

MIEJSKIE POSTULATY TRANSPORTOWE

Najważniejsze wyzwania w obszarze transportu dotyczące ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń powietrza dla władz samorządowych sprawujących kadencję w latach 2018-2023

1. Poprawa jakości komunikacji miejskiej i podmiejskiej w maksymalnym stopniu uwzględniająca potrzeby mieszkańców

Konieczne jest zachęcanie mieszkańców do zrezygnowania z samochodu i zmiany środków transportu na komunikację publiczną. Kluczem jest jakość usług. Im szybsze, wygodniejsze i mniej zawodne będzie przemieszczanie się na terenie miasta lub całej aglomeracji za pomocą komunikacji publicznej, tym lepsze będą efekty.

2. Priorytet dla pieszych, a w drugiej kolejności dla alternatywnych środków transportu (np. rower) i komunikacji publicznej w planowaniu przestrzeni ulic

Zbyt długo projektanci infrastruktury skupiali się na potrzebach kierowców. Potrzeby rowerzystów uwzględniają ostatnio coraz częściej, choć niestety nie zawsze. Jednak punkt widzenia pieszych jest nadal pomijany. Piesi instynktownie wybierają przebywanie w strefach bezpiecznych. Przestrzenie publiczne naszych miast „sprywatyzowane” przez kierowców najczęściej do takich stref nie należą. Dostępne dla wszystkich miasto przegrywa z prywatnym centrum handlowym. Trzeba to zmienić, selekcionując dostęp do miasta dla różnych kategorii pojazdów czasowo i przestrzennie.

3. Wykorzystanie narzędzi z zakresu planowania przestrzennego do zmniejszenia potrzeb transportowych mieszkańców

Miasto, w którym odległości między miejscami zamieszkania, pracy, nauki, usług i wypoczynku są niewielkie, jest łatwiejsze do zarządzania z punktu widzenia transportu. Odległości od celu podróży można pokonać pieszo lub rowerem. Komunikacja publiczna także jest bliżej. Dojazdy zabierają mniej czasu i powodują mniejsze emisje, a ich koszt dla osób dojeżdżających też jest mniejszy. Łatwiej jest zrezygnować z samochodu. Wybudowane w wielu polskich miastach obwodnice będą służyły ograniczeniu ruchu tranzytowego tylko, jeśli w śródmieściach dostęp dla samochodów będzie selektywny (tj. przejazd samochodem pomiędzy dzielnicami miasta nie będzie możliwy bez wyjazdu na obwodnice).

4. Wykorzystanie narzędzi statystycznych, analitycznych i informatycznych do badania potrzeb transportowych mieszkańców – rzetelne badania ruchu (uwzględniające niemal zawsze pomijany ruch pieszy, w szczególności w drodze rodziców i dzieci do/z szkoły), zbadanie rzeczywistej liczby użytkowników dróg, w tym korzystających z samochodów, komunikacji miejskiej, rowerów i innych alternatywnych środków transportu oraz pieszych.

5. Bezpieczeństwo transportowe – propozycja zmiany podejścia do tego, co jest celem transportu w mieście – nie powinna nim być przepustowość ulic mierzona liczbą przejeżdżających pojazdów, lecz bezpieczeństwo mieszkańców – polska „Vision Zero”.

6. Ograniczanie ruchu samochodowego w centrum miast

Śródmiejskie strefy parkowania i strefy czystego transportu, z możliwością wprowadzenia odpłatności za wjazd. Te ostatnie są nowym narzędziem, którego skuteczność na razie trudno ocenić. Potrzebne są eksperymenty z różnymi formami stref w różnych miastach. Bez tego nie dowiemy się, czy tworzenie stref może być akceptowane przez mieszkańców i dać oczekiwane efekty. Nawet jeśli ocenimy przepisy w tym zakresie krytycznie, lepsze będzie wprowadzanie ich na próbę i dzielenie się wnioskami z decydentami niż pozostawienie tej kwestii bez rozstrzygnięcia i możliwości naprawy sytuacji.

7. Wzorcowa rola administracji w zakresie ograniczania emisji z transportu i promowania dobrych praktyk transportowych

Jeśli władze miast i urzędnicy mają skutecznie zachęcać mieszkańców do przesiadania się na komunikację zbiorową, rowery lub do chodzenia piechotą, to powinny pokazywać na swoim przykładzie, że zmiana nawyków transportowych jest możliwa.

