

Przyjazny transport – wspólna sprawa

Postulaty transportowe
do prezydentów i rad miast
na kadencję 2024-2029



W nowej kadencji, w latach 2024-2029, samorządy staną przed wieloma wyzwaniami, w tym w obszarze zielonego, neutralnego klimatycznie rozwoju. Miasta mogą się spodziewać zarówno kolejnych regulacji i zobowiązań wprowadzanych w tym obszarze na poziomie unijnym i krajowym, jak i rosnącego zainteresowania tą tematyką ze strony mieszkańców. Wiele polskich miast już przyjęło cele w zakresie redukcji emisji CO₂. Pięć z nich – Warszawa, Łódź, Kraków, Wrocław i Rzeszów – dołączyło do Europejskiej misji 100 neutralnych klimatycznie i inteligentnych miast do 2030 roku. Jednym z kluczowych obszarów, w których zmiany wprowadzane w mieście mogą kształtować zachowania mieszkańców, a jednocześnie poprawiać jakość powietrza i ograniczać emisję gazów cieplarnianych, jest transport drogowy.

Jako organizacje miejskie i ekologiczne zajmujące się tematyką transportową domagamy się, by w celu ochrony zdrowia oraz ograniczania negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko, nowe władze każdego dużego polskiego miasta przyjęły następujące priorytety dla działań w tym zakresie na kolejne pięć lat:

- 1 Przywracanie chodników pieszym.
- 2 Rozwój transportu publicznego i współdzielonego.
- 3 Uspokajanie ruchu w celu zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg i poprawy jakości życia w mieście.
- 4 Poprawa monitoringu jakości powietrza pod kątem zanieczyszczeń z transportu drogowego oraz działania informacyjno-edukacyjne dotyczące wpływu tych zanieczyszczeń na zdrowie.
- 5 Uporządkowanie parkowania na terenie miasta poprzez wprowadzenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania i poszerzenie strefy płatnego parkowania.
- 6 Przyjęcie i wdrażanie programu szkolnych ulic w mieście, w tym utworzenie szkolnych ulic przy co najmniej połowie placówek edukacyjnych w trakcie nowej kadencji.
- 7 Utworzenie strefy czystego transportu poprzedzone badaniami ruchu samochodowego i zanieczyszczenia powietrza, konsultacjami obejmującymi wszystkie grupy mieszkańców oraz działaniami informacyjno-edukacyjnymi skierowanymi do mieszkańców.
- 8 Zapewnienie udziału przedstawicieli organizacji pozarządowych na każdym etapie opracowania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- 9 Zapewnienie w strategii rozwoju i planie ogólnym gminy przestrzeni na korytarze dla transportu publicznego oraz infrastruktury pieszej i rowerowej, odpowiedniej do zaspokojenia rosnących potrzeb w tym zakresie.
- 10 Walka z wykluczeniem transportowym dzieci, osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.

Jesteśmy przekonani, że przyjęcie i realizacja proponowanych przez nas priorytetów uczyni transport miejski bardziej przyjaznym dla ludzi i środowiska. Nasze miasta będą mniej zanieczyszczone, cichsze, zdrowsze, bezpieczniejsze i wszyscy na tym skorzystamy.

UZASADNIENIE POSTULATÓW

Dla gospodarki i społeczeństwa transport jest jak krwiobieg – bez niego nie moglibyśmy funkcjonować. Jednak samochody są też źródłem dwutlenku węgla i niebezpiecznych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. Około jednej czwartej emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej pochodzi z transportu, a z tego 76% jest generowane na drogach¹. Jeśli chodzi o powietrze, to według Europejskiej Agencji Środowiska transport drogowy w 2021 roku był odpowiedzialny za 35,77% emisji tlenków azotu w UE i stanowił ich największe źródło, wyprzedzając rolnictwo, wytwarzanie energii i przemysł². W Polsce ten udział procentowy był tylko nieco mniejszy, wyniósł 30,59%. Transport drogowy w naszym kraju odpowiada też za ponad 26% emisji sadzy, ponad 11% emisji tlenku węgla, ponad 7% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMVOCs), około 4% emisji pyłów PM10 i PM2.5. Uśrednione wartości dla całego kraju są przy tym o wiele niższe niż dla dużych miast i otoczenia dróg z wysokim natężeniem ruchu, gdzie wpływ transportu na jakość powietrza jest znacznie większy.

