

Sprawozdanie z przebiegu konsultacji społecznych w sprawie Projektu Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku

Przedmiot konsultacji

Przedmiotem konsultacji był projekt Pilotażowego programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku

Termin

od 27 października do 12 listopada 2025 r.

Forma

Konsultacje przeprowadzone były w formie zbierania opinii, uwag lub propozycji na piśmie, w tym drogą elektroniczną oraz w formie formularza elektronicznego, udostępnionego na stronie internetowej Gminy.

Informacja o konsultacjach zamieszczona została:

- na stronie Gminy - www.tarnowo-podgorne.pl,
- w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Tarnowo Podgórne.

W ramach konsultacji, spotkanie z mieszkańcami wsi Lusówko odbyło się 3 listopada o godz.18.00 w Szkole Podstawowej w Lusówku – nowy budynek. Do udziału w konsultacjach uprawnieni byli mieszkańcy wsi Lusówko.

Podstawa prawna

- Uchwała Nr VI/90/2019 Rady Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 29 stycznia 2019 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy Tarnowo Podgórne,
- Zarządzenie nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r. w sprawie: przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku.

Spotkanie z mieszkańcami w dniu 3 listopada 2025 r. godz. 18.00 – uczestniczyło 65 osób.

W trakcie spotkania złożono następujące uwagi i propozycje do projektu Programu:

- uwzględnienie w algorytmie natężenia ruchu na danej drodze,
- uwzględnienie w algorytmie wielkości działek przy danej ulicy,
- uwzględnienie domów znajdujących się na styku dwóch różnych dróg, do każdej z tych dróg,
- wyznaczenie kolejności tak, by w pierwszej kolejności budowane były drogi dojazdowe,
- rezygnacja z budowy Centrum Edukacyjno-Sportowo-Rekreacyjnego i przeniesienie środków na rzecz szybszej realizacji ulic w ramach Programu.

Uwagi zgłoszone podczas konsultacji:

Oznaczenie	Wyjaśnienie
BZ	Poparcie dla Pilotażowego programu bez zastrzeżeń
Alg	Poparcie dla idei, ale propozycje zmian w algorytmie, w tym wprowadzenie nowych czynników, wag, weryfikacja liczby budynków itp.
Nie	Sprzeciw wobec Pilotażowego programu
Mer	Uwagi nie związane z pilotażowym programem

Drogą **internetową** poprzez formularz elektroniczny zgłoszono następujące uwagi:

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
Alg	1.	Algorytm rankingowy nie uwzględnia sytuacji, w której przy ulicy funkcjonuje jednostka publiczna np. przedszkole. Przykład: odcinek ulicy Sierosławskiej od strony Dopiewskiej - niski staż zamieszkania oraz intensywność zabudowy; funkcjonowanie Przedszkola Bajkowa Akademia powoduje bardzo duże natężenie ruchu drogowego i zwiększenie niebezpieczeństwa dla dzieci i rodziców
Alg	2.	Proszę o wzięcie pod uwagę także drogi dojazdowej do ulicy Malwy od strony ulicy Storczyka, która to zapewnia jedyny dojazd dla 30 domów a w trakcie ulewnych deszczy często jest nieprzejezdna. Względnie opracowanie przyłączenia drogi Z ulicy Malwy do ul. Róży tak jak pierwotnie zakładał plan zagospodarowania przestrzennego. Mamy świadomość, że droga jest prywatna, co nic w naszej sytuacji nie zmienia.
Mer	3.	W ramach Konsultacji społeczne dot. Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku zwracam się do Państwa z pytaniem, czy przewidują Państwo w ramach programu 80/20, tj. współfinansowaniu budowy dróg z udziałem mieszkańców dodatkowe narzędzia motywujące? Rozwijając myśl chciałbym posłużyć się przykładem, w którym spośród wszystkich mieszkańców danej ulicy pojawi się 1, 2 gospodarstwo domowe, które nie będzie chciało albo mogło uczestniczyć we współfinansowaniu budowy. Realnie patrząc jest to scenariusz wysoce prawdopodobny a jego efektem moim zdaniem będzie to, że pozostali mieszkańcy danej ulicy, którzy byliby skłonni współfinansować budowę zrezygnują. Zrezygnują ponieważ albo "nie będą płacić za kogoś" albo brak udziału w finansowaniu jakiegoś gospodarstwa automatycznie podniesie koszty udziału


	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
		<p>pozostałych, którzy byliby chętni. Stąd dodatkowa motywacja ze strony Gminy byłaby wskazana, aby te gospodarstwa które chcą nie rezygnowały i finalnie budowa drogi była realnie możliwa.</p> <p>Nie znam sposobów ani narzędzi, jakimi Gmina mogłaby motywować do współfinansowania (poza samą drogą oczywiście), ale wyobrażam sobie, że jednym z nich mogłoby być na przykład czasowe zwolnienie dla współfinansujących z podatków i opłat lokalnych lub innych na rzecz Gminy.</p> <p>Odpowiedź na moje zapytanie mam prośbę o przesłanie na adres ██ ██ <i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
BZ	4.	Pozytywnie zgadzamy się projektem budowy dróg
BZ	5.	Pozytywnie zgadzamy się z projektem budowy dróg
BZ	6.	Zgadzam się z zaproponowanym rozwiązaniem.
BZ	7.	Zgadzam się z Programem.
BZ	8.	Zgadzam się z programem. Lusówko, ul. Regatowa 9.
BZ	9.	<p>Ja, ████████████████████, mieszkaniec ulicy Żeglarskiej popieram Pilotażowy Program Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku, i proszę o jak najszybsze rozpoczęcie procesu przygotowawczego do budowy dróg.</p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
BZ	10.	<p>Dzień dobry,</p> <p>Jestem mieszkanką Lusówka i mieszkam przy ulicy Dzwoneczka na osiedlu Bajkowym. W dniu wczorajszym (tj. 03.11.2025 r.) uczestniczyłam w spotkaniu zorganizowanym przez Pana Wójta. Czynnie przysłuchiwałam się rozmowom. Uważam, że wzór algorytmu jaki został opracowany R=SxR jest według mnie sprawiedliwy. Oczywiście zgadzam się również z mieszkańcami, że wprowadzenie dodatkowego wskaźnika czyli zbadanie natężenia ruchu miałyby lepszy obraz na to, która z dróg jest bardziej użytkowana i powinna znaleźć się w grupie I czy II zgodnie z harmonogramem w zarządzeniu. Nie zgadzam się natomiast z opiniami, że ulica Iskierki powinna wypaść z tego planu. Zdaję sobie sprawę, że nasze osiedle jest stosunkowo "młode" ale ilość zabudowań na tym osiedlu powinna mieć również znaczący wpływ w dobieraniu ulic do "Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku". Proszę wziąć pod uwagę, że na naszym osiedlu znajduje się publiczne przedszkole oraz żłobek prywatny. Planowana jest również inwestycja polegająca na budowie obiektu lekkoatletycznego przy nowo wybudowanej szkole. Jeśli chodzi o szkołę to pragnę podziękować za to przedsięwzięcie. Doceniam trud włożony w jego realizację. Ale wracając do dróg to poprzez znajdujące się w pobliżu obiekty użyteczności publicznej te istniejące i te planowane wzmożą ruch na naszym osiedlu i stan dróg będzie ulegał znaczącemu pogorszeniu. Wielu mieszkańców przywożąc swoje dzieci do wspomnianego przedszkola czy żłobka korzysta już teraz z naszych osiedlowych ulic. Stan naszych dróg osiedlowych jest również dramatyczny. Pragnę nadmienić, że nie mamy zrobionego odwodnienia (deszczówki) przez co w ubiegłym roku odniosłam takie wrażenie, że Pan odpompowujący wodę stojącą na naszych ulicach miał stały etat, nie mamy oświetlenia ulic, a dziury są porównywalne do dziur na osiedlu Morskim. Chciałam jeszcze zapytać w jaki sposób mają być remontowane te drogi chodzi mi przede wszystkim o ulicę Sierosławską i Iskierki. Czy te drogi będą robione kompleksowo tzn. odprowadzenie wody, oświetlenie i utwardzenie? Jeśli chodzi o utwardzenie to jakim materiałem?</p> <p>Proszę o odp. na maila [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE]</p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
BZ	11.	<p>Popieram zaproponowany program budowy dróg osiedlowych w Lusówku</p>
Alg	12.	<p>Popieram projekt, ale prosba o realizację ulic zgodnie z powstawaniem na nich zabudowy w przeszłości i przeliczeniem wg % zabudowanych działek. Ulica żeglarska wykazana na miejscu 5 cały czas jest przesuwana w czasie pomimo tego że miała wstępnie być realizowana w roku 2020. Jest to bardzo nie fajne. Ulica ze wszystkich wskazanych powinna być realizowana jako pierwsza na odcinku który jest już praktycznie w całości zabudowany. Prośba o budowę chodnika- dookoła zakrętu który jest bardzo niebezpieczny mieszka 19 dzieci w wieku 2-12 lat i już raz widziałam jak samochód zatrzymał się tuż przed dzieckiem sąsiadów.</p>
BZ	13.	<p>Popieram projekt budowy dróg w szczególności ul. Żeglarskiej</p>