8. Zwiększenie roli badań społecznych i partycypacji społecznej w rozwoju transportu

Planowanie i rozwój miejskiej mobilności, jak każdy obszar planowania, nie powinno się odbywać bez rozpoznania opinii i udziału mieszkańców, bo to na ich potrzeby ma odpowiadać. Sytuacja powoli się zmienia i pojawia się coraz więcej przykładów dobrych praktyk w tym zakresie, ale nadal warto wskazywać rozwiązania oraz narzędzia wzmacniające diagnozę potrzeb i dialog.

ROZWINIĘCIE POSTULATÓW - REKOMENDACJE

1. Komunikacja miejska

Zintegrowane podejście do komunikacji miejskiej i podmiejskiej w maksymalnym stopniu uwzględniające potrzeby mieszkańców, zapewniające najwyższy poziom obsługi jak największej ich liczbie (kosztem obszarów słabiej zurbanizowanych) obejmujące:

- wykorzystanie środków i systemów zarządzania ruchem do usprawnienia transportu publicznego (uprzywilejowanie w ruchu poprzez buspasy, wydzielone torowiska i ulice, skrócenie oczekiwania na zielone światło, likwidację zatok autobusowych, przyśpieszenie, zwiększenie częstotliwości i punktualności, dostarczanie bieżących danych do mieszkańców za pomocą tablic informacyjnych o zmiennej treści na przystankach oraz aplikacji na smartfony);
- umożliwienie wygodnych i łatwych przesiadek m.in. poprzez integrację systemów taryfowych, koordynację połączeń (czasową i przestrzenną), budowa zwartych węzłów przesiadkowych oraz dostosowanie do potrzeb mieszkańców częstości połączeń, pojemności autobusów (w miarę wymiany i powiększania taboru, zalecana wymiana na pojazdy nisko- lub zeroemisyjny) i infrastruktury (np. umiejscowienie przystanków, ich konstrukcja, np. większe wiaty, więcej miejsc siedzących);
- zapewnienie możliwości przesiadki na inne alternatywne środki transportu (rower miejski, rowery, hulajnogi elektryczne itp.);
- zwiększenie bezpieczeństwa (np. doświetlenie przejść dla pieszych przez ulicę do przystanku oraz samych przystanków, pełna widoczność, połączenie przystanków z miejskim monitoringiem, możliwość wzywania pomocy);

- zwiększenie komfortu (np. dachy przystanków odbijające światło, skuteczna osłona od wiatru, w miarę dostępności przestrzeni dodanie elementów zieleni, w tym pionowej lub na zadaszeniu, zintegrowanej z konstrukcją) i zapewnienie dodatkowych usług, np. możliwości ładowania urządzeń elektronicznych i/lub dostępu do internetu w autobusach, szczególnie na dłuższych liniach, a także na przystankach, szczególnie w centrum miasta i w węzłach przesiadkowych z największym przepływem ludzi. Optymalnym rozwiązaniem są nowoczesne przystanki autonomiczne energetycznie, wyposażone w ogniwa LCS.

2. Priorytet dla pieszych

Funkcje komunikacyjne z priorytetem dla pieszych, a w drugiej kolejności dla alternatywnych środków transportu (np. rowerów) i komunikacji publicznej, szczególnie w centrach miast i na obszarach z dominującą funkcją mieszkaniową. Zrezygnowanie z planów zwiększania przepustowości dróg szczególnie w centrum i do centrum miast (prawo Lewisa-Mogridge'a – poszerzenie ulicy nie prowadzi do zmniejszenia zatłoczenia drogi, pomaga wprowadzenie priorytetu dla komunikacji miejskiej). Ograniczenie prędkości, wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, zwężanie ulic, wprowadzanie szykan i łuków w pasie drogi, przekształcanie parkingów w parklety, tworzenie woonerfów, likwidacja przejść podziemnych na rzecz przejść na poziomie gruntu itd.

3. Planowanie przestrzenne

Wykorzystanie narzędzi z zakresu planowania przestrzennego do zmniejszenia potrzeb transportowych mieszkańców, a w szczególności potrzeby poruszania się po mieście samochodem, np.:

