|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Fragment, którego dotyczy uwaga** | **Uwaga** | **Uzasadnienie** |
|  | Str. 26, Transport miejski | Zdanie „niewielki udział ruchu rowerowego, który wynosił ok. 1-4% podróży ogółem” nie uwzględnia znaczącego wzrostu ruchu rowerowego, zwłaszcza w niektórych dużych miastach. | Według Warszawskiego Raportu Rowerowego 2017, udział ruchu rowerowego wyniósł 5,5% w podróżach niepieszych.  Według Gdańskich Badań Ruchu 2016 udział ruchu rowerowego wyniósł 6% w ogóle podróży (z uwzględnieniem podróży pieszych, 7,5% w podróżach niepieszych). |
|  | Str. 26, Transport miejski | W rozdziale brakuje informacji na temat ruchu pieszego, w tym warunków ruchu i wpływu regulacji prawnych. | Pieszo poruszają się wszyscy zaczynający lub kończący podróże w mieście. Jednocześnie ruch pieszy utrudniony jest nie tylko na skutek niskiej jakości infrastruktury, lecz również przepisów, takich jak dozwolone parkowanie na chodnikach) czy brak wymogu automatycznej detekcji pieszych oczekujących na zielone światło. |
|  | Str. 43, SWOT, infrastruktura | Punkt dotyczący wpływu przejazdów w poziomie torów na prędkość pociągów wymaga doprecyzowania. | To, że pociągi mają obowiązek zwalniać przed niektórymi przejazdami drogowymi przez tory nie jest spowodowane infrastrukturą, a stanem prawnym, który rozmywa kwestię pierwszeństwa i odpowiedzialności na przejazdach kolejowych, wymagając, by to pociąg dostosowywał się do ruchu drogowego. |
|  | Str. 43, SWOT, infrastruktura | Słaba strona dotycząca niskiego poziomu BRD powinna zostać uzupełniona o informację na temat szczególnie złych wskaźników w odniesieniu do bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu. | Niski poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu powinno zostać podkreślone jako szczególna słabość polskiego systemu transportowego. |
|  | Str. 44, SWOT, infrastruktura | Poparcie dla rozbudowy infrastruktury drogowej powinno być (również?) zaklasyfikowane jako zagrożenie. | Presja na ciągłą rozbudowę infrastruktury ukierunkowanej na wzrost natężenia ruchu samochodowego przyczynia się do dalszej dominacji tego środka transportu, pociągając za sobą wysokie koszty i presję na dalszą rozbudowę dróg. |
|  | Str. 44, SWOT, infrastruktura | Zagrożenie dotyczące kosztów zewnętrznych powinno zostać doprecyzowane, np. jako „dalszy brak uwzględnienia kosztów zewnętrznych transportu drogowego i lotniczego w kosztach bezpośrednich”. | Jednym z obecnych źródeł problemów w zakresie konkurencyjności między mniej i bardziej przyjaznych dla środowiska sposobów przemieszczania ludzi i towarów jest nierównomierny stopień internalizacji kosztów zewnętrznych. Kontynuacja takiego stanu stwarza ryzyko dalszej niesprawiedliwej konkurencji międzygałęziowej. Kwestia ta została zresztą dostrzeżona w dalszej części tabeli, w szansach w zakresie rynku transportowego. |
|  | Str. 61, Kierunek interwencji 1 | Zapis dotyczący „wielopoziomowych skrzyżowań wielkich arterii” powinien zostać doprecyzowany jako adresowany do obszarów pozamiejskich. | Wielopoziomowe skrzyżowania w miastach służą głównie wzrostowi natężenia ruchu samochodowego, pogarszają warunki ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej (duże odległości i problemy z przesiadkami), jak też znacząco obniżają jakość i dostępność przestrzeni miejskiej. |
|  | Str. 93, 4.5. Transport miejski i aglomeracyjny | Cel stworzenia zrównoważonego systemu transportowego w polskich miastach powinien zostać doprecyzowany jako osiągnięcie wysokiego udziału (powyżej 65% w miastach wojewódzkich) przyjaznych dla przestrzeni, zdrowia i środowiska środków transportu (transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego). | Ogólnie sformułowany cel nie wskazuje do czego konkretnie mają prowadzić podejmowane działania. |
|  | Str. 101, Projekt strategiczny: unowocześnienie parku taboru kolejowego | Zapis dotyczący „współczesnych wymagań podróżnych” powinien zostać doprecyzowany. | Poza osobami o ograniczonej mobilności, tabor powinien uwzględniać potrzeby osób realizujących podróże intermodalne w ramach łańcuchów ekomobilności, czyli np. podróżujących z rowerami. W tym celu jako domyślne rozwiązanie powinna zostać wdrożona przestrzeń umożliwiająca przewóz min. 12 rowerów bez potrzeby ich wieszania (w przypadku mniejszej liczby rowerów, przestrzeń ta może być wykorzystana na inne cele), wykraczając w ten sposób poza minimalne wymagania procedowane na poziomie UE. |
|  | Str. 101, Projekt strategiczny: Wspólny bilet | Opis projektu powinien zostać doprecyzowany, tak by zapewniać faktyczną możliwość realizacji wygodnej i efektywnej podróży z przesiadkami. | Pierwsze doświadczenia z projektem (zakazanie zakupu wspólnego biletu z przesiadką w czasie krótszym niż 10 minut, choćby odbywała się na tym samym peronie) wskazuje na potrzebę doprecyzowania oczekiwań odnośnie atrakcyjnej i efektywnej podróży. |
|  | Str. 107, Transport miejski | Zapisy odnośnie polityki parkingowej powinny zostać doprecyzowane, ew. uzupełnione, tak by wskazywały na potrzebę promocji pojazdów współdzielonych oraz ruchu niezmotoryzowanego. | Obecny zapis sugeruje, że polityka parkingowa promować będzie pojazdy o konkretnych rodzajach napędów, co przeczy celowi ograniczenia zatłoczenia na drogach oraz promocji transportu zbiorowego. Sposobem na faktyczną poprawę mobilności przy pomocy polityki parkingowej jest ustanowienie korzystnych warunków dla parkowania dla pojazdów użytkowanych przez większą liczbę osób (co przekłada się na mniejszą liczbę pojazdów oraz krótszy czas nieużytkowania). Jednocześnie przepisy dotyczące warunków parkowania powinny zostać doprecyzowane tak, by zapewnić odpowiednią podaż miejsc do parkowania rowerów. W tym celu możliwe jest np. wprowadzenie do rozporządzeń odpowiednich modeli słupków i innych urządzeń BRD, umożliwiających wygodne parkowanie rowerów (oparcie o nie roweru i przypięcie do niego koła i ramy). |
|  | Str. 110, Transport drogowy | Wśród działań służących efektywnemu wykorzystaniu infrastruktury drogowej, rozwój elektronicznego systemu poboru opłat nie powinien być ograniczony do pojazdów ciężarowych na wybranych drogach. Uwzględniona powinna zostać możliwość automatyzacja poboru opłat od wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych, jak też za wjazd do obszarów miejskich. | W celu skutecznego zarządzania popytem w systemie transportowym, konieczne jest wdrożenie możliwości regulowania popytu na przejazdy, w tym przy pomocy opłat za przejazd – również samochodami. Jest to szczególnie istotne w przypadku obszarów miejskich, gdzie popyt regularnie przewyższa chłonność obszaru. Aby móc go regulować, konieczne jest uwzględnienie w prawie możliwości poboru opłat za wjazd do obszarów miejskich (nie tylko w tunelach i na mostach). |