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
BZ	14.	popieram przedstawiony pilotażowy program budowy dróg osiedlowych w Lusówku
BZ	15.	Popieram projekt budowy dróg szczególnie ul. Żeglarskiej
BZ	16.	Zgadzam się z projektem budowy dróg szczególnie ul. Żeglarskiej
BZ	17.	Zgadzam się z Pilotażowym Programem Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
BZ	18.	Popieram projekt budowy ul. Żeglarskiej w Lusówku.. W liście rankingowej Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych , wg przyjętego wzoru algorytmu uzyskała 595,08 pkt. Co plasuje ją na 4 miejscu. Jak widać w tej grupie powyżej 500 pkt ul. Żeglarska jest najdłuższa, ale również warto wskazać, że dochodzi do głównej ulicy Lusówka, do ul. Tarnowskiej. Warto zacząć właśnie od tych najstarszych i ważnych ulic jak Żeglarska.
Mer	19.	Budowa ul. Żeglarskiej
Alg	20.	Proszę o zaliczenie budynku na narożniku ul. Piracka / ul. Bosmańska do ulicy Pirackiej. Na ulicy Pirackiej mamy tylko jedną działkę niezabudowaną, tym samym 8 zabudowanych. Dodatkowo sąsiedzi, którzy mieszkają na narożniku z Bosmańską to wieloletni mieszkańcy osiedla Morskiego. Mieszkańcy ulicy Pirackiej to jedni z pierwszych mieszkańców osiedla, dlatego proszę o jej przesunięcie do pierwszej grupy ulic.
BZ	21.	Popieram pilotażowy program budowy dróg osiedlowych w Lusówku, nie zgłaszam zastrzeżeń.
BZ	22.	Popieram pilotażowy program budowy dróg osiedlowych w Lusówku. Nie mam uwag.
BZ	23.	Popieram Pilotażowy Program Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku.
Nie	24.	<p>Szanowny Panie Wójcie, Szanowni Państwo Radni, Zwracam się do Państwa w imieniu mieszkańców Lusówka, wyrażając głębokie zaniepokojenie i stanowczy sprzeciw wobec dotychczasowej polityki odwlekania inwestycji oraz pozorowania dialogu w sprawie kluczowych dla nas dróg. Nasze podstawowe, higieniczne potrzeby życiowe związane z dostępem do utwardzonych dróg są notorycznie bagatelizowane.</p> <p>1. Żądamy Działania, Nie Nowego Algorytmu Mieszkańcy mają już dość. Po kilkunastu, a w niektórych przypadkach po ponad 19 latach oczekiwania (licząc od roku pierwszej rejestracji/zasiedlenia w okolicach 2006 r.), domagam się realnych prac budowlanych, a nie kolejnych dyskusji o algorytmach i kryteriach.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odwlekanie inwestycji drogowych po ponad 20 latach od zakupu dróg przez Gminę jest obrazem nieefektywnego zarządzania. Naszym priorytetem są utwardzone drogi, które zapewnią nam i naszym dzieciom higieniczny tryb życia. Oczekujemy, że środki na ten cel znajdą się w budżecie w pierwszej kolejności.

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
		<ul style="list-style-type: none"> • Nie chcemy zmiany wsi w betonowe centra sportowe, lecz chcemy zachować charakter wiejski, jednocześnie mając zapewnione podstawowe warunki infrastrukturalne. <p>2. Pozorowanie Konsultacji i Wadliwość Metryczna Wyczerpała się nasza cierpliwość wobec pozorowanej transparentności i wybiórczego traktowania faktów. Stosowany przez Gminę algorytm rankingowy ($R=S * P$) jest fundamentalnie wadliwy i niesprawiedliwy, jeśli nie uwzględnia kluczowego elementu – stażu zamieszkania/budowy pierwszego domu na ulicy. Wzór ten ignoruje sprawiedliwość i dyskryminuje ulice o niższej intensywności zabudowy. Stanowczo sprzeciwiamy się wybiórczemu i nieuprawnionemu powoływaniu się na część wyników konsultacji (PRL). Zastanianie się zapisami Planu Rozwoju Lokalnego (PRL) jest niespójne, gdy ignoruje się rzeczywisty głos mieszkańców gdzie 64% mieszkańców Lusówka opowiedziało się za drogami, a tylko 21% za infrastrukturą sportową. Spotkania konsultacyjne, które nie prowadzą do realnej zmiany planów, są dla nas nieakceptowalną imitacją dialogu. Metodyka prowadzenia tych "konsultacji" i wybiórcze stosowanie kryteriów sprawiają, że proponowany algorytm i centrum sportowe postrzegane są przez naszą społeczność jako narzędzie do forsowania z góry założonych, politycznie korzystnych priorytetów, a nie do rzetelnego, obiektywnego planowania i realizacji potrzeb większości.</p> <p>3. Stanowcze Żądanie i Oczekiwania Mamy prawo do godnego życia i bezpiecznego dojazdu po opłaceniu podatków drogowych przez blisko dwie dekady.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Żądamy natychmiastowego zaprzestania pozorowania dialogu i bezcelowego marnowania czasu na dyskusje o kryteriach. • Żądamy skupienia budżetu na środkach na drogi i nie bagatelizowania podstawowych potrzeb mieszkańców. • Domagamy się kompleksowej budowy dróg w Lusówku i Gminie od roku 2026. Priorytetem niech będą ulice, których mieszkańcy czekają najdłużej (od 2006 r.), co dodatkowo sprzyja logistycznej optymalizacji prac na spójnych obszarach osiedli. <p>NIE interesują nas już OBIETNICE. Interesuje nas rozpoczęcie prac. 2026!!! Z poważaniem, [REDAKTOR] (zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</p>
Mer	25.	<p>Proponujemy, aby w ramach realizacji inwestycji na ulicy Iskierki uwzględnić również budowę kanalizacji deszczowej. Uzasadnieniem wniosku jest występowanie problemów z odprowadzaniem wód opadowych na tym odcinku. Wykonanie kanalizacji deszczowej pozwoli na skuteczne rozwiązanie tego problemu i zapewni prawidłowe funkcjonowanie nowo wybudowanej drogi.</p>

