytkową tkankę miasta. W przypadku wyboru przejścia przez pl. Jagielloński i pl. Konstytucji zaistnieje potrzeba likwidacji miejsc postojowych na ul. Focha na części pl. Konstytucji i ul. Piłsudskiego. Na pl. Konstytucji krzyżują się główne ciągi piesze, więc nie zasadnym byłoby zaburzanie ruchu pieszego przez jeżdżące autobusy. Problematicznym byłby również wyjazd z ul. Piłsudskiego w ul. Traugutta i z ul. Traugutta w ul. Narutowicza (konieczność budowy sygnalizacji świetlnej).	Uwagi nie uwzględniono Niniejszy dokument określa sprecyzowane do realizacji działania do roku 2030 Szczegółowe określenie dat poszczególnych zadań nie jest możliwe do przewidzenia ze względu na różne uwarunkowania, np. możliwość uzyskania finansowania zewnętrznego, prace projektowe i uzgodnienia, wykupy gruntów itp. Niemożliwe jest natomiast określenie dat realizacji zadań, co do których nie zapadały decyzje o przystąpieniu do fazy realizacji
		5	s. 117	Wnosimy o wprowadzenie zapisu, że główny korytarz wysokiej jakości powinien być obsługiwany systemem tramwajowym.	Przewagi komunikacji tramwajowej: – w większości przypadków jest tańsza w eksploatacji niż autobus/trolejbus – mając mniejsze opory toczenia można łatwo wykorzystać jazdę z wybiegu, mniejsze jest również zużycie energii w przeliczeniu na pasażera, – bezkonkurencyjny komfort podróży (minimalne drgania, wysoka płynność ruchu), – ma większą pojemność przewozową od autobusu/trolejbusu, – jest mniej wrażliwa na niekorzystne warunki atmosferyczne, – długowieczność taboru w porównaniu z taborem autobusowym/trolejbusowym. Przeciętny czas eksploatacji tramwaju wynosi około 30-40 lat, podczas gdy autobusu/trolejbusu ok. 15 lat. Komunikacja tramwajowa wprowadza nową jakość nie tylko w kwestiach transportowych, ale przede wszystkim wizerunkowych miasta czego nie osiągnie się za pomocą autobusów/trolejbusów. Komunikacja trolejbusowa mogłaby obsługiwać pozostałe korytarze wysokiej jakości oraz pozostałe linie o dużych potokach pasażerskich.	Uwagi nie uwzględniono Nie podjęto do tej pory wiążącej decyzji w tym zakresie Ostateczny wybór środka transportu w głównym korytarzu musi zostać poprzedzony wykonaniem analizy techniczno-ekonomicznej, uzasadniającej preferowane rozwiązanie w zakresie rodzaju taboru
		6	s. 117	Wnosimy o korektę zapisu: [...] Miejska Pracownia Urbanistyczna bierze na-wet pod uwagę budowę napowietrznej sieci ładującej pojazdy zeroemisyjne, poruszające się w takich korytarzach. Opisane rozwiązanie oznaczałoby budowę sieci trolejbusowej dla trolejbusów z bateriami[...].	Jak rozumiemy propozycja MPU zakłada możliwość wykorzystania do obsługi korytarzy wysokiej jakości zarówno komunikacji tramwajowej jak i trolejbusowej. Podkreślone zdanie sugeruje, że chodzi wyłącznie o trolejbusy. Na świecie są znane rozwiązania techniczne umożliwiające pobieranie prądu do napędu tramwajów z superkondensatorów umieszczonych w pojazdach szynowych (Sewilla).	Uwagę uwzględniono
		7	s. 144	W związku z zapisami planów miejscowych oraz wskazaną w dokumencie priorytetyzacją ruchu pieszego wnosimy o rozszerzenie strefy pieszej o deptaki wskazane w obowiązujących mpzp: – Rwańska – Focha – Struga (przy Resursie)	– plan „Witolda-Kilińskiego”, Uchwała nr 260/2000 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 20.03.2000 r.) – plan „ul. Rwańska”, Uchwała nr 459/2004 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 05.07.2004 r.)	Uwagę uwzględniono

				– Grodzka (między farą a dawnym zamkiem) –		
		8	s. 167	Wnosimy o rezygnację z budowy parkingów Bike&Ride w śródmieściu. Zamiast tego wnosimy o ich budowę na końcowych autobusów linii miejskich.	W dokumencie wskazano budowę przystanków Bike&Ride w ramach przebudowy ul. Żeromskiego i ul. 25 Czerwca. Co do zasady takie parkingi buduje się przy zewnętrznych węzłach przesiadkowych.	Uwagę uwzględniono
		9	s. 161	Wnosimy o urealnienie zaplanowanej do budowy długości dróg dla rowerów oraz rezygnację z budowy w miejscach konfliktogennych m.in. z dużą liczbą wjazdów bramowych (Dębowa, Kosowska, Nowa Wola Gołębiowska, Witkacego, Witosa). Zamiast budowy wydzielonej infrastruktury dla rowerzystów proponujemy w tych miejscach uspokojenie ruchu poprzez zastosowanie wyniesionych skrzyżowań oraz progów zwalniających. Z tego powodu wnosimy o rezygnację z budowy drogi dla rowerów na ul. Jana III Sobieskiego i Łokietka (ulice wyposażone w progi zwalniające).	W latach 2022-2029 MZDiK planuje wybudowanie 68 km DDR w przeliczeniu jest to 8,5 km rocznie. Tymczasem w roku 2022 powstanie tylko 3 km i to tylko dlatego, że są to wygrane projekty z budżetu obywatelskiego. Budowa dróg dla rowerów na ulicach o dużej liczbie wjazdów bramowych, nie oddzielonych zielenicem od jezdni generuje konflikty na linii rowerzyści-kierowcy. Takie ciągi stają się również parkingami i często zastawiana są przez parkujące samochody bez reakcji służb miejskich. Przykład: ul. Małcużyńskiego, Raclawicka.	Uwagi nie uwzględniono