Najwyższa Izba Kontroli oszacowała udział transportu w emisjach NO₂ w Warszawie i Krakowie na ok. 75%³. Powiązane z wpływem samochodów przekroczenia dopuszczalnego w Polsce poziomu średniego rocznego stężenia NO₂ odnotowuje się w dużych aglomeracjach – Warszawskiej, Wrocławskiej, Krakowskiej i Górnośląskiej⁴. Niemal na pewno występują też w innych miastach, jednak trudno to potwierdzić ze względu na niewystarczająco rozbudowany system monitoringu jakości powietrza. Ponadto, dopuszczalne poziomy stężenie zanieczyszczeń w naszym kraju są znacznie wyższe od rekomendowanych obecnie przez Światową Organizację Zdrowia. W 2021 WHO obniżyło graniczny poziom stężenia dla dwutlenku azotu aż czterokrotnie, z 40µg/m³ do 10µg/m³ i dodało propozycję normy dla stężenia średniodobowego na poziomie 25µg/m³⁵.

Skutki wdychania spalin dla zdrowia są poważne. Narażeniu na stężenia NO₂ powyżej zalecanego przez WHO poziomu można przypisać 52 000 zgonów na terenie Unii Europejskiej w 2021 roku⁶. Negatywny wpływ dwutlenku azotu na zdrowie, nawet przy bardzo niskich stężeniach, został wielokrotnie potwierdzony naukowo. Wśród skutków można wymienić wzrost ryzyka zachorowania na cukrzycę i astmę, zwiększenie liczby

1 <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>
2 <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/air-pollutant-emissions-data-viewer-5>
3 <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/zabojczy-smog-z-samochodowych-spalin.html>
4 https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/content/measuring_air_assessment_rating_info
5 <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>
6 <https://www.eea.europa.eu/publications/harm-to-human-health-from-air-pollution/>

zgonów z powodu zapalenia oskrzeli lub płuc oraz innych chorób oddechowych (w tym przewlekła obturacyjna choroba płuc, POChP). U dzieci, poza przyczynianiem się do astmy i ostrych infekcji dolnych dróg oddechowych, NO₂ powoduje też zaburzenia koncentracji i złe samopoczucie. Zaburza rozwój dzieci już od etapu życia płodowego. Do tego trzeba dodać wpływ na zdrowie innych związków zawartych w spalinach, a także generowanego przez pojazdy hałasu. Co najmniej 18 milionów ludzi jest poirytowanych, a 5 milionów ma poważne zaburzenia snu z powodu długotrwałego narażenia na hałas pochodzący z transportu w UE⁷.

Ze względu na opisane powyżej, dobrze udokumentowane, negatywne skutki zależności od samochodów, musimy dążyć do jej zmniejszenia. Dla dobra wszystkich ludzi żyjących w miastach, dla ochrony ich zdrowia i poprawy dobrostanu, niezbędne jest takie kształtowanie miejskich polityk transportowych, by ułatwiać wybór innych środków transportu. Potrzebujemy miast z dobrze rozwiniętym transportem publicznym, przyjaznych pieszym i rowerzystom oraz innym formom aktywnej lub współdzielonej mobilności.