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
Alg	26.	<p>Zgłoszenie dotyczy niepoprawności merytorycznej dla użytych wag w proponowanym modelu.</p> <p>Niepoprawność merytoryczna użycia różnych wag - wagi S - sumy lat domów płacących podatek od nieruchomości oraz drugiej wagi P jako średniej domów na 100 metrów ulicy. Stosowanie dwóch wag, z których jedna jest sumą, a druga średnią, jest nieuprawnione, ponieważ prowadzi do niespójności w ważeniu danych i zniekształcenia wyników. Główne powody to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wagi sumy i średniej są interpretowane i stosowane inaczej. Wagi sumy to zazwyczaj całkowite ilości lub liczby jednostek, natomiast wagi średniej powinny być znormalizowane, czyli sumować się do 1. Używanie jednej jako sumy a drugiej jako średniej miesza dwa różne podejścia ważenia i zaburza proporcje. 2. Mnożenie lub porównywanie wag o różnym charakterze prowadzi do błędów interpretacyjnych (np. gdy jedna waga jest znacznie większa od drugiej, wynik może zostać zdominowany przez tę większą). W wyliczeniu zaproponowanym w rozporządzeniu waga P - tj. średnia ilości domów na 100m dominuje wagę stażu mieszkańców co faworyzuje ulice o dużej gęstości zabudowy. Powoduje to że ulica Iskierki (gdzie domy mają średni staż 4,85) jest na 1 miejscu rankingu a ulice z długim stażem ale z mniejszą ilością budynków są poza grupami do budowy. 3. Średnia ważona musi uwzględniać spójne jednostki wag; inaczej efektywnie ważenie danych jest niepoprawne statystycznie, co może prowadzić do błędów w analizie i fałszywych wniosków. <p>Podsumowując, dwuwagowe podejście mieszające sumę i średnią jako wagi pomija zasadę, że wagi powinny być konsekwentne i jednolite (np. wszystkie sumujące się do 1), dlatego jest uważane za metodologicznie niepoprawne. Dodatkowo jest też dyskryminujący dla ulic krótkich ale z długim stażem mieszkańców. Dlatego proponuje żeby waga dotycząca stażu mieszkańców była średnią stażu co moim zdaniem będzie dużo bardziej sprawiedliwe w odniesieniu do długoletnich mieszkańców gminy.</p> <p>Ranking przeliczony wg. proponowanego wskaźnika dla grupy 1 (z kosztem 12,6 mln PLN):</p> <p>Nr Ulica</p> <p>5 Neptuna</p> <p>11 Piracka</p> <p>35 Niecała (przedłużenie drogi)</p> <p>7 Sierosławska (sięgacz „przedłużenie” Iskierki)</p> <p>2 Hangarowa</p> <p>36 Dopiewska (sięgacz)</p> <p>18 Regatowa</p> <p>20 Kaperska</p> <p>3 Lazurowa</p> <p>22 Kminkowa</p> <p>24 Wydmowa</p> <p>6 Kapitańska</p> <p>10 Fregatowa</p> <p>25 Cienista</p>


	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
		Pozostałem ulice można również przeliczyć według tej metodologii.
Alg	27.	We wskazanych danych dla ulicy Wydmowej wskazano że na ulicy znajduje się 5 budynków, Tymczasem 2 z istniejących budynków są to bliźniaki i posiadają odrębne adresy. Proszę o ujęcie bliźniaków jako oddzielnych domów skoro posiadają oddzielne adresy i płać oddzielnie podatek od nieruchomości. Spowodować to powinno zmiany w rankingu dla tej ulicy (ilość domów na 100m ulicy jak również we wskaźniku stażu domów).
Mer	28.	<p>Szanowni Państwo.</p> <p>Jestem mieszkanką Lusówka na ulicy Imbirowej. Zwracam się do Państwa z prośbą o możliwie priorytetowe uwzględnienie ulicy Imbirowej i Cienistej w Programie.</p> <p>Aktualnie stan tej drogi jest fatalny, a to jest jedyna opcja dojazdu, nie ma tak naprawdę żadnego odcinka bez dziur. Ostatnio jechałam z moim chorym dzieckiem na SOR do Poznania, ewidentnie opóźniło to dojazd do Szpitala. Jeśli ktokolwiek z mieszkańców potrzebowałby pomocy (Pogotowie, Policja, Straż Pożarna) zdecydowanie stan ten drogi utrudniłby dojazd.</p> <p>Mieszkam w Lusówku od wielu lat (poprzednio na Osiedlu Morskim), nie spotkałam się jeszcze z takim stanem dróg jak aktualnie wygląda ulica Imbirowa i Cienista.</p> <p>W przypadku jakichkolwiek wątpliwości zapraszam na oględziny stanu drogi.</p> <p>Mam nadzieję na rozstrzygnięcie tego w sposób pozytywny.</p> <p>Bardzo proszę o odpowiedź.</p> <p>Z poważaniem,</p> <p></p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
Alg	29.	<p>Zgłoszenie dotyczy niepoprawności merytorycznej dla użytych wag w proponowanym modelu.</p> <p>Niepoprawność merytoryczna użycia różnych wag - wagi S - sumy lat domów płacących podatek od nieruchomości oraz drugiej wagi P jako średniej domów na 100 metrów ulicy.</p> <p>Stosowanie dwóch wag, z których jedna jest sumą, a druga średnią, jest nieuprawnione, ponieważ prowadzi do niespójności w ważeniu danych i zniekształcenia wyników. Główne powody to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wagi sumy i średniej są interpretowane i stosowane inaczej. Wagi sumy to zazwyczaj całkowite ilości lub liczby jednostek, natomiast wagi średniej powinny być znormalizowane, czyli sumować się do 1. Używanie jednej jako sumy a drugiej jako średniej miesza dwa różne podejścia ważenia i zaburza proporcje. 2. Mnożenie lub porównywanie wag o różnym charakterze prowadzi do błędów interpretacyjnych (np. gdy jedna waga jest znacznie większa od drugiej, wynik może zostać zdominowany przez tę większą). W wyliczeniu zaproponowanym w rozporządzeniu waga P - tj. średnia ilości domów na 100m dominuje wagę stażu mieszkańców co faworyzuje ulice o dużej gęstości zabudowy. Powoduje to że ulica Iskierki (gdzie domy mają średni staż 4,85) jest na 1 miejscu rankingu a ulice z długim stażem ale z mniejszą ilością budynków są poza grupami do budowy. 3. Średnia ważona musi uwzględniać spójne jednostki wag; inaczej efektywnie ważenie danych jest niepoprawne statystycznie, co może prowadzić do błędów w analizie i fałszywych wniosków. <p>Podsumowując, dwuwagowe podejście mieszające sumę i średnią jako wagi pomija zasadę, że wagi powinny być konsekwentne i jednolite (np. wszystkie sumujące się do 1), dlatego jest uważane za metodologicznie niepoprawne. Dodatkowo jest też dyskryminujący dla ulic krótkich ale z długim stażem mieszkańców. Dlatego proponuje żeby waga dotycząca stażu mieszkańców była średnią stażu co moim zdaniem będzie dużo bardziej sprawiedliwe w odniesieniu do długoletnich mieszkańców gminy. Ilość domostw płacąca podatki na ulicy Wydmowej to 7, a nie 5 (mamy dwa bliźniaki).</p>