- kształtowanie sieci ulic równorzędnych w strefach mieszkaniowych, wytwarzanie dzielnicowych stref zamkniętych dla przejazdu samochodami w formie tranzytu względem dzielnicy z możliwością dojazdu tylko dla mieszkańców lub interesantów, wydłużanie drogi przejazdu dla samochodów pomiędzy wybranymi miejscami z pozostawieniem skrótów dla komunikacji miejskiej i niezmotoryzowanych;
- łączenie komplementarnych funkcji przestrzeni (mieszkaniowej, usługowej, handlowej, transportowej, kulturalnej, administracyjnej) i przekształcanie struktur urbanistycznych z monofunkcyjnych na wielofunkcyjne – głównie w procesie rewitalizacji;
- ograniczanie eksurbanizacji oraz zabudowy chaotycznej i ekstensywnej na korzyść zwartej oraz uporządkowanej. Zwiększanie zwartości zabudowy, dogęszczanie i budownictwo plombowe, kształtowanie miasta kompaktowego/krótkich odległości;
- stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w obszarach dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową;
- tworzenie lub przekształcanie struktury zespołów mieszkaniowych i usługowych w sposób przyjazny ruchowi pieszemu, rowerowemu i osobom niepełnosprawnym oraz ukierunkowanie lokalnego rozwoju na obsługę komunikacją zbiorową, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków;
- rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów w bezpośrednim sąsiedztwie peryferyjnych przystanków komunikacji zbiorowej na parkingi w systemie parkingów przesiadkowych (P+R lub B+R) oraz terenów pod nowe pętle transportu zbiorowego itd.

4. Narzędzia statystyczne, analityczne i informatyczne do badania potrzeb transportowych mieszkańców:

- badanie rzeczywistej liczby użytkowników dróg (poza największymi miastami korki mamy tylko godzinę rano i max. 2 godziny po południu, od poniedziałku do piątku, czyli 15 godzin tygodniowo, czyli 9% czasu w tygodniu. Czy dla tych 9% zamierzamy rozbudować większość infrastruktury transportowej miasta?);
- badanie natężeń w pojazdach komunikacji miejskiej – symulacje zmian liczby pasażerów w zależności od np. zwiększenia częstotliwości kursowania czy obniżenia cen biletów / zmiany taryf czasowych;
- montaż liczników przejazdów rowerowych (np. Łódź na Piotrkowskiej);
- badanie utrudnień w komunikacji: zielone światło dla pieszych na żądanie, brak spójnych tras rowerowych, brak infrastruktury rowerowej / pieszej „po linii prostej” – analiza, która pozwoli oszacować, o ile wzrósłby ruch rowerowy / pieszy w przypadku, gdyby bariery zostały zlikwidowane. Alternatywnie: ile potencjalnie tracimy ruchu rowerowego / pieszego przez takie bariery (np. jeśli mam pieszo do pokonania w rzeczywistości trasę dłuższą niż 15% od trasy w linii prostej, to nie idę pieszo tylko wybieram samochód, nawet na krótkim odcinku).

5. Bezpieczeństwo transportowe – narzędzia „Vision Zero” są powszechnie dostępne oraz sprawdzone (np. w Jaworznie):

- budowa ulic o pasach ruchu z wymiarami minimalnymi a nie maksymalnymi (mniejsza prędkość);
- rezygnacja z budowy wielopasmowych tras przecinających miasto;
- doświetlanie przejść dla pieszych (rezygnacja z elementów niewykazujących skuteczności: piktogramy w jezdni, „kocie oczka”, pulsacyjne światła przy znakach drogowych - „flash light”, fluorescencyjne tło znaków drogowych);
- zdecydowany priorytet dla infrastruktury dla transportu zbiorowego i rowerowego.

6. Ograniczanie ruchu samochodowego w centrum miast:

- wprowadzenie śródmiejskiej strefy parkowania (z dużo wyższymi stawkami, ale każdy może przyjechać, jeśli musi);
- przeprowadzenie pilotażowych wdrożeń stref czystego transportu w połączeniu z zainicjowaniem i przeprowadzeniem badań opinii oraz konsultacji z mieszkańcami odnośnie obowiązujących w strefie zasad, a także możliwych utrudnień i korzyści. Dobrze przeprowadzone badania opinii oraz dialog z mieszkańcami bazujący na tych badaniach powinien dostarczyć władzom samorządowym cennych informacji, które ułatwią tworzenie strefy, jeśli taka decyzja zapadnie. Powinno to także pomóc w zbudowaniu akceptacji społecznej dla wprowadzania tego typu rozwiązań. Dodatkowo, na podstawie konsultacji połączonych z oceną możliwości od strony prawnej, wskazane jest przekazanie wniosków do Ministerstwa Energii (do wiadomości Ministerstwa Środowiska oraz Ministerstwa Infrastruktury), szczególnie jeśli dotyczyłyby one potrzeby wprowadzenia zmian w przepisach ułatwiających tworzenie stref.