Jako organizacje miejskie i ekologiczne zajmujące się tematyką transportową oceniamy, że aby ta wizja stała się rzeczywistością nowe władze lokalne powinny przyjąć na kolejne pięć lat następujące priorytety:





1. Przywracanie chodników pieszym.

Ruch pieszy jest podstawą miejskiej mobilności. Warunki sprzyjające poruszaniu się pieszo zachęcają do wyboru komunikacji publicznej, ożywiają lokalne społeczności i stymulują rozwój małej przedsiębiorczości, korzystnie wpływają na zdrowie i jakość życia. W 2022 roku zmieniła się definicja chodnika w Prawie o ruchu drogowym i stał się on drogą dla pieszych, w praktyce jednak nic się nie zmieniło. Zagrożenia i utrudnienia dla pieszych związane z pojazdami poruszającymi się i parkującymi w przeznaczony dla nich przestrzeni pozostały te same. Miasta mogą zrobić wiele, by poprawić sytuację pieszych.

Konieczne jest zapewnienie zgodności stanu faktycznego z obowiązującymi warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, poprzez zrealizowanie w praktyce wymogu pozostawienia dla pieszych minimum 1,8 m szerokości chodnika wolnego od wszelkich przeszkód. Dzięki temu wszyscy, w tym osoby z niepełnosprawnością, będą mogli swobodnie się nim poruszać.

Wszędzie, gdzie to możliwe, trzeba stopniowo przenosić miejsca parkingowe dla samochodów z dróg dla pieszych na jezdnię. Również miejsca parkingowe dla rowerów i hulajnog należy wyznaczać poza chodnikiem. Ponadto wskazane jest unikanie łączenia i krzyżowania się dróg dla pieszych i rowerzystów. Jeśli uda się zwolnić przestrzeń dla pieszych szerszą niż 2 metry, wskazane jest wprowadzenie pasa lub elementów zieleni.



2. Rozwój transportu publicznego i współdzielonego.

Publiczny transport zbiorowy stanowi jedną z podstaw zrównoważonej miejskiej mobilności, obok ruchu pieszego i rowerowego. Możliwość korzystania z niego wpływa na dostęp mieszkańców do rynku pracy, edukacji i służby zdrowia czy kultury. Jego brak uzależnia nas od samochodu, a najbardziej niekorzystny jest dla seniorów, osób z problemami zdrowotnymi i niepełnosprawnościami oraz dzieci i młodzieży – czyli tych, którzy nie mogą poruszać się własnym samochodem. Od dostępności i jakości transportu publicznego zależy gotowość mieszkańców i mieszkanek miast do rezygnacji lub rzadszego korzystania z samochodu.

We wszystkich polskich miastach konieczny jest dalszy rozwój transportu publicznego, w tym tworzenie nowych linii i zwiększanie częstości kursów w odpowiedzi na potrzeby społeczne. W wielu przypadkach na przywrócenie czekają połączenia zlikwidowane w związku z pandemią COVID-u i problemami finansowymi samorządów. Na obrzeżach miast, gdzie utrzymanie połączeń jest trudne, można wprowadzać przewóz mniejszymi busami na życzenie. Potrzebna jest też poprawa jakości usług transportowych, w tym szybkości przejazdów i punktualności. Można to osiągnąć przede wszystkim przez tworzenie buspasów, których długość powinna się w ciągu nowej kadencji samorządów podwoić, a także przez likwidację zatok przy przystankach autobusowych lub przekształcanie ich w antyzatoki. Dla pasażerów i pasażerek znaczenie ma też poczucie bezpieczeństwa, dostępność informacji pasażerskiej, modernizacja dojazdów do przystanków oraz samych przystanków (w tym dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami), a także wymiana taboru, najlepiej na niskopodłogowy i bezemisyjny.

Dobrym uzupełnieniem transportu publicznego są systemy roweru miejskiego, a także stworzenie możliwości długoterminowego wypożyczania rowerów zwykłych i ze wspomaganie elektrycznym dla seniorów oraz rowerów cargo. Warto też przygotować osobną ofertę współdzielenia i długoterminowego wynajmu elektrycznych rowerów cargo dla biznesu, na potrzeby wykonywania bezemisyjnych dostaw.