		10	s. 169	W ramach cyfryzacji transportu w Radomiu wnosimy o zapisy montażu 20 pętli indukcyjnych służących liczeniu rowerzystów.	Dane zbierane przez liczniki pozwolą na analizę zachowań i potrzeb rowerzystów.	Uwagę uwzględniono
3.	E-mail	11	Roz. 2.2, str. 37	Proszę nie uruchamiać hulajnóg miejskich. Rower miejski nie sprawdził się.	Na drogach pojawił się chyba już trzeci dostawca usług hulajnóg elektrycznych. Powinno wystarczyć.	Uwagi nie uwzględniono W treści uwagi zakwestionowano zacytowany fragment „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Radomia”, która jest uchwalonym dokumentem strategicznym wyższego rzędu Plan transportowy nie może zmieniać treści obowiązującego dokumentu
		12	Roz. 2.2, str. 37	Miasto powinno skonsultować z dostawcami hulajnóg budowę niewielkich, wspólnych miejsc postojowych. Oni wiedzą najlepiej gdzie, ale w dużej mierze są to okolice szkół, galerii itp.	Hulajnogi są przeważnie parkowane na chodnikach. Czasami przewrócone utrudniają komunikację. Problem nie zmniejszy się, bo hulajnogi są wygodne w używaniu.	Uwagi nie uwzględniono We wskazanym miejscu przywoływana jest treść obowiązującej „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Radomia” Sama uwaga jest trafna, ale sposób parkowania hulajnóg nie musi być opisywany w dokumencie strategicznym. Takie uzgodnienia są prowadzone na etapie uzgodnień organizacji ruchu lub porozumień pomiędzy zarządcą drogi a operatorem hulajnóg
4.	Papier	13	s. 34, wers 5	Zmiana „W. Mokrzycki” na „W. Mędrzycki”	Błąd w nazwisku	Uwagę uwzględniono
		14	s. 64, wers 1	Zmiana „lotniskiem w Sadkowie” na „Portem Lotniczym Warszawa-Radom”		Uwagę uwzględniono
		15	str. 70, podrozdział infrastruktura kolejowa	Nazwę stacji Radom zmienić na Radom Główny. Zdanie: „Stacja Radom obsługuje ruch regionalny we wszystkich kierunkach oraz ruch dalekobieżny w kierunku Warszawy, Lublina (przez Dęblin), Kielc, Krakowa i Przemyśla” usunąć „(przez Dęblin)” Zmienić na: „Stacja Radom Główny obsługuje ruch regionalny we wszystkich kierunkach oraz ruch dalekobieżny w	Stacja Radom zmieni nazwę na Radom Główny 12.12.2021 r. Pociągi w kierunku Lublina nie kursują przez stację Dęblin. W rozkładzie jazdy pociągów są codzienne bezpośrednie połączenia (po 3 pary) do Katowic i Wrocławia.	Uwagę uwzględniono

				<p>kierunku Warszawy, Lublina, Kielc, Krakowa, Przemyśla, Katowic i Wrocławia”</p>		
		16	s. 113, akapit 2	<p>Fragment: „W najbliższym czasie (stan na październik 2021 r.) planowane są następujące drobne zmiany w przebiegu linii komunikacji miejskiej w Radomiu: linie 5 i 14 – po oddaniu do użytku lotniska cywilnego trasy linii zostaną wydłużone do terminala – rok 2023 – w przypadku rozwoju ruchu lotniczego i zwiększenia liczby osób dojeżdżających do portu lotniczego przewiduje się zwiększenie zakresu obsługi lotniska”</p> <p>Zmienić na: „W najbliższym czasie (stan na październik 2021 r.) planowane są następujące drobne zmiany w przebiegu linii komunikacji miejskiej w Radomiu: po oddaniu do użytku Portu Lotniczego Warszawa-Radom planuje się zmiany w komunikacji miejskiej, zapewniające szybkie połączenie portu lotniczego ze stacjami kolejowymi Radom Wschodni i Radom Główny, dworcem autobusowym oraz ze ścisłym Śródmieściem”</p>	<p>W celu dobrego skomunikowania Portu Lotniczego Warszawa-Radom należy zapewnić szybkie połączenie ze stacjami kolejowymi i dworcem autobusowym. Ze względu na niewielką odległość lotniska od ścisłego Śródmieścia Radomia, pasażerowie lotniska mogą wykorzystywać ten fakt i w czasie oczekiwania na lot lub przesiadkę możemy zachęcić ich do przejazdu do centrum miasta chociażby w celu skorzystania z oferty gastronomicznej.</p> <p>Linie 5 i 14, obecnie dojeżdżające w rejon portu lotniczego tylko częściowo spełniają te warunki. Okrężna trasa linii 14 na Dzierzkowie i Glinicach sprawia, że autobus dojeżdża do stacji Radom Główny w czasie 18-24 minuty a możliwy jest dojazd w czasie o połowę krótszym. Dworzec autobusowy nie jest obsługiwany. Szybki dojazd do przyszłej stacji Radom Wschodni i do Śródmieścia (na ul. Sienkiewicza) zapewnia linia 5.</p> <p>W celu organizacji prawidłowej obsługi Portu Lotniczego Warszawa-Radom, należy skontaktować się z PPL, PKP Intercity oraz Kolejami Mazowieckimi i najpierw pozyskać informacje o:</p> <ul style="list-style-type: none"> planowanej liczbie pasażerów portu lotniczego w początkowej fazie funkcjonowania; planowanych dniach i godzinach największego ruchu na lotnisku, planowanych godzinach funkcjonowania portu; planowanej obsłudze dojazdów do lotniska pociągami z Warszawy i innych miast (liczba kursów, częstotliwość, godziny kursowania od-do) <p>Ważną kwestią jest też zakup lub dostosowanie niezbędnej liczby autobusów do potrzeb pasażerów z dużym bagażem oraz ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za finansowanie linii łączącej stacje kolejowe z portem lotniczym.</p>	Uwagę uwzględniono
