

Nazwa dokumentu:

Projekt KPM2030, marzec 2022

Lp.	Organ wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Propozycja zmian zapisu	Odniesienie do uwagi
1	MI	Str. 84 „Dalsze uelastycznianie zasad funkcjonowania stref płatnego parkowania (np. możliwość ich funkcjonowania w dni wolne od pracy, możliwość ustanawiania pierwszej godziny bezpłatnej itp.) i możliwość wprowadzania stref ograniczonego postoju (tj. stref, w których parkowanie jest możliwe tylko na krótki czas, choć jest darmowe).”	<p>MI prosi o wyjaśnienie, w jaki sposób zniesienie obowiązku opłaty od pierwszej minuty parkowania (np. wprowadzenie pierwszej godziny bezpłatnej) ma uelastyczyć zasady funkcjonowania stref płatnego parkowania. Dlaczego wprowadzenie stref parkowania lub śródmiejskiej strefy parkowania, w których opłaty wnoszone są od samego początku postoju, jest zdaniem MFiPR niewystarczającą elastycznością? MI przypomina, że w ustawie o drogach publicznych jest możliwość ustalenia progresji cenowej w pierwszych godzinach parkowania, ponadto wysokość opłaty jest ograniczona tylko od góry, istnieje więc możliwość wprowadzenia niższych opłat np. za pierwszą godzinę parkowania a przepisy w tym zakresie dają dużą swobodę gminom.</p> <p>Ponadto dzisiejsze przepisy umożliwiają czasowe wyłączenia z przepisów ogólnych np. Umożliwienie lub uniemożliwienie parkowania w soboty, niedziele i święta, np. na jednym z pasów ruchu.</p> <p>W ocenie MI przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym określają zasady postoju (parkowania).</p> <p>Proponowane w tym fragmencie postulaty wymagają dodatkowej szerokiej analizy w</p>	Proponujemy wykreślenie całej jednostki redakcyjnej.	

		<p>szczegółności ze stroną samorządową, jak również pod względem wpływu na obywateli i odbiorem społecznym. Wprowadzenie już teraz w takim dokumencie jak KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2030 jednoznacznych informacji dotyczących dalszego uelastycznianie zasad funkcjonowania stref płatnego parkowania (opłaty za postój w niedziele) i możliwość wprowadzania stref ograniczonego postoju jest zdecydowanie przedwczesne, gdyż zasadność wskazanych w nim postulatów nie są tak oczywista i prosta we wprowadzeniu.</p> <p>Należy w szczególności wziąć pod uwagę fakt, że z dniem 24 grudnia 2021 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r. poz. 2269), które wprowadzają możliwość ustanowienia tym razem, strefy czystego transportu dla każdej gminy, niezależnie od liczby mieszkańców. Ze względu zatem na rezygnację z kryterium liczby mieszkańców oraz brak innych kryteriów dotyczących ustanowienia strefy, strefę obecnie można utworzyć na terenie każdej gminy.</p> <p>Należy ponadto zauważyć, że dopiero od 5 września 2019 r. istnieje, wprowadzona ustawą z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2018 r. poz. 1693), możliwości tworzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Przepisy te są stosunkowo nowymi regulacjami i nie jest możliwa pogłębiona ocena funkcjonowania w praktyce śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. W związku z czym kwestia ewentualnego rozszerzenia obszaru śródmiejskiej strefy płatnego parkowania na</p>		
--	--	---	--	--

			<p>miasta turystyczne może być rozważana dopiero po dłuższym okresie stosowania ww. przepisów w praktyce. Przy czym należy zauważyć, że chociażby wskazane „miejscowości turystyczne” nie są zdefiniowane w polskim prawie, zatem już samo określenie i sprecyzowania zakresu przedmiotowego stosowania przepisów dotyczących możliwości pobierania opłat za postój w strefie wymaga dogłębnej analizy.</p>		
2	MI	<p>Str. 84 „Działania na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast poprzez większy nacisk administracji rządowej na budowę obwodnic miast oraz dalszy rozwój sieci TEN-T na terenie Polski połączone jednocześnie z działaniami na przeobrażenie przestrzeni ulic uwalnianych z tranzytu, celem ich uspokojenia i promowania ruchu pieszego i rowerowego oraz wprowadzania jednocześnie zieleni miejskiej. Bez aktywnej</p>	<p>Poza Programem 100 Obwodnic, dedykowanym dla sieci dróg krajowych, rząd dostrzegł również potrzebę działań w zakresie wyprowadzenia ruchu tranzytowego również na drogach wojewódzkich i powiatowych. Z RFRD wsparcie rządowe uzyska 51 zadań zarządców dróg samorządowych (wojewódzkich i powiatowych), polegających na budowie obwodnicy. Tym samym nie rozumiemy potrzeby zapisu postulatu <u>większego</u> nacisku administracji rządowej na budowę obwodnic miast.</p>	<p>Słowa „większy nacisk” proponujemy zastąpić słowami „dalszy nacisk” a dodatkowo proponujemy dopisać, obok administracji rządowej, „zarządców dróg powiatowych i wojewódzkich” (rząd jedynie może wesprzeć takie działania, co czyni w ramach RFRD” nie może jednak wyřęczyć tych zarządców w ich działaniach inwestycyjnych. Tym samym proponujemy zastąpić frazę w sposób następujący: „Działania na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast poprzez dalszy nacisk administracji rządowej na budowę obwodnic miast oraz dalszy rozwój sieci TEN-T na terenie Polski, <u>działania zarządców dróg wojewódzkich i powiatowych na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast</u>, powinno być połączone jednocześnie z działaniami na przeobrażenie przestrzeni ulic uwalnianych z tranzytu, celem uspokojenia ruchu i promowania ruchu pieszego i rowerowego oraz wprowadzania jednocześnie zieleni miejskiej. Bez aktywnej postawy samorządu korzystne efekty przestrzenne i środowiskowe uzyskane dzięki budowie obwodnicy mogą zostać skonsumowane przez wzrost motoryzacji indywidualnej.”</p>	