3. Uspokajanie ruchu w celu zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg i poprawy jakości życia w mieście.



Miejskie ulice wymagają szczególnego podejścia do bezpieczeństwa ze względu na duży udział ruchu pieszego i rowerowego. Sytuacja w Polsce w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zaczęła się poprawiać, ale nie jest dobra. Analiza danych o wypadkach w miastach z lat 2019–2021 wykazała, że:

- na drogach polskich miast zginęło 2 239 osób (30% ogółu ofiar śmiertelnych),
- a 14 218 zostało ciężko rannych (51% ogółu ciężko rannych);
- 52% wszystkich ofiar wypadków drogowych w miastach stanowili piesi i rowerzyści;
- blisko 50% ofiar śmiertelnych i 30% ciężko rannych pieszych i rowerzystów w miastach to osoby starsze – w wieku 65 lat i więcej;
- 60% potrąceń pieszych w miastach miało miejsce na przejściach dla pieszych⁸.

Zmniejszenie prędkości jest sprawdzonym sposobem poprawy bezpieczeństwa. Prawdopodobieństwo odniesienia śmiertelnych obrażeń w przypadku potrącenia pieszego przy prędkości 30 km/h jest około pięć razy mniejsze niż przy prędkości 50 km/h. Skuteczność ograniczania prędkości potwierdzają efekty niedawnej zmiany przepisów. Po obniżeniu prędkości dopuszczalnej z 60 km/h do 50 km/h w obszarach zabudowanych także w godzinach nocnych (23:00–5:00) stwierdzono spadek liczby ofiar śmiertelnych o 46,8%, liczby wypadków o 26% i liczby rannych o 23%. Dlatego, szczególnie w miastach, należy stosować i promować różne środki uspokajania ruchu, w tym ograniczenia prędkości, strefy Tempo 30 i strefy zamieszkania, a także rozwiązania infrastrukturalne (zweżenia, azyle, wyniesione przejścia dla pieszych i antyzatoki, esowanie toru jazdy itd.). W miejscach z największym natężeniem ruchu pieszego warto eliminować ruch samochodowy, co poprawia bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców, a jednocześnie sprzyja funkcjonowaniu lokalnego handlu i usług⁹. Do 2030 roku w centrum każdej dzielnicy lub osiedla powinna zostać utworzona przynajmniej jedna strefa piesza.

Miasta potrzebują Wizji Zero – przyjęcia celu zero ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z terminem i planem jego realizacji, opartym na starannej ocenie zagrożeń występujących na danym terenie oraz potrzebach lokalnych społeczności. Wszystkie zmiany powinny być konsultowane i poprzedzone działaniami informacyjnymi.

8 <https://irmir.pl/wp-content/uploads/2023/05/Bezpieczenstwo-w-ruchu-drogowym.pdf>

9 <https://www.pkeom.pl/mniej-samochodow-na-drogach-moze-zwiekszyc-swiateczna-sprzedaz>



4. Poprawa monitoringu jakości powietrza pod kątem zanieczyszczeń z transportu drogowego oraz działania informacyjno-edukacyjne dotyczące wpływu tych zanieczyszczeń na zdrowie.

Zanieczyszczenia z samochodów rozprzestrzeniają się na stosunkowo niskiej wysokości. W największym stopniu dotyczą ludzi mieszkających i poruszających się wzdłuż ruchliwych ulic. Obecnie Główny Inspektorat Ochrony Środowiska dysponuje jedynie 20 stacjami pomiarowymi typu komunikacyjnego, zlokalizowanymi w pobliżu dróg w największych miastach i nie dają one pełnego obrazu sytuacji. Znalezienie miejsc do postawienia stacji komunikacyjnych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska jest żmudnym procesem ze względu na trudne do spełnienia kryteria odnośnie lokalizacji, dostępu, miejsca itd. Z tego względu potrzebne jest wytyczenie przez samorząd co najmniej pięciu punktów na terenie danego miasta spełniających kryteria przydatności do postawienia stacji monitoringu jakości powietrza o charakterze komunikacyjnym w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, przy drogach z wysokim natężeniem ruchu samochodowego, a jednocześnie z dużym ruchem pieszym. Wskazane jest również rozwijanie przez miasta własnego systemu monitoringu¹⁰ lub przynajmniej okresowe przeprowadzanie badań dotyczących stężeń dwutlenku azotu (co 2-3 lata, metodą pasywnych pomiarów, ale w wielu punktach, wzdłuż miejskich dróg z wysokim natężeniem ruchu i w pobliżu placówek edukacyjnych). Takie badania są niezbędne, jeśli miasto wdraża rozwiązania służące ograniczeniu emisji zanieczyszczeń z transportu.