		17	s. 113, akapit 2	<p>Fragment: „W najbliższym czasie (stan na październik 2021 r.) planowane są następujące drobne zmiany w przebiegu linii komunikacji miejskiej w Radomiu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ linia 11 – po oddaniu do użytku przystanku kolejowego Radom Gołębiów planuje się wydłużenie trasy linii do pętli Os. Gołębiów I, znajdującej się w sąsiedztwie tego przystanku – rok 2022” <p>„W najbliższym czasie (stan na październik 2021 r.) planowane są następujące drobne zmiany w przebiegu linii komunikacji miejskiej w Radomiu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ w związku z oddaniem do użytku przystanku kolejowego Radom Gołębiów, planowane jest wprowadzenie obsługi komunikacyjnej tego przystanku” 	<p>Pasażer pociągu, wysiadający na przystanku Radom Gołębiów, musi pokonać drogę ok. 420 metrów (po wyjściu z peronu na ul. Struga) do pętli autobusowej Os. Gołębiów I, znajduje się więc ona na granicy strefy dojazdu a tak duża odległość od stacji kolejowej do przystanku autobusowego jest sytuacją patologiczną.</p> <p>Niestety, w trakcie przebudowy wiaduktu na ul. Kozienickiej nie zaplanowano żadnych rozwiązań dla komunikacji miejskiej, mało tego, nie wyznaczono nawet przejścia dla pieszych od wyjścia z przystanku kolejowego (po południowej stronie ul. Struga) do pętli autobusowej (po stronie północnej), przez co odległość do pokonania jest znacząco większa (trzeba iść do przejścia do skrzyżowania Struga / Andersa).</p> <p>Kluczowym zadaniem w celu zapewnienia obsługi przystanku kolejowego Radom Gołębiów powinno być:</p> <p>W etapie I – obecnie:</p> <p>wyznaczenie przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym przez ul. Struga, obok wiaduktu kolejowego, w</p>	Uwagę uwzględniono

				<p>miejscu obecnego skrzyżowania ul. Struga z drogą dla rowerów;</p> <p>uruchomienie pary przystanków Kozienicka / PKP Radom Gołębiów jak najbliższej wiaduktu (po stronie salonu samochodowego) dla linii 10, 17, 21, 22, 26;</p> <p>oznakowanie wyjścia z przystanku kolejowego: tablice kierunkowe z drogą dojścia do przystanków i liniami autobusowymi odjeżdżającymi z nich (w sposób podobny do tego, jak MZDiK ostatnio oznakował wyjścia z przejścia podziemnego na al. Grzeczmarowskiego)</p> <p>wraz z oznakowaniem ustawienie przy wyjściu z przystanku kolejowego tablic SDIP z odjazdami z przystanków Kozienicka / PKP Radom Gołębiów oraz pętli Os. Gołębiów I.</p> <p>Wydłużenie trasy linii 11 w celu obsługi przystanku kolejowego jest zasadne, gdyż zapewni możliwość szybkiego dojazdu do celu podróży m.in. studentom wydziałów UTH przy ul. Chrobrego czy dojeżdżającym do szpitala na Józefowie (z jedną przesiadką), ale nie w momencie, kiedy przystanek linii 11 będzie ponad 400 metrów od przystanku kolejowego. W celu minimalizacji dodatkowych kosztów można rozważyć wydłużenie wybranych kursów dostosowanych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów, a wydłużenie wszystkich kursów, po przebudowie układu drogowego w ramach budowy trasy N-S i przebudowy ul. Zbrowskiego, kiedy powstanie możliwość przejazdu w kierunku pętli autobusowej przez „środek” os. Gołębiów I.</p> <p>W etapie 2 – po budowie trasy N-S</p> <p>W ramach budowy trasy N-S budowa chodnika po północnej stronie ul. Struga między wiaduktem a ul. Andersa.</p> <p>Po budowie trasy N-S należy wprowadzić jeden z wariantów obsługi przystanku Radom Gołębiów od zejścia po północnej stronie peronu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa nowej pętli autobusowej w rejonie budowy nowych osiedli i PSP 24 oraz dodatkowa para przystanków na ul. Andersa przy wyjściu ze stacji Radom Gołębiów. <p>Takie rozwiązanie nie tylko umożliwi wygodne dojście z autobusu na stację kolejową, ale także znacząco poprawi dostępność komunikacji dla części osiedla Gołębiów I (z np. drogi dojścia do przystanków przy Andersa i Zbrowskiego z rejonu kościoła przy ul. Orłąt Lwowskich przekraczają obecnie 500 metrów.</p> <p>Alternatywnie:</p> <p>uruchomienie przystanków na ul. Andersa przy wyjściu ze stacji Radom Gołębiów pełniących funkcję przystanków końcowych z zawracaniem autobusów na rondzie u zbiegu Andersa z łącznicą do trasy N-S</p> <p>.zawracanie autobusów kryterium ulicznym: Andersa – północny łącznik do trasy N-S – trasa N-S – łącznik do ul. Struga – południowy łącznik do ul. Andersa – Andersa wraz</p>	
--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

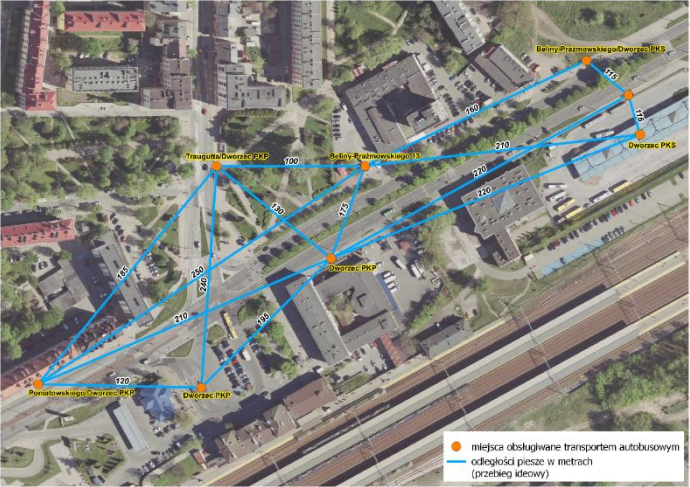
					z budową zatok przystankowych po zachodniej stronie trasy N-S (w kierunku centrum) oraz na ul. Andersa na wysokości RSM (kier. Gołębiów I) lub w kierunku odwrotnym w przypadku braku możliwości budowy przystanku autobusowego po zachodniej stronie trasy N-S. To jednak spowoduje wydłużenie czasu przejazdu (autobusy na i z trasy N-S będą skręcały w lewo zamiast w prawo).	
