**Uwagi MZDiK do SUMP**

**2.3 Wybór scenariusza preferowanego**

W opinii MZDiK scenariuszem preferowanym powinien być scenariusz W4 ponieważ scenariusz W2 uniemożliwia realizację zadań takich jak:

* Działanie 1.5 Bilet metropolitalny
* Działanie 1.8 Zintegrowany System Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym
* Działanie 5.2 Koordynacja z publicznym transportem zbiorowym

MZDiK planuje pozyskiwać środki m. in. z Polski Wschodniej na realizację wielu inwestycji wpisujących się w powyższe działania.

Zgodnie z ustaleniami ze spotkania 22.03 dodaliśmy działanie 1.8 do scenariusza W2.

Działania wyróżniające W2 od W4 to tzw. działania drugorzędne – rozpoczynając przeobrażanie systemu transportu zbiorowego, z punktu widzenia priorytetu te działania są drugorzędne albo jak w przypadku biletu metropolitarnego – działania z nim związane są bardzo czasochłonne. Jak najbardziej uważamy żę te kwestie są istotne jednak w pierwszej kolejności proponuje się realizację innych działań w pierwszym horyzoncie.

Działanie 1.8 nie może dotyczyć rozwoju systemów dla transportu indywidualnego bo mija się to z celami SUMP – w pierwszej kolejności chcemy rozbudowywać systemy usprawniające transport publiczny. Działanie dotyczące KAWJ jest rozwiązaniem które de facto „w sobie” zawiera tworzenie systemu zarządzania ruchem jednakże z naciskiem na realizacje inwestycji dotyczących transportu zbiorowego. System ITS jest działaniem które realizuje działanie dotyczące KAWJ, które ma na celu poprawienie funkcjonowania i atrakcyjności KZ.

**3. Wizja**

**Jest:**

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, budowę sprawnego i zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego, a także kwestie zarządzania mobilnością w GOFR czy promocję i edukację zrównoważonej mobilności miejskiej.

**Powinno być:**

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: konieczność zmian w zapotrzebowaniu na korzystanie z samochodu osobowego, zapewnienie spójności układu drogowego, w tym dróg dla rowerów i ciągów pieszych, budowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym, zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego poprzez wdrażanie stref ruchu uspokojonego, stref zamieszkania oraz budowę skrzyżowań wielopoziomowych, rond i węzłów a także kwestie zarządzania mobilnością w GOFR czy promocję i edukację zrównoważonej mobilności miejskiej.

**Jest:**

Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia przestrzenią zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego uwzględniającego zapotrzebowanie mieszkańców na zrównoważone środki systemu transportowego jako Mobility as a Service, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu integracji z uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów

**Powinno być:**

Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia przestrzenią spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego uwzględniającego zapotrzebowanie mieszkańców na zrównoważone środki systemu transportowego jako Mobility as a Service, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu integracji z uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa *niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz w ruchu kołowym.*

Wizja będzie jeszcze konsultowana i jej ostateczne brzmienie pewnie się zmieni jednak zgodnie z ideą SUMP i wytycznymi jak wizja ma wyglądać nie możemy stawiać w niej na bezpieczeństwo samego w sobie ruchu kołowego – owszem takie działania również są podejmowane, jednak wizja dotyczy pieszych i rowerzystów.

**4. Cele i działania**

**Jest:**

**Cel I:** Budowa przyjaznego środowisku, jednolitego systemu transportu publicznego

**Powinno być:**

**Cel I:** Budowa przyjaznego środowisku, jednolitego systemu transportu publicznego oraz Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym

**Jest:**

Transport publiczny odgrywa istotną rolę w codziennych podróżach obligatoryjnych (do miejsca pracy czy nauki). Zajmuje mniej przestrzeni miejskiej i jest bardziej ekologiczny niż podróżowanie samochodem osobowym. Budowa przyjaznego środowisku, jednolitego systemu transportu zbiorowego idealnie wpisuje się w zagadnienia SUMP i jest głównym celem, do którego powinien dążyć obszar GOFR. Dobrze funkcjonujący, ekologiczny, efektywny i spójny system transportu zbiorowego zwiększy atrakcyjność podróżowania KZ i przyczyni się do zmiany podziału zadań przewozowych na rzecz transportu publicznego.