	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
Alg	30.	<p>Zgłoszenie dotyczy niepoprawności merytorycznej dla użytych wag w proponowanym modelu - ulica Wydmowa.</p> <p>Niepoprawność merytoryczna użycia różnych wag - wagi S - sumy lat domów płacących podatek od nieruchomości oraz drugiej wagi P jako średniej domów na 100 metrów ulicy.</p> <p>Stosowanie dwóch wag, z których jedna jest sumą, a druga średnią, jest nieuprawnione, ponieważ prowadzi do niespójności w ważeniu danych i zniekształcenia wyników. Główne powody to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wagi sumy i średniej są interpretowane i stosowane inaczej. Wagi sumy to zazwyczaj całkowite ilości lub liczby jednostek, natomiast wagi średniej powinny być znormalizowane, czyli sumować się do 1. Używanie jednej jako sumy a drugiej jako średniej miesza dwa różne podejścia ważenia i zaburza proporcje. 2. Mnożenie lub porównywanie wag o różnym charakterze prowadzi do błędów interpretacyjnych (np. gdy jedna waga jest znacznie większa od drugiej, wynik może zostać zdominowany przez tę większą). W wyliczeniu zaproponowanym w rozporządzeniu waga P - tj. średnia ilości domów na 100m dominuje wagę stażu mieszkańców co faworyzuje ulice o dużej gęstości zabudowy. Powoduje to że ulica Iskierki (gdzie domy mają średni staż 4,85) jest na 1 miejscu rankingu a ulice z długim stażem ale z mniejszą ilością budynków są poza grupami do budowy. 3. Średnia ważona musi uwzględniać spójne jednostki wag; inaczej efektywnie ważenie danych jest niepoprawne statystycznie, co może prowadzić do błędów w analizie i fałszywych wniosków. <p>Podsumowując, dwuwagowe podejście mieszające sumę i średnią jako wagi pomija zasadę, że wagi powinny być konsekwentne i jednolite (np. wszystkie sumujące się do 1), dlatego jest uważane za metodologicznie niepoprawne. Dodatkowo jest też dyskryminujący dla ulic krótkich ale z długim stażem mieszkańców. Dlatego proponuje żeby waga dotycząca stażu mieszkańców była średnią stażu co moim zdaniem będzie dużo bardziej sprawiedliwe w odniesieniu do długoletnich mieszkańców gminy.</p> <p>Ranking przeliczony wg. proponowanego wskaźnika dla grupy 1 (z kosztem 12,6 mln PLN):</p> <p>Nr Ulica</p> <p>5 Neptuna</p> <p>11 Piracka</p> <p>35 Niecała (przedłużenie drogi)</p> <p>7 Sierosławska (sięgacz „przedłużenie” Iskierki)</p> <p>2 Hangarowa</p> <p>36 Dopiewska (sięgacz)</p> <p>18 Regatowa</p> <p>20 Kaperska</p> <p>3 Lazurowa</p> <p>22 Kminkowa</p> <p>24 Wydmowa</p> <p>6 Kapitańska</p> <p>10 Fregatowa</p> <p>25 Cienista</p>

	Lp	Treść uwagi do Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku
Mer	31.	Żeglarska
Alg	32.	<p>Zasadniczą uwagą do przedstawionego planu jest wartość kwotowa przeznaczona na budowę dróg. To niewielka część w morzu potrzeb. Poza tym wykonany został podział na dwie grupy, które uzyskały największą wartość wskaźnika. Grupa I ma zabudżetowaną zdecydowanie większą wartość, aniżeli grupa II.</p> <p>Sam ranking pozostawia wiele niedociągnięć, błędów merytorycznych i niesprawiedliwego podziału i uszeregowania poszczególnych ulic:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wskaźnik stażu zamieszkania - im więcej domów na ulicy, tym lepiej. Wskaźnik uwzględnia sumę stażu zamieszkania wszystkich domów na danej ulicy. Wniosek stąd taki, że im więcej domów na danej ulicy tym lepiej. Zgodzę się, że jest to pewien wyznacznik, ale w skrajnych przypadkach bardzo krótkich ulic, mogą one nie doczekać się swojej kolejki. Nie mniej jednak, uważam, że wskaźnik ten uwzględnia w części sytuację z zamieszkaniem na danej drodze. • wskaźnik intensywności zabudowy - wyliczony na 100 mb danej ulicy. Tutaj sytuacja jest dużo bardziej niesprawiedliwa. Skoro w pierwszym wskaźniku uwzględniamy sumę wszystkich domostw, to dlaczego tutaj przyjmujemy średnią? Wniosek stąd znowu następujący, im więcej domów, tym lepiej. No, ale na niektórych ulicach, gdzie deweloperzy nie nawciskali na siłę bliźniaków, szeregowców i tym podobnych tworów, a dodatkowo obowiązuje MPZP, które wskazuje minimalną powierzchnię działki, to takie ulice z góry są na przegranej pozycji. Bo na 100 mb ulicy przypada 5-8 działek, a nie 20. Chcąc nie chcąc, takie ulice nigdy nie będą miały tutaj wysokiego wskaźnika, jakkolwiek będzie on liczony. • iloczyn sumy i średniej - wskazując na poprawność statystyczną / wyznacznikową taki iloczyn nie obrazuje NIC <p>Uważam, że należy wprowadzić inne wskaźniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • staż zamieszkania - TAK, ale wyrażony albo w postaci sumy - obraz całości, albo może również wartości średniej, • wskaźnik zabudowy - TAK, ale wyrażony w % zabudowanych działek na danej ulicy, a nie ilości działek na 100 mb, dużo bardziej obiektywne ujęcie zabudowanych działek na danej drodze, • wskaźnik przejezdności danej ulicy - jeżeli ulica stanowi drogę dojazdową do innej, to wprowadzić współczynnik korygujący, np. x1,1, jeżeli do dwóch to x1,2 <p>Stworzenie hierarchii ulic w zaproponowanej formie godzi w wielu mieszkańców, którzy w Lusówku mieszkają już wiele lat. Zdaję sobie sprawę, że wszystkich naraz nie da się zadowolić, ale tworzenie czegoś na siłę, też nie jest dobrym rozwiązaniem. Wnoszę o skorygowanie wyliczonych wskaźników i weryfikację wniesionych uwag.</p>