		18	s. 116, akapit 2 i 3	<p>Treść akapitu 2 i 3 „Miasto Radom przewiduje utworzenie sześciu korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej (...) Ponadto, planowane jest wyznaczenie dodatkowego korytarza w relacji północ-południe przez Śródmieście” zmienić na</p> <p>Miasto Radom przewiduje utworzenie sześciu korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej, o następującym przebiegu:</p> <p>nr I: Prędocinek – Brata Alberta – Michalczewskiego – Jana Pawła II – al. Grzeczmarowskiego – Dowkontta – Poniatowskiego – Dworzec PKP;</p> <p>nr II: Południe – Sycyńska – Czarnoleska – Wierzbick – Limanowskiego – 1905 roku – Dowkontta – Poniatowskiego – Dworzec PKP;</p> <p>nr III: Gołębiów I – Struga – pl. Jagielloński;</p> <p>nr IV: Józefów – Aleksandrowicza – Mieszka I (wraz z odgałęzieniem ul. Królowej Jadwigi do pętli Michałów) – Chrobrego (wraz z odgałęzieniem ul. Rapackiego do pętli Gołębiów II) – pl. Jagielloński;</p> <p>nr V: Zamłynie/Wacyn (nie sprecyzowano jednak z których pętli) – Okulickiego – Mireckiego – Wenera – pl. Jagielloński;</p> <p>nr VI: Port Lotniczy Warszawa Radom – Lubelska – węzeł Radom Wschodni – trasa N-S – Dworzec PKP lub Żeromskiego – 25 Czerwca – Beliny-Prażmowskiego – Dworzec PKP.</p> <p>Po analizie przeprowadzonej w Urzędzie Miejskim w Radomiu jako najkorzystniejszy przebieg korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej nr 1-4 należy wskazać zaproponowany w dokumencie „Ocena układu komunikacyjnego i koncepcji optymalizacji przewozowej radomskiej komunikacji miejskiej” i za korytarze przyjąć trasy linii 7 i 9 z równoczesnym</p>	Sprecyzowanie uwag ogólnych do projektu planu	<p>Uwagę uwzględniono częściowo</p> <p>Zdanie ze strony 116 „Ponadto, planowane jest wyznaczenie dodatkowego korytarza w relacji północ-południe przez Śródmieście”. Ostateczny przebieg korytarza zostanie wyznaczony po przeprowadzeniu analiz</p> <p>Na stronie 69 zdanie "W ścisłym Śródmieściu planowane jest przeprowadzenie korytarzy wysokiej jakości trzema różnymi trasami". Jedna w relacji wschód-zachód przebiegałaby od skrzyżowania ul. Żeromskiego z ul. 25 Czerwca ulicami 25 Czerwca – Skłodowskiej-Curie /z powrotem Żeromskiego/ – Niedziałkowskiego – Kilińskiego – Stańczyka – Malczewskiego – Wałową i Limanowskiego do Placu Kotlarza. Dwie pozostałe przebiegałyby w osi północ-południe od dworca kolejowego do Placu Jagiellońskiego: jedna trasą obecnych linii priorytetowych 7 i 9 (z równoczesnym wprowadzeniem wyłącznego wjazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej w ciągu ulic Wałowa – Lekarska – Tochtermana), a druga ulicami Traugutta, Mickiewicza, nową ulicą łączącą Plac Corazziego z skrzyżowaniem Kelles-Krauza/Pileckiego w okolicy Urzędu Miasta oraz Pileckiego. Ostateczny przebieg korytarza śródmiejskiego zostanie wyznaczony po przeprowadzeniu głębszych analiz</p>

			<p>wprowadzeniem priorytetu wyłącznego wjazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej w ciągu ulic Wałowa – Lekarska – Tochtermana. Korytarze linii 7 i 9 ponadto powinny zostać uzupełnione o korytarz wschód – zachód Zamłynie – Śródmieście – Port Lotniczy.</p> <p>Głównym celem funkcjonowania korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej dla pasażerów jest skrócenie czasu podróży a dla miasta zmniejszenie kosztów funkcjonowania komunikacji przy jednoczesnej poprawie jakości. Nadanie priorytetu dla komunikacji miejskiej na głównych ciągach komunikacyjnych zwiększa prędkość handlową, co powoduje, że do wykonania tej samej liczby kursów potrzeba mniejszej liczby pojazdów. Zmniejszenie czasu podróży jest kwestią kluczową dla pasażerów. Poza bezpośrednim zmniejszeniem kosztów, możemy liczyć na zwiększające się wpływy ze sprzedaży biletów, powodowane poprawą jakości komunikacji miejskiej.</p> <p>Ponadto, planowane jest wyznaczenie dodatkowego korytarza w relacji północ-południe przez Śródmieście. W obecnej sytuacji znacząca część Śródmieścia Radomia znajduje się poza strefami dojścia do przystanków linii priorytetowych 7 i 9. Najbliższe przystanki tych linii dla placu Coraziego znajdują się w odległościach 750 i 780 metrów, w zależności od kierunku. Najbliższe przystanki, z których odjeżdżają jakiegokolwiek linie jadące na największe radomskie osiedla znajdują się na ulicach Sienkiewicza i Mickiewicza, w odległości około 400 metrów od placu Coraziego. Brak możliwości komfortowego dojazdu do ścisłego centrum Radomia sprawia, że wielu mieszkańców decyduje się na dojazd do Śródmieścia własnymi samochodami. Poprawa dostępności komunikacją miejską Śródmieścia jest kwestią kluczową dla poprawy jakości transportu publicznego w Radomiu.</p> <p>Centrum miasta co do zasady zawsze będzie najważniejszym generatorem ruchu i zapewnienie dobrej dostępności tego obszaru najbardziej wpłynie na poprawę wizerunku komunikacji miejskiej oraz na</p>		
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

			<p>zmniejszenie ruchu samochodowego na terenie miasta.</p> <p>Z analiz Miejskiej Pracowni Urbanistycznej wynika, że dwa najważniejsze lokalne centra, stanowiące najważniejsze potencjalne węzły przesiadkowe w Radomiu, to rejon dworca kolejowego oraz rejon Galerii Słonecznej i placu Jagiellońskiego. Z tego powodu należy założyć lokalizację dwóch głównych węzłów przesiadkowych na placu Dworcowym (węzeł Dworzec PKP) oraz u zbiegu ulic Chrobrego, Struga i Pileckiego (węzeł Plac Jagielloński lub Teatr Powszechny).</p> <p>Założeniem dla nowego przebiegu dla komunikacji miejskiej przez Śródmieście powinno być połączenie tych dwóch węzłów, żeby umożliwić wygodne przesiadki w relacjach Śródmieście – węzeł przesiadkowy – relacja docelowa. Obecnie miejsca te łączą obie linie priorytetowe 7 i 9. Nowy przebieg powinien więc przebiegać we wschodniej części Śródmieścia. Wynika to też ze stref dojazdu do przystanków komunikacji miejskiej. Analizując przystanki, na których zatrzymuje się przynajmniej jedna linia priorytetowa lub podstawowa i trzystumetrowe strefy dojazdu do przystanków zauważamy, że poza nimi znajduje się m.in. plac Konstytucji 3 Maja czy Urząd Miejski w Radomiu jako jeden z największych generatorów ruchu w mieście.</p> <p>W koncepcji korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej opracowanej w Urzędzie Miejskim w Radomiu wskazano potencjalne przebiegi korytarza przez Śródmieście, z rekomendacją dla wariantu 1 lub 1A:</p> <p>Wariant 1: Dworzec PKP – Traugutta – Mickiewicza – plac Corazziego – nowa droga za Urzędem Miejskim - nowy łącznik do ul. Kelles-Krauza – Pileckiego – Plac Jagielloński</p> <p>Wariant 1A (oszczędnościowy): Dworzec PKP – Traugutta – Mickiewicza – plac Corazziego – nowa droga za Urzędem Miejskim – Staszica - Kelles-Krauza – Pileckiego – Plac Jagielloński</p> <p>Wariant 2: Dworzec PKP – Traugutta – Piłsudskiego – plac Konstytucji 3 Maja – Focha – Kelles-Krauza – Pileckiego – Plac</p>	
--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

				Jagielloński.		