7. Wzorcowa rola administracji w zakresie ograniczania emisji z transportu i promowania dobrych praktyk transportowych

Wprowadzenie w urzędzie miasta i jednostkach podległych:

- dofinansowania biletów kwartalnych lub rocznych na komunikację miejską (i ewentualnie podmiejską) dla pracowników;
- urzędowego car-sharingu - zamiast samochodów służbowych przypisanych do konkretnych osób stworzenie niewielkiej floty samochodów (najlepiej nisko- lub zeroemisyjnych) przypisanych do urzędu, z możliwością wypożyczenia w celach służbowych lub umożliwienie urzędnikom korzystania do celów służbowych z miejskiego car-sharingu (jeśli jest dostępny);
- rozwiązań zachęcających pracowników do korzystania z alternatywnych środków transportu, np. zadaszone parkingi rowerowe przy urzędzie, ewentualnie z punktami do ładowania dla rowerów elektrycznych, umożliwienie urzędnikom bezpłatnego korzystania z miejskich rowerów (do celów służbowych i dojazdu do pracy), prysznic, premie za kilometry, organizacja minizkoleń dotyczących bezpiecznego poruszania się na rowerze (dla rowerzysty i innych użytkowników drogi, w tym przepisy, stan techniczny) itd.;
- raz w tygodniu lub raz w miesiącu dzień bez samochodu – zamknięte parkingi urzędowe;
- stopniowa wymiana floty pojazdów wykonujących usługi miejskie na nisko- lub zeroemisyjne, w tym: autobusów, śmieciarek, wozów straży miejskiej, pojazdów dostawczych jednostek miejskich (np. ds. zieleni, wodociągów, dróg, nadzoru ruchu, pomocy społecznej) oraz stosowanie wymogu lub premiowanie posiadania takich pojazdów przy zlecaniu usług miejskich firmom zewnętrznym;
- zachęcanie lokalnego biznesu do stosowania podobnych rozwiązań w firmach;
- prowadzenie kampanii zachęcających do aktywnego docierania do szkół.

8. Zwiększenie udziału badań opinii oraz partycypacji społecznej w rozwoju transportu:

- pytanie mieszkańców o opinie, pomysły i obawy, jako pierwszy krok planowania: inwestycji, zagospodarowania przestrzennego czy dalszego rozwoju (przed opracowaniem projektów i planów). Należy wdrażać zmiany wspólnie z mieszkańcami, tak aby stali się ich sprzymierzeńcami oraz ich inicjatorami, dzięki temu zmniejszy się ryzyko konfliktów społecznych;
- rozważenie częstszego wykorzystania bardziej złożonych narzędzi, jak np. panel obywatelski, którego uczestnicy otrzymują możliwie pełen zakres wiedzy oraz informacji o stanowiskach wszystkich zainteresowanych stron przed przedstawieniem swoich opinii (udział biorą losowo wybrane osoby, nie tylko ci, którzy wyrażają swoje zdanie najgłośniej. Dobrze przeprowadzone panele mogą dać legitymację do podjęcia decyzji korzystnych dla większości mieszkańców, choć niezgodnych z żądaniami „lobby samochodowego”.);
- przestrzeganie kanonu lokalnych konsultacji społecznych (<https://kanonkonsultacji.fise.org.pl>) oraz siedmiu zasad konsultacji (<https://kanonkonsultacji.fise.org.pl/siedem-zasad-konsultacji-spoolecznych/>);
- uzupełnianie klasycznych konsultacji (typu dokument udostępniony na BIP i oczekiwanie na uwagi) innymi działaniami informacyjnymi oraz sprzyjającymi budowaniu dialogu i

swobodnej wymianie opinii, w tym organizacja spotkań konsultacyjnych i spacerów badawczych;

- dostosowanie metod i miejsc konsultacji do ich uczestników (poprzedzone analizą interesariuszy);
- zastosowanie różnych metod i płaszczyzn komunikacji w celu dotarcia do jak najszerszej grupy interesariuszy (np. internetowe platformy konsultacyjne, lokalne media, lokalni liderzy opinii i organizacje pozarządowe);
- powoływanie lokalnych ciał konsultacyjnych z udziałem mieszkańców i przedstawicieli organizacji pozarządowych.

Miejskie postulaty transportowe popierają: Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Instytut Spraw Obywatelskich INSPRO, Rowerowy Szczecin, Napraw Sobie Miasto, Warszawski Alarm Smogowy, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy, Stowarzyszenie BoMiasto, Towarzystwo dla Natury i Człowieka, Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, WWF Polska, Dolnośląski Klub Ekologiczny.