W formie papierowej do wpływęły następujące uwagi:


	Lp.	Treść uwagi
Alg	1.	<p>W obliczeniach intensywności zabudowy (P) i stażu zamieszkania (S) dla ulicy Pirackiej pominięto dom przy ul. Bosmańskiej 21. Budynek ten formalnie ma adres przy Bosmańskiej, jednak fizycznie graniczy z ulicą Piracką i zajmuje przestrzeń wzdłuż niej, stanowiąc część jej zabudowy. Uznawanie przynależności budynku do ulicy wyłącznie na podstawie kierunku wjazdu jest rozwiązaniem niesprawiedliwym i przypadkowym, ponieważ budynki takie zajmują fizycznie przestrzeń przy danej ulicy, wpływają na jej zabudowę, ale nie są wliczane do współczynnika intensywności. W efekcie nie odzwierciedla to rzeczywistej gęstości zabudowy względem długości ulicy. Wszystko zależy od zbiegu okoliczności i decyzji właściciela, gdzie wykonano podjazd – co prowadzi do zaniżenia wartości P w przypadku Pirackiej. Przykładowo, ulica Neptuna, o bardzo podobnym układzie, ma w kalkulacji 8 domów, podczas gdy Piracka – 7.</p> <p>Warto rozważyć, aby domy narożne lub położone pomiędzy dwoma ulicami zaliczać do obu ulic, lub przyjęc zasadę uwzględniania ich tam, gdzie faktycznie przylegają działką, a nie gdzie wykonano wjazd.</p> <p>Wnoszę o ponowne przeliczenie wartości S i P dla ulicy Pirackiej z uwzględnieniem domu przy Bosmańskiej 21 oraz o rozważenie korekty zasad przypisywania budynków do ulic w podobnych przypadkach.</p> <p><i>Podpis 1 osoby</i></p> <p></p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
Alg	2.	<p>W związku z Państwa stanowiskiem z dnia 03-11-2025 prezentowanym na spotkaniu godz. 18:00 w Szkole Podstawowej w Lusówku – nowy budynek, z którego wynika, że przeprowadzenie badań natężenia ruchu na ulicach jest zbyt kosztowe albo wręcz niemożliwe do wykonania z uwagi na brak potencjalnych firm, które takie zadanie mogłoby wykonać wnoszę co poniżej.</p> <p>Nie zgadzam się z przyjętą w Zarządzeniu Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 roku metodologią ustalania wskaźnika rankingowego $R = S \times P$, ponieważ oba jego składniki – zarówno wskaźnik stażu zamieszkania (S), jak i wskaźnik intensywności zabudowy (P) – w praktyce preferują tereny o gęstej, zwartej zabudowie szeregowej.</p> <p>W obecnej formule zarówno S, jak i P rosną wraz ze wzrostem liczby budynków i gęstości zaludnienia. W rezultacie wskaźnik R uzyskuje najwyższe wartości na terenach o zwartej zabudowie szeregowej lub wielorodzinnej, pomijając ulice, gdzie</p>

Lp.	Treść uwagi
	<p>zabudowa jednorodzinna jest mniej zagęszczona, ale potrzeby inwestycyjne są równie uzasadnione.</p> <p>W szczególności wskaźnik S powinien być definiowany jako średnia (średni staż zamieszkanie mieszkańców danej ulicy), a nie wartość bezwzględna lub suma lat zamieszkanie.</p> <p>Zastosowanie średniej wartości \bar{S} sprawiłoby, że ulice o mniejszej liczbie budynków, ale z długoletnimi mieszkańcami, nie byłyby dyskryminowane względem gęsto zabudowanych terenów nowych osiedli stąd wskaźnik S z Państwa wzoru należałoby podzielić przez liczbę budynków opodatkowanych na danej ulicy.</p> <p>Wskaźnik P (intensywność zabudowy) w obecnym kształcie nie oddaje w pełni rzeczywistej skali zagospodarowanie terenu, ponieważ obejmuje wyłącznie budynki bezpośrednio przypisane do danej ulicy. Takie podejście powoduje zaniżenie wartości wskaźnika dla ulic, przy których występują budynki narożne – usytuowane na skrzyżowaniach z innymi ulicami, ale posiadające wjazdy, ogrodzenia lub elewacje frontowe od strony badanej ulicy.</p> <p>Dlatego przy obliczaniu wskaźnika P należy przyjąć zasadę, że liczba budynków opodatkowanych powinna obejmować nie tylko obiekty formalnie przypisane do danej ulicy w ewidencji adresowej, ale również budynki narożne, znajdujące się na działkach graniczących z badaną ulicą.</p> <p>Takie ujęcie pozwoli lepiej odzwierciedlić rzeczywiste warunki przestrzenne oraz faktyczne wykorzystanie infrastruktury drogowej, szczególnie w przypadkach, gdy budynki narożne generują ruch i dostępność od strony analizowanej ulicy.</p> <p>W efekcie wskaźnik P stanie się bardziej miarodajny, a klasyfikacja ulic – bardziej sprawiedliwa i odpowiadająca faktycznemu stopniowi zabudowy i użytkowania terenu.</p> <p>Aby wskaźnik R odzwierciedlał rzeczywistą wagę danej ulicy w układzie drogowym, proponuję wprowadzenie dotatkowego mnożnika „L”, który uwzględniałby liczbę połączeń danej ulicy z innymi ulicami, a tym samym jej znaczenie komunikacyjne i funkcjonalne dla całego obszaru.</p> <p>Wartość współczynnika L powinna być określana:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dla każdego odgałęzienia ulicy w prawo i w lewo przyjmuje się wartość 2, • dla odgałęzienia prawo lub lewo przyjmuje się wartość 1, • w przypadku ulic łączonych większą liczbę ciągów komunikacyjnych (np. rond, skrzyżowań wielowylotowych) wartość L powinna odpowiadać łącznej liczbie połączeń, obliczonej według powyższej zasady.