		19	s. 142, tabela 34	Usunąć z tabeli węzeł przesiadkowy „rejon ulic Malczewskiego/Wernera/Kelles-Krauza”	Miejsca, gdzie odległości pomiędzy poszczególnymi przystankami dochodzą do 500 metrów a część linii zatrzymuje się tylko w jednym kierunku, nie można uznać za węzeł przesiadkowy.	Uwagę uwzględniono
		20	s. 141-144, rozdział 7.2	Dodać węzły przesiadkowe Radom Gołębiów, Radom Południowy, Borki, Plac Kazimierza, Plac Kotlarza	Poprawa spójności planu, węzły te wskazane są w dalszej części w tabeli 37	Uwagę uwzględniono
		21	Rozdziały 4, 6, 7	Występują niezgodności w treści planu z tabelą inwestycyjną (tabela 37)		Uwagi nie uwzględniono Z powodu zbyt małej precyzyjności, poza tym nie dopatrzone zostały niezgodności
5.	Papier	22		<p>1) W imieniu pracowników strefy ekonomicznej przy ul. Warszawskiej oraz mieszkańców okolicy strefy przemysłowej. Prosimy o rozważenie możliwości wydłużenia linii nr 4 do przystanku na ul. Mroza.</p> <p>2) Druga opcja dla linii nr 4 to przejazd przez ul. Witosa. Przynajmniej w godzinach przyjazdu i wyjścia pracowników z pracy. Transport publiczny w Radomiu od wielu lat, chyba od lat 70-80 tych nie zmienił liczny ilości linii, tak jak był około 25 numerów tak jest do dzisiaj.</p> <p>3) Transport publiczny w Radomiu od wielu lat, chyba od lat 70-80 tych nie zmienił liczny ilości linii, tak jak był około 25 numerów tak jest do dzisiaj.</p> <p>4) Wniosek to darmowa komunikacja miejska, co na pewno zachęciło by kierowców do pozostawienia samochodów w domu z równoczesnym rozkorkowaniem połączeń komunikacyjnych zających się ze sobą.</p>		<p>1) 2) Uwagi nie uwzględniono Plan transportowy jako dokument strategiczny nie powinien aż tak dokładnie precyzować przebiegu tras Powyższe nie przesądza jednak o braku zasadności uwagi, a jedynie wskazuje, że nie powinna dotyczyć Planu transportowego, gdyż jest zbyt szczegółowa</p> <p>3) Uwagi nie uwzględniono Jest to ocena istniejącej podaży usług, a nie postulat zmian w planie</p> <p>4) Uwagę częściowo uwzględniono Dodano odniesienie do kwestii zniesienia opłat za przejazd</p>
6.	E-mail	23	Rozdz. 4.3	Korytarze przez Śródmieście powinny bezwzględnie powstać i uwzględniać przejazd w dwóch kierunkach przez ul. Lekarską, węzeł przesiadkowy 'plac Kazimierza' oraz dodatkową linię po wschodniej stronie deptaka, z węzłem 'Urząd Miejski'.	Obecna obsługa szpitala i przychodni przy ul. Tochtermana i Lekarskiej tylko w jednym kierunku jest błędem, który należy jak najszybciej naprawić. Odzyskana w ten sposób przestrzeń na ul. Żeromskiego może stać się przedłużeniem deptaka i wpłynąć na ożywienie tej części miasta. Jednocześnie stworzenie węzła przy UM, który będzie obsługiwał popularniejsze linie umożliwi dojazd do centrum autobusem większej liczbie osób niż dotychczas. W związku z tym część osób może przesiąść się na komunikację miejską, zmniejszając tym samym ilość samochodów w centrum.	Uwagi nie uwzględniono Nie wybrano ostatecznego wariantu przebiegu korytarzy wysokiej jakości obsługiwanych przez Śródmieście, dlatego nie ma możliwości ujęcia tak kategorycznego zapisu w planie, ponadto dokument kierunkowy, taki jak plan transportowy, nie powinien zawierać zapisów aż tak szczegółowych
		24	Rozdz. 4	Należy rozważyć zmianę organizacji ruchu na ul. Podwalnej i Lekarskiej tak, aby ulice te na odcinkach od Tochtermana do Wałowej były jednokierunkowe (na ul. Lekarskiej nie dotyczy autobusów i pojazdów uprzywilejowanych)	Taka zmiana organizacji ruchu poprawi przepustowość tych ulic. Obecnie w godzinach szczytu wjazd w ul. Lekarską, od strony Podwalnej jest mocno utrudniony, brakuje tam też miejsca na utworzenie osobnego bus-pasu.	Uwaga nie wymaga zmian treści dokumentu Plan zawiera zapisy mówiące o tym, że ustalenie przebiegu korytarzy wysokiej jakości obsługiwanych przez Śródmieście powinno stać się przedmiotem pogłębionej analizy

		25	Rozdz. 4	Przy realizacji planu silny akcent należy kłaść na priorytet dla komunikacji miejskiej. Wymaga to tworzenia ułatwień i priorytetów dla autobusów przede wszystkim na skrzyżowaniach, ale także kilku bus-pasów na najbardziej korkujących się odcinkach (np. ul. Wierzbicka, Zbrowskiego, 25 Czerwca, Mireckiego, itp.)	Priorytet dla komunikacji miejskiej umożliwi szybsze i łatwiejsze przejazdy, co w konsekwencji zmniejszy ilość samochodów na ulicach, zwłaszcza w centrum. Należy pamiętać, że komunikacja autobusowa jest bardziej pożądana w mieście od indywidualnego transportu samochodowego.	Uwaga nie wymaga zmian treści dokumentu Opinia jest trafna, lecz w dokumencie zawarto liczne zapisy odnośnie sposobów zapewniania priorytetu dla transportu zbiorowego