**Powinno być:**

Transport publiczny odgrywa istotną rolę w codziennych podróżach obligatoryjnych (do miejsca pracy czy nauki). Zajmuje mniej przestrzeni miejskiej i jest bardziej ekologiczny niż podróżowanie samochodem osobowym. Budowa przyjaznego środowisku, jednolitego systemu transportu zbiorowego oraz Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym idealnie wpisuje się w zagadnienia SUMP i jest głównym celem, do którego powinien dążyć obszar GOFR. Dobrze funkcjonujący, ekologiczny, efektywny i spójny system transportu zbiorowego oraz System Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym zwiększą atrakcyjność podróżowania KZ i przyczynią się do zmiany podziału zadań przewozowych na rzecz transportu publicznego.

Cel I odnosi się stricte do poprawiania funkcjonowania systemu transportu publicznego a jednym z działań jest system usprawniający jego funkcjonowanie. W głównych celach strategicznych nie wymieniamy proponowanych w ramach celu działań, tymbardziej odnoszących się do czegoś innego niż zatwierdzone przez zespól roboczy i grupę sterującą cele strategiczne SUMP.

**Cel III**

**Jest:**

Jednym z głównych działań celu dotyczącego spójnego układu drogowego jest wyprowadzenie ruchu z centrum Radomia oraz centralnych obszarów gmin GOFR. Oprócz tego układ drogowy, biorąc pod uwagę zrównoważoną mobilność, powinien zapewniać bezpieczeństwo ruchu wszystkich użytkowników ruchu – uwzględniając pieszych i rowerzystów.

**Powinno być:**

Jednym z głównych działań celu dotyczącego spójnego układu drogowego jest wyprowadzenie ruchu z centrum Radomia i utworzenie wewnętrznych obwodnic miasta wraz ze skrzyżowaniami wielopoziomowymi, rondami i węzłami oraz wyprowadzenie ruchu z centralnych obszarów gmin GOFR. Oprócz tego układ drogowy, biorąc pod uwagę zrównoważoną mobilność, powinien zapewniać coraz większe bezpieczeństwo niechronionym uczestnikom ruchu oraz w ruchu kołowym m. in. poprzez wdrażanie rozwiązań redukujących liczbę punktów kolizji.

Odp j.w. – cele strategiczne wraz z opisami zostały już zatwierdzone a ich brzmienie nie może odnosić się do budowy obwodnic i wielopoziomych węzłów dla TI.

**4.1 Działania**

**Jest:**

Działanie 1.8 Inteligentne systemy transportowe w ciągu korytarza wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej

**Powinno być:**

Działanie 1.8Zintegrowany System Sterowania Ruchem i Transportem Publicznym

**Jest:**

ITS ma służyć zapewnieniu priorytetu dla komunikacji miejskiej, początkowo w ciągu planowanego korytarza wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej oraz poza korytarzem, punktowo, w rejonie węzłów przesiadkowych. Głównym celem wraz z planowanymi pracami infrastrukturalnymi doprowadzi do znaczącego podniesienia prędkości handlowej komunikacji miejskiej, co przełoży się na obniżenie stawki 1 wzkm oraz wzrost atrakcyjności komunikacji miejskiej, ze względu na zmniejszenie czasu podróży samym autobusem, jak i w relacji "od drzwi do drzwi". Podróż komunikacją miejską stanie się bardziej konkurencyjna pod względem czasowym w stosunku do transportu indywidualnego.

**Komentarz:**

W naszej opinii ITS to nie tylko priorytet dla komunikacji. Należy szerzej podejść do ITS w Radomiu i traktować/przewidzieć go jako modułowy Zintegrowany System Sterowania Ruchem i Transportem Publicznym składający się z wielu innych systemów i podsystemów możliwych do wdrożenia w dłuższej perspektywie czasowej. W ramach ITS można wdrażać takie systemy jak m. in.