Lp.	Treść uwagi
	<p>(np. 2 rozgałęzienia: jedno prawo i lewo a drugie rozgałęzienie w prawo wartość 3).</p> <p>Takie rozwiązanie pozwala w sposób bardziej obiektywny ocenić znaczenie komunikacyjne ulicy w kontekście całego układu drogowego miejscowości. Dzięki temu ulice pełniące funkcję łączników lub korytarzu ruchu uzyskują wskaźnik adekwatny do swojej rzeczywistej roli w infrastrukturze lokalnej.</p> <p>Ostateczny wzór wskaźnika mógłby przyjąć postać:</p> $R = \bar{S} \times P \times L$ <p>gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • \bar{S} – średni staż zamieszkania mieszkańców danej ulicy (w latach), • P – wskaźnik intensywności zabudowy (liczba budynków mieszkalnych przypadająca na 100 m długości ulicy z uwzględnieniem budynków narożnych znajdujące się na działkach graniczących z badaną ulicą), • L – współczynnik liczby połączeń drogowych (określający, z iloma innymi ulicami dana ulica się łączy; minimalna wartość 1, maksymalna zależna od lokalnego układu komunikacyjnego). <p>Takie rozszerzenie wzoru pozwoliłoby w sposób bardziej sprawiedliwy i rzeczywisty określić znaczenie poszczególnych ulic, uwzględniając zarówno strukturę ostateczną, jak i rolę danej drogi w obsłudze ruchu lokalnego.</p> <p>W związku z powyższym, wnoszę o uwzględnienie zgłoszonych uwag przy weryfikacji i modyfikacji wskaźnika rankingowego R.</p> <p><i>Podpis 1 osoby</i></p> <p></p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
BZ	<p>3. Szanowny Panie Wójtce,</p> <p>Działając w imieniu mieszkańców o ulic: Iskierki, Hangarowa, Lazurowa, Żeglarska, Neptuna oraz Kapitańska, wnosimy o podtrzymanie dotychczasowego algorytmu oceny i kolejności realizacji inwestycji drogowych w ramach Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku, zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Zarządzenia Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r.</p> <p>Wskazane wyżej ulice znalazły się w Grupie I (powyżej 500 pkt), przewidzianej do realizacji w pierwszym etapie programu. Podkreślamy, że przyjęty algorytm $R = S \times P$ (łączny staż zamieszkania \times intensywność zabudowy) zapewnia obiektywność, przejrzystość i sprawiedliwą kolejność działań inwestycyjnych.</p>

	Lp.	Treść uwagi
		<p>Zwracamy się z prośbą o utrzymanie tego algorytmu oraz niezmienną kolejność realizacji zadań ujętych w Grupie I na rok 2026.</p> <p><i>Podpisy 14 osób</i></p> <p>████████████████████</p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
BZ	4.	<p>Szanowny Panie Wójcie,</p> <p>Działając w imieniu mieszkańców o ulic: Iskierki, Hangarowa, Lazurowa, Żeglarska, Neptuna oraz Kapitańska, wnosimy o podtrzymanie dotychczasowego algorytmu oceny i kolejności realizacji inwestycji drogowych w ramach Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku, zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Zarządzenia Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r.</p> <p>Wskazane wyżej ulice znalazły się w Grupie I (powyżej 500 pkt), przewidzianej do realizacji w pierwszym etapie programu. Podkreślamy, że przyjęty algorytm $R = S \times P$ (łączny staż zamieszkania \times intensywność zabudowy) zapewnia obiektywność, przejrzystość i sprawiedliwą kolejność działań inwestycyjnych.</p> <p>Zwracamy się z prośbą o utrzymanie tego algorytmu oraz niezmienną kolejność realizacji zadań ujętych w Grupie I na rok 2026.</p> <p><i>Podpisy 22 osób</i></p> <p>████████████████████</p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
	5.	<p>Szanowny Panie Wójcie,</p> <p>Działając w imieniu mieszkańców o ulic: Iskierki, Hangarowa, Lazurowa, Żeglarska, Neptuna oraz Kapitańska, wnosimy o podtrzymanie dotychczasowego algorytmu oceny i kolejności realizacji inwestycji drogowych w ramach Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku, zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Zarządzenia Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r.</p> <p>Wskazane wyżej ulice znalazły się w Grupie I (powyżej 500 pkt), przewidzianej do realizacji w pierwszym etapie programu. Podkreślamy, że przyjęty algorytm $R = S \times P$ (łączny staż zamieszkania \times intensywność zabudowy) zapewnia obiektywność, przejrzystość i sprawiedliwą kolejność działań inwestycyjnych.</p> <p>Zwracamy się z prośbą o utrzymanie tego algorytmu oraz niezmienną kolejność realizacji zadań ujętych w Grupie I na rok 2026.</p> <p><i>Podpisy 58 osób</i></p>


Lp.	Treść uwagi
	<p>██████████ (zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</p>
BZ	<p>6. Szanowny Panie Wójcie,</p> <p>Działając w imieniu mieszkańców o ulic: Iskierki, Hangarowa, Lazurowa, Żeglarska, Neptuna oraz Kapitańska, wnosimy o podtrzymanie dotychczasowego algorytmu oceny i kolejności realizacji inwestycji drogowych w ramach Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku, zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Zarządzenia Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r.</p> <p>Wskazane wyżej ulice znalazły się w Grupie I (powyżej 500 pkt), przewidzianej do realizacji w pierwszym etapie programu. Podkreślamy, że przyjęty algorytm $R = S \times P$ (łączny staż zamieszkania \times intensywność zabudowy) zapewnia obiektywność, przejrzystość i sprawiedliwą kolejność działań inwestycyjnych.</p> <p>Zwracamy się z prośbą o utrzymanie tego algorytmu oraz niezmienną kolejność realizacji zadań ujętych w Grupie I na rok 2026.</p> <p><i>Podpisy 31 osób</i></p> <p>██████████ (zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</p>
BZ	<p>7. Szanowny Panie Wójcie,</p> <p>Działając w imieniu mieszkańców o ulic: Iskierki, Hangarowa, Lazurowa, Żeglarska, Neptuna oraz Kapitańska, wnosimy o podtrzymanie dotychczasowego algorytmu oceny i kolejności realizacji inwestycji drogowych w ramach Pilotażowego Programu Budowy Dróg Osiedlowych w Lusówku, zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Zarządzenia Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r.</p> <p>Wskazane wyżej ulice znalazły się w Grupie I (powyżej 500 pkt), przewidzianej do realizacji w pierwszym etapie programu. Podkreślamy, że przyjęty algorytm $R = S \times P$ (łączny staż zamieszkania \times intensywność zabudowy) zapewnia obiektywność, przejrzystość i sprawiedliwą kolejność działań inwestycyjnych.</p> <p>Zwracamy się z prośbą o utrzymanie tego algorytmu oraz niezmienną kolejność realizacji zadań ujętych w Grupie I na rok 2026.</p> <p><i>Podpisy 7 osób</i></p> <p>██████████ (zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</p>