		26	Rozdz. 4	Atrakcyjna, wysokiej jakości komunikacja publiczna powinna umożliwiać dojazd do centrum i pomiędzy największymi osiedlami w jak najkrótszym czasie. Ważna jest w tym przypadku dobrze skoordynowana oferta przesiadkowa, na wysokiej jakości węzłach (m.in. wiaty, perony na poziomie podłogi autobusu)	Podobnie jak w poprzednim punkcie atrakcyjna komunikacja miejska to komunikacja szybka, o dobrym, rzadko zmienianym takcie, niewymagającym długiego czekania na przesiadkę.	Uwaga nie wymaga zmian treści dokumentu Opinia jest trafna, lecz w dokumencie zawarto zapisy odnośnie jakości oferty przewozowej w tym zapewniania rytmiczności połączeń, taktów ułatwiających skomunikowanie przesiadek i o standardach wyposażenia węzłów przesiadkowych
		27	Rozdz. 4	Utworzenie komplementarnej siatki dróg rowerowych w mieście	Rower jest coraz częstszym wyborem wśród mieszkańców, należy jednak pamiętać, że większość osób czuje się bezpieczniej korzystając z DDR i nie musząc jeździć jezdnią.	Uwaga nie wymaga zmian treści dokumentu Opinia jest trafna, ale w dokumencie zawarto zapisy odnośnie rozwoju sieci dróg dla rowerów w Radomiu

7.	E-mail	28	Cały dokument	Brak rozpoznania problemu integracji z transportem autobusowym (regionalnym i lokalnym) nie organizowanym przez miasto	<p>W opracowaniu znajdują się pojedyncze stwierdzenia autora odnoszące się do istnienia transportu autobusowego (regionalnego, lokalnego) nieorganizowanego przez miasto oraz istnienia dworca autobusowego.</p> <p>Nie rozpoznano istniejącego stanu (dezintegracji) tego transportu, w pobliżu szeroko rozumianego węzła przy dworcu PKP, objawiającego się m. in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ istnieniem co najmniej 7 miejsc obsługi podróżnych, często o uciążliwych warunkach - znanych np. z miejsca obsługi zlokalizowanego przy ul. Beliny-Prażmowskiego 13, ▪ rozciągłością pomiędzy skrajnymi miejscami obsługi w ciągu ulic Beliny-Prażmowskiego – Poniatowskiego dochodzącą do ponad 400 m,  <ul style="list-style-type: none"> ▪ brak jednego źródła informacji o odjazdach tego rodzaju transportu, ▪ niewykorzystanym dworcem PKS i jego marginalną rolę w liczbie obsługiwanych kursów. <p>Nie zaplanowano działań po stronie miasta w celu wykorzystania w/w transportu i jego lepszej integracji z komunikacją miejską, co jest jedną z przesłanek mających na celu zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych nie tylko w mieście, ale i w jego aglomeracji. Przykładem może być miasto Kielce, które podjęło się, na bazie dworca PKS, integracji transportu autobusowego w jednym miejscu. Być może warto podjąć również działania (nie muszą być sformalizowane w tym dokumencie) razem z innymi organizatorami (powiat radomski, gminy) w celu całościowej organizacji tego rodzaju transportu w postaci związku powiatowo-gminnego. Jako wzór może służyć Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny.</p>	Uwagę uwzględniono Opisano problem rozproszenia stanowisk przystankowych
		29	s. 15-17	Usunięcie w tekście odniesień do perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. Brak odniesień do obowiązującej polityki mobilności w UE. Usunięcie odniesień do Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030.	Wydaje się zasadne usunięcie ze stron 15-17 rozważań dotyczących perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. W przyszłości - po przyjęciu niniejszego dokumentu przez Radę Miasta Radomia; obowiązywać będzie perspektywa finansowa UE na lata 2021-2027 i rozwiązania dla niej przyjęte: nowa umowa partnerstwa, nowe	Uwagę uwzględniono Zastąpiono poprzednie zapisy zaktualizowanymi (wskazane dokumenty powstały w okresie opracowania pierwszej wersji planu)

				Trzecia Fala Nowoczesności (DSRK) oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK).	programy, etc. Wśród nowych rozwiązań dotyczących polityki mobilności w UE, a niezbędnych do uwzględnienia w niniejszym dokumencie, jest Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789 a także dokument ogólny – Europejski Zielony Ład: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1576150542719&uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN Przywołane dokumenty utraciły moc na podstawie: - art. 33 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, w przypadku KPZK; - art. 33 pkt 2 w/w ustawy, w przypadku DSRK.	