* System Zarządzania Transportem Publicznym
* System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej
* System Biletu Elektronicznego Komunikacji Miejskiej
* System Obszarowego Sterowania Ruchem Drogowym (SOSRD)
* podsystem priorytetowania pojazdów komunikacji zbiorowej
* podsystem sterowania sygnalizacją świetlną
* podsystem informacji dla kierowców
* Centrum Sterowania Ruchem
* Systemy naprowadzania na drogi alternatywne
* Systemy rejestracji przejazdów na czerwonym świetle
* System przydzielania priorytetu dla pojazdów uprzywilejowanych
* Systemy informacji parkingowej
* System dynamicznego ważenia pojazdów
* Odcinkowy i punktowy pomiar prędkości

Niestety dzisiaj nie jesteśmy w stanie przewidzieć jakie systemy uda nam się wdrożyć lub na jakie systemy możliwe będzie uzyskanie zewnętrznego finansowania. W związku z tym nie jest zasadne zamykanie się tylko na wybrane systemy czy podsystemy wyłącznie na korytarzach wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej. W SUMP należy także uwzględnić konieczność wykonania PFU i studium wykonalności dla ITS w Radomiu dzięki temu będzie możliwe pozyskanie finansowania na powyższe opracowania.

**Działanie 1.8 jest działaniem wynikającym z realizacji koncepcji Korytarzy Autobusowych wysokiej Jakości**. Działanie 1.8 jest sposobem realizacji koncepcji KAWJ, która zakłada przede wszystkim rozwój systemu transportu publicznego. Jednakże w pierwszej kolejności (stąd też logika i harmonogram wprowadzania działań – realizujemy działanie dotyczące KAWJ, a później usprawniamy system poprzez nowe rozwiązania poprawiające atrakcyjność TZ).

#### Działanie 3.1 Wyprowadzenie ruchu z centralnych obszarów gmin

**Jest:**

Ruch tranzytowy często porusza się przez obszary centralne ze względu na dobre warunki ruchowe i atrakcyjne czasy przejazdu. Dlatego też należy redukować ruch w centrum poprzez wprowadzanie ograniczeń i uspokajania ruchu.

**Powinno być:**

Ruch tranzytowy często porusza się przez obszary centralne ze względu na dobre warunki ruchowe i atrakcyjne czasy przejazdu. Dlatego też należy redukować ruch w centrum poprzez wprowadzanie ograniczeń i uspokajania ruchu jednocześnie wyznaczając alternatywne dedykowane trasy przejazdu po obwodnicach wewnątrzmiejskich lub po obwodnicach GOFR zapewniających płynność i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Zapisy zmienione zgodnie z uwagami MZDIK z pliku poprzedniego

**Rysunek 4.9. Proponowane przekształcenie funkcjonalne**

Proszę od wyjaśnienie co to znaczy przekształcenie całkowite, umiarkowane i niewielkie. Zasadne uwzględnienie ulic Sienkiewicza, Mickiewicza,Focha.

Wyjaśniono na spotkaniu zdalnym 22.03 – wprowadzono zmiany.

**Jest**

4.1.6.1 Działanie 6.1 Rozbudowa SPP

**Powinno być**

4.1.6.1 Działanie 6.1 Rozbudowa SPPN (Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego)

Strefa może być jednym z systemów ITS.

**Tabela 5.1 Harmonogram realizacji działań SUMP GOFR**

Działanie 1.1, 1.2, 1.3 – okres realizacji od 2023 do 2033

Działanie 3.1 – okres realizacji od 2023 do 2035

Działanie 5.1 – okres realizacji od 2023 do 2029

Działanie 5.3 – okres realizacji od 2023 do 2031

Działanie 1.8 należy zmienić opis na: Zintegrowany System Sterowania Ruchem i Transportem Publicznym - Okres realizacji od 2023 do 2040

Prace nad SUMP zakończą się w drugiej połowie 2023 roku stąd też działania nie odnoszą się do 2023 roku z wyjątkiem taboru niskoemisyjnego który jest wprowadzany między innymi w tym roku. Działanie 3.1 jest zakładane w drugim horyzoncie ze względu na priorytetyzację działań. Nie jesteśmy w stanie zaproponować wszystkich działań na horyzont 2030 rozpoczynając ich w 2023 roku. Podobnie jak działanie 3.1, działanie 1.8 wg. priorytetu realizacji jest przesunięte na drugi horyzont czasowy realizacji działań.

Opracował

Przemysław Rutkowski