	Lp.	Treść uwagi
BZ	8.	<p>Mieszkańcy ul. Żeglarskiej zgadzają się z pilotażowym programem budowy dróg w Lusówku. Zarządzenie Nr. 2011/2025 Wójt Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 r.</p> <p><i>Podpisy 54 osób</i></p> <p></p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
Alg	9.	<p>W związku z Państwa stanowiskiem z dnia 03-11-2025 prezentowanym na spotkaniu godz. 18:00 w Szkole Podstawowej w Lusówku – nowy budynek, z którego wynika, że przeprowadzenie badań natężenia ruchu na ulicach jest zbyt kosztowe albo wręcz niemożliwe do wykonania z uwagi na brak potencjalnych firm, które takie zadanie mogłoby wykonać wnosząc co poniżej.</p> <p>Nie zgadzam się z przyjętą w Zarządzeniu Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 roku metodologią ustalania wskaźnika rankingowego $R = S \times P$, ponieważ oba jego składniki – zarówno wskaźnik stażu zamieszkania (S), jak i wskaźnik intensywności zabudowy (P) – w praktyce preferują tereny o gęstej, zwartej zabudowie szeregowej.</p> <p>W obecnej formule zarówno S, jak i P rosną wraz ze wzrostem liczby budynków i gęstości zaludnienia. W rezultacie wskaźnik R uzyskuje najwyższe wartości na terenach o zwartej zabudowie szeregowej lub wielorodzinnej, pomijając ulice, gdzie zabudowa jednorodzinna jest mniej zagęszczona, ale potrzeby inwestycyjne są równie uzasadnione.</p> <p>W szczególności wskaźnik S powinien być definiowany jako średnia (średni staż zamieszkanie mieszkańców danej ulicy), a nie wartość bezwzględna lub suma lat zamieszkania.</p> <p>Zastosowanie średniej wartości \bar{S} sprawiłoby, że ulice o mniejszej liczbie budynków, ale z długoletnimi mieszkańcami, nie byłyby dyskryminowane względem gęsto zabudowanych terenów nowych osiedli stąd wskaźnik S z Państwa wzoru należałoby podzielić przez liczbę budynków opodatkowanych na danej ulicy.</p> <p>Wskaźnik P (intensywność zabudowy) w obecnym kształcie nie oddaje w pełni rzeczywistej skali zagospodarowania terenu, ponieważ obejmuje wyłącznie budynki bezpośrednio przypisane do danej ulicy. Takie podejście powoduje zaniżenie wartości wskaźnika dla ulic, przy których występują budynki narożne – usytuowane na skrzyżowaniach z innymi ulicami, ale posiadające wjazdy, ogrodzenia lub elewacje frontowe od strony badanej ulicy.</p>

Lp.	Treść uwagi
	<p>Dlatego przy obliczaniu wskaźnika P należy przyjąć zasadę, że liczba budynków opodatkowanych powinna obejmować nie tylko obiekty formalnie przypisane do danej ulicy w ewidencji adresowej, ale również budynki narożne, znajdujące się na działkach graniczących z badaną ulicą.</p> <p>Takie ujęcie pozwoli lepiej odzwierciedlić rzeczywiste warunki przestrzenne oraz faktyczne wykorzystanie infrastruktury drogowej, szczególnie w przypadkach, gdy budynki narożne generują ruch i dostępność od strony analizowanej ulicy.</p> <p>W efekcie wskaźnik P stanie się bardziej miarodajny, a klasyfikacja ulic – bardziej sprawiedliwa i odpowiadająca faktycznemu stopniowi zabudowy i użytkowania terenu.</p> <p>Aby wskaźnik R odzwierciedlał rzeczywistą wagę danej ulicy w układzie drogowym, proponuję wprowadzenie dotatkowego mnożnika „L”, który uwzględniałby liczbę połączeń danej ulicy z innymi ulicami, a tym samym jej znaczenie komunikacyjne i funkcjonalne dla całego obszaru.</p> <p>Wartość współczynnika L powinna być określana:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dla każdego odgałęzienia ulicy w prawo i w lewo przyjmuje się wartość 2, • dla odgałęzienia prawo lub lewo przyjmuje się wartość 1, • w przypadku ulic łączonych większą liczbę ciągów komunikacyjnych (np. rond, skrzyżowań wielowylotowych) wartość L powinna odpowiadać łącznej liczbie połączeń, obliczonej według powyższej zasady. <p>(np. 2 rozgałęzienia: jedno prawo i lewo a drugie rozgałęzienie w prawo wartość 3).</p> <p>Takie rozwiązanie pozwala w sposób bardziej obiektywny ocenić znaczenie komunikacyjne ulicy w kontekście całego układu drogowego miejscowości. Dzięki temu ulice pełniące funkcję łączników lub korytarzu ruchu uzyskają wskaźnik adekwatny do swojej rzeczywistej roli w infrastrukturze lokalnej.</p> <p>Ostateczny wzór wskaźnika mógłby przyjąć postać:</p> $R = \bar{S} \times P \times L$ <p>gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • \bar{S} – średni staż zamieszkania mieszkańców danej ulicy (w latach), • P – wskaźnik intensywności zabudowy (liczba budynków mieszkalnych przypadająca na 100 m długości ulicy z uwzględnieniem budynków narożnych znajdujące się na działkach graniczących z badaną ulicą), • L – współczynnik liczby połączeń drogowych (określający, z iloma innymi ulicami dana ulica się łączy; minimalna wartość 1, maksymalna zależna od lokalnego układu komunikacyjnego).