		30	s. 42	Uzupełnienie źródła danych o dojazdach do pracy	Źródłem tych informacji może być następujące opracowanie https://warszawa.stat.gov.pl/opracowania-biezace/informacje-okolicznosciowe/inne/gdzie-dojezdza-do-pracy-mieszkancy-m-radomia,91,1.html	Uwagę uwzględniono
		31	s. 66	Błędne dane dotyczące aplikacji mobilnej	Wg MZDiK płatność za pomocą aplikacji mobilnej moBILET „można było wносить tylko do dnia 15.06.2021 włącznie” – źródło: https://mzdik.pl/index.php?id=121 . Lista aplikacji mobilnych w strefie parkowania jest dostępna pod w/w linkiem	Uwagę uwzględniono
8.	E-mail	32	s. 70 Infrastruktura kolejowa	W opisie należy zmienić nazwę stacji Radom na Radom Główny (zmiana od 12.12.2021r.). Nie uwzględniono znaczenia przystanku Radom Gołębiów gdzie od 12.12.2021r. Będą się zatrzymywać pociągi przyspieszone Kolei Mazowieckich w kierunku Warszawy. Stacja Radom obsługuje pociągi także do Lublina jednak pociągi te nie jadą przez Dęblin – zmiana na Puławy.		Uwagę uwzględniono
		33	s. 82	Dworzec kolejowy nie jest punktem postojowym. Być może chodziło o stację Radom Główny. Obecnie nie istnieje funkcja „minister ds. transportu”. Jest Ministerstwo Infrastruktury.		Uwagę uwzględniono częściowo – w zakresie nazewnictwa stacji Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymienia „ministra właściwego do spraw transportu” i tak pozostawiono
		34	Cały dokument	W związku z warunkami płacy w Radomiu tysiące mieszkańców jest zmuszona do codziennych dojazdów do pracy m.in. do Warszawy. Czy uwzględniono mieszkańców miasta dojeżdżających do pracy w Warszawie i innych podradomskich miejscowości jeśli nie to proszę o uwzględnienie potrzeb ww. w dokumencie np. poprzez zaplanowanie tras linii autobusowych do punktów przesiadkowych np. Rondo Warszawskie czy nowe przystanki kolejowe Radom Stara Wola,		Uwagę uwzględniono

				Północny czy Gołębiów?		
		35	Cały dokument	Brak w dokumencie propozycji wykorzystania kolei jako środka transportu wewnątrz miasta		Uwagę uwzględniono
		36	Cały dokument	Brak w dokumencie informacji o możliwości wykorzystania środków unijnych przy budowie komunikacji tramwajowej		Uwagi nie uwzględniono Na dzień dzisiejszy brak jest oficjalnych dokumentów, które dawałyby możliwość ubiegania się o dofinansowanie takiej inwestycji przez Radom w nowej perspektywie finansowej
9.	Papier	37		Należy wykorzystać wszelkie rozwiązania organizacyjne w celu usprawnienia komunikacji miejskiej przy minimalnej rozbudowie infrastruktury drogowej	Konieczność zachowania terenów zielonych	Uwagę uwzględniono Dopisano sugestię o konieczności wykorzystywania różnych drobnych usprawnień, niewymagających znaczących inwestycji Zwrócono również uwagę, że wraz z rozwojem miasta rozbudowie podlega infrastruktura drogowa i przy wszelkiego rodzaju inwestycjach drogowych ingerencja w tereny zielone ogranicza się do niezbędnego minimum, a dodatkowo realizowane są programy nasadzeń drzew i krzewów
10.	E-mail	38		Połączenie komunikacyjne pomiędzy Osiedlami Ustronie i Kaptur	W związku z tym iż dużo młodzieży jak i pracujących dojeżdża z osiedla Prędocinek/Ustronie do Zespołu Szkół Ekonomicznych często na godzinę 7:10/8:00 i musi jechać z przesiadkami a dojazd na ulicę Wernera oraz os. Kaptur z wyżej wymienionych Osiedli jest utrudniony myślę że dobrym pomysłem byłoby połączenie komunikacyjne z osiedla Prędocinek na os. Kaptur włączając przystanek Wernera/Chłodna. Byłoby to duże ułatwienie dla uczniów jak i osób pracujących w okolicy, oraz osób dojeżdżających na Korej.	Uwagi nie uwzględniono W dokumencie kierunkowym, takim jak Plan transportowy, w odniesieniu do komunikacji miejskiej określa się sieć komunikacyjną lub obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego Szczegółowe określenie tras linii wiązałyby się w przyszłości ze zmianą dokumentu przy każdorazowej zmianie trasy, udziałem społeczeństwa w opracowaniu planu i zatwierdzeniem go przez Radę Miejską
11.		39	str. 5	Fragment zdania: „... na pętach Os. Gołębiów i Os. Południe...” zmienić na: „...na pętach Os. Gołębiów, Os. Południe i Os. Michałów...”	Ładowarka na Os. Michałów została oddana do użytku w III kwartale 2021 r.	Uwagę uwzględniono
		40	str. 30	Fragment: W ramach tego celu określono cele szczegółowe: <ul style="list-style-type: none"> ▪ cel nr E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę E1.1 – „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”; ▪ cel nr E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: E2.1 – „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz E2.2 – „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”. Zamienić na: W ramach tego celu określono cele szczegółowe: <ul style="list-style-type: none"> ▪ cel nr E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz 	Zmiana stylistyczna	Uwagę uwzględniono

				<p>przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”,</p> <ul style="list-style-type: none"> - E1.1 – „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”; ▪ cel nr E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, <ul style="list-style-type: none"> - E2.1 – „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” - E2.2 – „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”. 		