		postawy samorządu korzystne efekty przestrzenne i środowiskowe uzyskane dzięki budowie obwodnicy mogą zostać skonsumowany przez wzrost motoryzacji indywidualnej.”			
3	MI	Str. 129	<p>Uwaga o charakterze doprecyzującym.</p> <p>Proponujemy modyfikację zapisów we fragmencie: Dostępność i ponowne wykorzystywanie danych są ograniczone kosztami gromadzenia i cyfryzacji danych, wyzwaniami związanymi ze standardami danych oraz kwestiami interoperacyjności. Budowanie Krajowych Punktów Dostępowych do danych transportowych ma ułatwić dostęp do danych. Zapewnienie dostępności danych wymienionych w rozporządzeniach delegowanych dyrektywy ITS (2010/40/UE), w szczególności w odniesieniu do danych dotyczących mobilności w miastach, tj. rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 i rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962) ma kluczowe znaczenie. Chodzi tu w szczególności o dane takie jak dane dotyczące przepisów ruchu drogowego, środków zarządzania ruchem i planów ruchu drogowego.</p>	<p>Dostępność i ponowne wykorzystywanie danych są ograniczone kosztami gromadzenia i cyfryzacji danych, wyzwaniami związanymi ze standardami danych oraz kwestiami interoperacyjności.</p> <p>Budowanie Krajowych Punktów Dostępu do danych transportowych ma ułatwić dostęp do danych. Zapewnienie dostępności danych wymienionych w rozporządzeniach delegowanych dyrektywy ITS (2010/40/UE), w szczególności w odniesieniu do danych dotyczących mobilności w miastach, tj. rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 i rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962) ma kluczowe znaczenie. Chodzi tu w szczególności o dane takie jak dane dotyczące przepisów ruchu drogowego, środków zarządzania ruchem, planów ruchu drogowego czy też dostarczanie informacji pasażerom nt. podróży multimodalnych.</p>	
4	MI	Zdanie w ramce na str. 137	MI wskazuje, że w ramach obecnie procedowanego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	Proponujemy zastąpić tekst następującym zapisem: „Przykładowe podejście:	

		<p>„Przykładowe podejście: Aplikacja po środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg otrzymuje więcej punktów, gdy poza modernizacją samej jezdni wniosek uwzględnia rozbudowę infrastruktury pieszej i rowerowej, a także zieleni przyuliczną czy zarządzanie wodami opadowymi mające na celu małą retencję. Wniosek do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest premiowany, gdy przewozy będą odbywać się niskopodłogowym taborem wyposażonym w napęd elektryczny, wodorowy, CNG lub silnik diesla</p>	<p>oraz niektórych innych ustaw (UD18), która zmienia także ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej <u>nie są przewidziane zmiany kryteriów oceny i wyboru</u> przez Wojewodów wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu. Obecnie głównym celem Funduszu jest zapewnienie dostępności transportu na obszarach wykluczonych komunikacyjnie. Niemniej MI nie wyklucza, że przy kolejnych nowelizacjach przepisów jako jedno z kryteriów oceny i wyborów wniosków będą mogły zostać wprowadzone rozwiązania ułatwiające korzystanie z transportu przez osoby niepełnosprawne i osoby o organicznej sprawności ruchowej. MI nie zgłasza natomiast uwagi do tego, aby warunki udziału nawiązywały do pozostałych programów rządowych, jeśli znajdują one zastosowanie w projekcie.</p>	<p>Dofinansowane ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg będą mogły otrzymać zadania zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi dróg publicznych, które będą uwzględniać zasadę projektowania uniwersalnego oraz zapewnienia dostępności dróg osobom ze szczególnymi potrzebami w całym okresie ich użytkowania.”</p>	
--	--	---	--	--	--

		spełniający normę Euro VI. Dodatkowe punkty samorząd może otrzymać, gdy wyposaży przystanki w perony umożliwiające wejście do pojazdu bez barier architektonicznych oraz w oświetlenie wiaty lub przystanku wykorzystujące odnawialne źródła energii.”			
--	--	---	--	--	--