Jednocześnie konieczne jest szerokie informowanie mieszkańców o stanie zanieczyszczenia powietrza ze źródeł transportowych, szczególnie wzdłuż dróg o największym natężeniu ruchu. Świadomość zwiększa udostępnianie informacji na temat poziomu zanieczyszczenia w przestrzeni publicznej (np. na przystankach i w pojazdach komunikacji miejskiej) oraz pomocą mediów społecznościowych, a także zastosowanie alertów w momentach przekroczenia norm. Potrzebne jest również prowadzenie kampanii informacyjnych na temat wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego na zdrowie oraz korzyści zdrowotnych związanych z aktywną mobilnością. Najkorzystniejsza jest realizacja takich kampanii cyklicznie, co roku, we współpracy z lokalnym środowiskiem pozarządowym, a także w miarę możliwości z lekarskim i naukowym.



5. Uporządkowanie parkowania na terenie miasta poprzez wprowadzenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania i poszerzenie strefy płatnego parkowania.

Strefy płatnego parkowania są wprowadzane na terenach gęsto zaludnionych z deficytem miejsc parkingowych i służą zmniejszaniu tego deficytu. Najczęściej obejmują od kilku do dwudziestu kilku procent obszaru miasta, rzadziej całe (choć się to zdarza, czego przykładem jest Paryż). Konieczność poniesienia kosztu związanego z parkowaniem skłania mieszkańców do przemyślenia, czy naprawdę muszą dojechać w dane miejsce samochodem. Strefy płatnego parkowania zachęcają do korzystania z transportu publicznego oraz do aktywnej mobilności. Dzięki temu zmniejsza się liczba samochodów wjeżdżających codziennie do miast. Tworzenie i poszerzanie stref płatnego parkowania przyczynia się do odzyskiwania przestrzeni miejskiej dla innych celów, w tym dla pieszych, rowerzystów i zieleni. Najkorzystniejsze jest wprowadzenie spójnej polityki parkingowej na terenie całego miasta, ze zróżnicowaniem cen zależnie od odległości od centrum i w powiązaniu z zapewnieniem możliwości przesiadania się z samochodu na inny środek transportu poza granicą stref. Minimum 65% wpływów z opłat za parkowanie w strefach śródmiejskich musi być przeznaczane na poprawę warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, rozwój transportu publicznego oraz zieleni.

Warto zająć się też porządkowaniem miejskiej logistyki, w tym określeniem liczby, rozmiarów i lokalizacji miejsc postojowych z limitem czasowym (np. 15 lub 20 min.) oraz zatoczek rozładunkowych, potrzebnych do wykonywania dostaw na terenie miasta. Lokalizacje należy w miarę możliwości dopasować do oczekiwań lokalnego biznesu, ale jednocześnie nie mogą one kolidować z innymi istotnymi funkcjami miejskiej przestrzeni (np. nie można na ich potrzeby wycinać zieleni czy zwężać chodników).



6. Przyjęcie i wdrażanie programu szkolnych ulic w mieście, w tym utworzenie szkolnych ulic przy co najmniej połowie placówek edukacyjnych w trakcie nowej kadencji.