		41	str. 37	<p>W punkcie Etap E2 Fragment zdania: „w realizacji (2021r.) -...” Zmienić na: „zrealizowano w III kwartale 2021 -...”</p>	Zakup 9 autobusów elektrycznych wraz z ładowarką zrealizowano w III kwartale 2021 r.	Uwagę uwzględniono
		42	str. 63	<p>W punkcie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ul. Wolanowska – wylot w kier. wschodnim (droga krajowa nr 12); Zamienić na: ▪ ul. Wolanowska – wylot w kier. zachodnim (droga krajowa nr 12); 	Ul. Wolanowska leży po zachodniej stronie miasta	Uwagę uwzględniono
		43	str. 65	Podmienić mapkę	Od 16 sierpnia 2021r. strefa płatnego parkowania objęła ulice Waryńskiego i Wyszyńskiego	Uwagę uwzględniono
		44	str. 68	<p>Fragment zdania: „W roku 2021 zostanie zainstalowany...” Zamienić na: „W roku 2021 został zainstalowany...” Fragment zdania: „Przystanek ten będzie posiadał oświetlenie ...” Zamienić na: „Przystanek ten posiada oświetlenie ...”</p>	Zielona wiata została już zainstalowana	Uwagę uwzględniono
		45	str. 68	Zamienić nazwę przystanku Limanowskiego / Wernera na Limanowskiego / Wałowa	Błędna nazwa przystanku Limanowskiego / Wałowa	Uwagę uwzględniono
		46	str. 68	<p>Zdanie: „Dwa przystanki końcowe wyposażone są w stacje ładowania autobusów elektrycznych: Os. Gołębiów i Os. Południe.” Zamienić na: „Trzy przystanki końcowe wyposażone są w stacje ładowania autobusów elektrycznych: Os. Gołębiów, Os. Południe i Os. Michałów.”</p>	Od lipca 2021r. 3 pętle wyposażone w stacje ładowania autobusów elektrycznych	Uwagę uwzględniono
		47	str. 70	Dodać zdanie „Planowana jest budowa przystanku kolejowego Radom Południowy.” pomiędzy zdaniami	Należy wspomnieć o budowie przystanku kolejowego Radom Południowy	Uwagę uwzględniono

			„W granicach miasta znajduje się jedna stacja kolejowa obsługująca ruch pasażerski (Radom) oraz pięć przystanków osobowych (Radom Stara Wola, Radom Północny, Radom Gołębiów i Radom Wschodni (przystanek w budowie – planowane oddanie do użytku w roku 2022) na linii nr 8 w kier. Warszawy oraz Radom Potkanów na linii nr 22). Stacja Radom obsługuje ruch regionalny we wszystkich kierunkach oraz ruch dalekobieżny w kierunku Warszawy, Lublina (przez Dęblin), Kielc, Krakowa i Przemysła”			
		48	str. 90	Skreślić wyraz „Kaptur”	Kaptur nie charakteryzuje się największą dobową liczbą podróży do Śródmieścia	Uwagę uwzględniono
		49	str. 102	W trasie linii 9 skreślić „... (wybrane kursy: Kozienicka – Żółkiewskiego – Kozienicka – Fołtyn – GOŁĘBIÓW / FOŁTYN)) W trasie linii 10 fragment: „... – Szklana – Struga – Kozienicka – Żółkiewskiego – Kozienicka – Fołtyn – GOŁĘBIÓW / FOŁTYN (wybrane kursy: Fołtyn – Holszańskiej – GOŁĘBIÓW / HOLSZAŃSKIEJ) Zamienić na: „...Szklana – Struga – 11 Listopada – Zbrowskiego – Żółkiewskiego – Holszańskiej - Żółkiewskiego – Kozienicka – Fołtyn – GOŁĘBIÓW / FOŁTYN / z powrotem: Kozienicka – Tarnobrzaska – Fołtyn /”	Linia 9 nie realizuje kursów do Gołębiów / Fołtyn Linia 10 – w najbliższym czasie nastąpi zmiana trasy	Uwagę uwzględniono
		50	str. 103	W trasie linii 14 zamienić słowo „Nałęczyńska” na „Małęczyńska”	Błędna nazwa ulicy Małęczyńskiej	Uwagę uwzględniono
		51	str. 104	W trasie linii 21 fragment: „...Wojska Polskiego – Lubelska – Zbrowskiego – Katowicka – Szklana /z powrotem: Żeromskiego –Lubelska/ -Struga...” Zamienić na: „...Wojska Polskiego – Żółkiewskiego – Kozienicka –Struga...”	Zamiana trasy linii 21	Uwagę uwzględniono
		52	str. 111	Zamienić 2028 na 2030	Plan transportowy odnosi się do lat 2022-2030	Uwagę uwzględniono
		53	str. 113	Wykreślić fragment: ▪ linia 25 – wydłużenie trasy od przystanku Potkanów/Stalowa prze ulice Stalową, Starokrakowską, Szydłowiecką, Kielecką do pętli Pruszków – rok 2021.	Linia 25 nie została skierowana do pętli Pruszków	Uwagę uwzględniono
		54	str. 114	Fragment: „Etap drugi to realizacja projektu inwestycyjnego...” Zamienić na: „Etap drugi został zrealizowany w ramach	Drugi etap elektryfikacji linii komunikacyjnych został już zrealizowany	Uwagę uwzględniono

				projektu inwestycyjnego...”		
		55	str. 118	<p>Fragment:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ w drugiej kolejności – linia 3, z instalacją kolejnej ładowarki na pętli Os. Michałów...” <p>Zamienić na:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ w drugiej kolejności – obsługiwana od III kwartału 2021r. linia 3, z instalacją ładowarki na pętli Os. Michałów...” 	Linia 3 jest już obsługiwana autobusami elektrycznymi	Uwagę uwzględniono
		56	str. 124	<p>Fragment:</p> <p>„Dostawa pojazdów przewidywana jest w III kwartale 2021 r., zakupione pojazdy zostaną wykorzystane do obsługi linii 3.”</p> <p>Zamienić na:</p> <p>„Dostawa pojazdów została zrealizowana w III kwartale 2021, zakupione pojazdy zostaną wykorzystane do obsługi linii 3.”</p>	Linia 3 jest już obsługiwana autobusami elektrycznymi	Uwagę uwzględniono
		57	str. 139	Usunąć punkt 4. Transport osób niepełnosprawnych	MZDiK nie obsługuje transportu osób niepełnosprawnych	Uwagę uwzględniono
		58	str. 170	<p>Fragment:</p> <p>„MPK sp. z o.o. realizuje projekt inwestycyjny...”</p> <p>Zamienić na:</p> <p>„MPK Sp. z o.o. zrealizowało także projekt inwestycyjny...”</p> <p>Zdanie:</p> <p>„Dostawa pojazdów przewidywana jest w III kwartale 2021 r.”</p> <p>Zamienić na:</p> <p>„Dostawa pojazdów została zrealizowana w III kwartale 2021 r.”</p>	MPK Sp. z o.o. zrealizowało już projekt na zakup 9 autobusów elektrycznych	Uwagę uwzględniono
		59	str. 170	<p>Fragment:</p> <p>„...5 autobusów Solaris Urbino klasy mega, zasilanych CNG, których dostawa przewidziana jest w IV kwartale 2021 r.”</p> <p>Zamienić na:</p> <p>„...5 autobusów Solaris Urbino klasy mega, zasilanych CNG, których dostawa została zrealizowana w IV kwartale 2021 r.”</p>	Dostawa 5 autobusów CNG została już zrealizowana	Uwagę uwzględniono