	Lp.	Treść uwagi
		<p>Takie rozszerzenie wzoru pozwoliłoby w sposób bardziej sprawiedliwy i rzeczywisty określić znaczenie poszczególnych ulic, uwzględniając zarówno strukturę ostateczną, jak i rolę danej drogi w obsłudze ruchu lokalnego.</p> <p>W związku z powyższym, wnoszę o uwzględnienie zgłoszonych uwag przy weryfikacji i modyfikacji wskaźnika rankingowego R.</p> <p><i>Podpis 1 osoby</i></p> <p></p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>
Alg	10.	<p>W nawiązaniu do przedstawionych w dniu 03-11-2025 r. zasad pilotażowego programu budowy dróg osiedlowych w Lusówku wnoszę następującą uwagę.</p> <p>Zaproponowany w Zarządzeniu Nr 211/2025 Wójta Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 27 października 2025 roku wzór ustalania wskaźnika rankingowego $R = S \times P$, nie uwzględnia potrzeb oraz aktualnej sytuacji, ponieważ oba jego składniki – zarówno wskaźnik stażu zamieszkania (S), jak i wskaźnik intensywności zabudowy (P) – w praktyce preferują tereny o gęstej, zwartej zabudowie szeregowej.</p> <p>W obecnej formule zarówno S, jak i P rosną wraz ze wzrostem liczby budynków i gęstości zaludnienia. W rezultacie wskaźnik R uzyskuje najwyższe wartości na terenach o zwartej zabudowie szeregowej lub wielorodzinnej, pomijając ulice, gdzie zabudowa jednorodzinna jest mniej zagęszczona, ale potrzeby inwestycyjne są równie uzasadnione.</p> <p>W szczególności w mojej opinii wskaźnik S powinien być definiowany jako średnia (średni staż zamieszkania mieszkańców na danej ulicy), a nie wartość bezwzględna lub suma lat zamieszkania, gdyż takie podejście preferuje budowę ciągów komunikacyjnych na ulicach nowo powstałych z dużą gęstością zabudowy spychając na margines ulice przy, które są zamieszkane już od wielu lat.</p> <p>Zastosowanie średniej wartości \bar{S} sprawiłoby, że ulice o mniejszej liczbie budynków, ale z długoletnimi mieszkańcami, nie byłyby dyskryminowane względem gęsto zabudowanych terenów nowych osiedli. Stąd wskaźnik S z Państwa wzoru należałoby jeszcze podzielić przez liczbę budynków opodatkowanych na danej ulicy.</p> <p>Aby wskaźnik R odzwierciedlał rzeczywistą wagę danej ulicy w układzie drogowym, proponuję wprowadzenie dwóch współczynników „d” oraz „l”, które pozwoliły by odzwierciedlić rzeczywiste potrzeby inwestycyjne Lusówka w zakresie kolejności budowy ulic oraz rozwiązać problem poprzez ustalenie swoistej hierarchii ważności ulic.</p>

Lp.	Treść uwagi
	<p>Pierwszy ze współczynników tj. „d” – współczynnik dostępności, miałby za zadanie usystematyzowanie ważności dróg pod kątem ich dostępności do drogi publicznej i/lub utwardzonej (kostka lub asfalt). Według aktualnie zaproponowanego wzoru w czołówce rankingu uplasowały się między innymi drogi, które na dzień dzisiejszy nie posiadają bezpośredniego połączenia z drogami utwardzonymi (np. ul. Hangarowa i Neptuna). Realizacja wspomnianych dróg powinna odbywać się w pierwszej kolejności w oparciu o istniejącą sieć dróg o nawierzchniach utwardzonych. Zaproponowany wzór pozwala na nadanie „priorytetu drogom”, które posiadają dostęp do minimum jednej drogi o nawierzchni utwardzonej.</p> <p>W związku z powyższym proponuję się ustalenie następujących wartości współczynnika „d”:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,9 – w przypadku jeśli ulica nie łączy się z żadną ulicą publiczną utwardzoną lub wewnętrzną utwardzoną. • 1,5 – w przypadku jeśli ulica łączy się z ulicą publiczną utwardzoną lub wewnętrzną utwardzoną. <p>Drugi ze współczynników tj. „l” – współczynnik skomunikowania, byłby to współczynnik pozwalający na ustalenie hierarchii ulic pod kątem możliwości dalszej jazdy/komunikacji. Współczynnik ten nadawałby tym większy priorytet ulicom, z których możliwa jest dalsza komunikacja z innymi ulicami danego osiedla. Drogi osiedlowe, które rozprowadzają ruch po danej części osiedla są wykorzystywane nie tylko przez właścicieli posesji przylegających do niej, ale także w sposób znaczący są wykorzystywane również przez mieszkańców ulic przylegających do ulicy głównej. Tak więc budowa ulicy z której jest możliwość dojazdu do kilku innych ulic powinna zostać wykonana w pierwszej kolejności. W związku z powyższym proponuję się ustalenie następujących wartości współczynnika „l”:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,9 – drogi ślepe (nawrotki, brak możliwości dalszego przejazdu); • 1,0 – liczba możliwych połączeń od 1 do 5 (każda możliwość skrzyżowania z danej ulicy w ulicę boczną w prawo lub w lewo to jedno połączenie); • 1,5 – liczba możliwych połączeń od 6 do 10; • 2,0 liczba możliwych połączeń powyżej 10; <p>Biorąc powyższe pod uwagę wzór rankingowy, po uwzględnieniu zaproponowanych powyżej współczynników posiadałaby postać:</p> $R = S * P * d * l$ <p>Takie rozszerzenie wzoru pozwoliłoby w sposób bardziej sprawiedliwy i rzeczywisty określić znaczenie poszczególnych ulic, uwzględniając zarówno strukturę osadniczą, jak i rolę danej drogi w obsłudze ruchu lokalnego.</p>

Lp.	Treść uwagi
	<p>W związku z powyższym, wnoszę o uwzględnienie zgłoszonych uwag przy weryfikacji i modyfikacji wskaźnika rankingowego R.</p> <p><i>Podpisy 80 osób</i></p> <p></p> <p><i>(zanonimizowano ze względu na ochronę danych osobowych)</i></p>

Podsumowanie uwag zgłoszonych podczas konsultacji

Rodzaj uwagi	elektronicznie	papierowo	łącznie
Poparcie dla pilotażowego Programu, w tym:	26	269	295
• bez zastrzeżeń (oznaczenie BZ)	17	186	203
• poparcie dla idei, ale propozycje zmian w algorytmie, w tym wprowadzenie nowych czynników, wag, weryfikacja liczby budynków itp. (oznaczenie Alg)	9	83	92
Sprzeciw wobec Pilotażowego programu (oznaczenie Nie)	1	0	1
Uwagi niezwiązane z pilotażowym programem (oznaczenie Mer)	5	0	5

Wnioski:

- W konsultacjach łącznie wzięło udział 366 osób:
 - w spotkaniu z mieszkańcami – 65 osób,
 - drogą elektroniczną zgłosiły – 32 osoby,
 - w formie papierowej zgłoszono 10 uwag podpisanych łącznie przez 269 osób: co stanowi 10,75 % mieszkańców Lusówka (liczba mieszkańców wg raportu o stanie Gminy za 2024: 3404).
- Przeanalizowano złożone propozycje dotyczących zmian w algorytmie, np. poprzez dokładanie wag, w zależności od liczby „skrzyżowań” na danej ulicy, co z kolei rodziłyby rozważania jak ustalić do nich wagi, czy należy przyjąć takie jak zaproponował mieszkaniec, czy może inne. Powyższe podejście rodziłoby szereg dalszych pytań, dla których nie byłoby odpowiedzi opartych na danych wyjściowych, tylko opartych na założeniach.

3. W związku z powyższym, mając bardzo wysokie poparcie dla przedłożonego rozwiązania, opartego się na prostych kryteriach – gęstości zabudowy i stażu zamieszkania, które uzyskało poparcie ponad 2/3 wszystkich głosów, Wójt przyjął realizację programu wg pierwotnie zaproponowanych założeń.

Z up. Wójta Gminy Tarnowo Podgórne

Piotr Kaczmarek

II Zastępca Wójta

Tarnowo Podgórne, 22 grudnia 2025 r