Szkolne ulice to różnego rodzaju rozwiązania z zakresu inżynierii drogowej, organizacji ruchu oraz miejscowego planowania i zagospodarowania przestrzeni, których efektem jest ograniczenie lub eliminacja ruchu samochodowego w bezpośrednim otoczeniu placówek edukacyjnych. Mogą one mieć formę czasową lub stałą. Rozwiązanie czasowe polega na wyłączeniu fragmentu ulicy bezpośrednio przed wejściem do placówki z ruchu samochodowego w godzinach największego natężenia tego ruchu, zwykle rano przed rozpoczęciem zajęć. Podstawowym celem tworzenia szkolnych ulic jest zwiększenie bezpieczeństwa dzieci, zmniejszenie ryzyka wypadków z ich udziałem. Służą one również ochronie zdrowia najmłodszych, przez ograniczenie ich kontaktu ze spalinami. Dzięki ułatwieniu docierania do placówek pieszo lub na rowerze rosną szanse na większą codzienną aktywność fizyczną dzieci, poprawiającą ich dotlenienie, zdolność skupiania się i ogólną kondycję. Ponadto szkolne ulice, szczególnie stałe, mogą poprawiać jakość życia dzieci przez zapewnienie im dodatkowej przyjaznej i bezpiecznej przestrzeni do zabawy.

Program szkolnych ulic powinien obejmować nie tylko ich tworzenie. Potrzebne są również działania edukacyjne oraz promocyjne służące wyjaśnianiu ich celu, zasad funkcjonowania i korzyści z nimi związanych. Wiedza na temat szkolnych ulic powinna być szeroko upowszechniana, szczególnie wśród rodziców dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, ale nie tylko. Akceptację tego rozwiązania warto budować wśród wszystkich mieszkańców i mieszkanek miast, bo większość mieszka w pobliżu jakiejś placówki edukacyjnej. Zalecane jest wpisanie programu szkolnych ulic do dokumentów strategicznych miasta, w tym do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a także uwzględnianie ich tworzenia przy planowaniu przestrzennym i wyborze lokalizacji nowych szkół i przedszkoli.



7. Utworzenie strefy czystego transportu poprzedzone badaniami ruchu samochodowego i zanieczyszczenia powietrza, konsultacjami obejmującymi wszystkie grupy mieszkańców oraz działaniami informacyjno-edukacyjnymi skierowanymi do mieszkańców.

Strefy Czystego Transportu budzą sporo emocji. Jest to rozwiązanie stosunkowo nowe, więc mieszkańcy i mieszkanki polskich miast nie do końca wiedzą, czego się po nich spodziewać. Przez to łatwiej wierzą w rozpowszechniane na temat SCT mity i ulegają obawom. W rzeczywistości jednak strefy czystego transportu to jedno z wielu narzędzi służących do poprawy jakości powietrza. W Europie działa ich już ponad 320 i ich skuteczność jest potwierdzona¹¹. Z badań rzeczywistych emisji prowadzonych między innymi w Warszawie¹² wiemy, że stosunkowo niewielka grupa pojazdów ma nieproporcjonalnie duży udział w zanieczyszczeniach wytwarzanych przez transport drogowy. Dlatego ograniczenie ruchu najstarszych i najwyższej emisyjnych samochodów pozwala osiągnąć znaczną poprawę jakości powietrza. SCT jest sprawiedliwa społecznie na najbardziej podstawowym poziomie. Poprzez skłonienie niewielkiej grupy kierowców do zmiany wyborów transportowych, chroni zdrowie wszystkich mieszkańców i mieszanek miast, a szczególnie grup najbardziej wrażliwych – dzieci, osób starszych i cierpiących na przewlekłe choroby. Rozłożony w czasie harmonogram wdrażania SCT oraz wprowadzane przez miasta zwolnienia ułatwiają dostosowanie się.

Prawidłowe wprowadzenie takiego rozwiązania jak SCT wymaga dobrego przygotowania. W celu zaprezentowania w jasny i przejrzysty sposób skuteczności SCT samorządy powinny poprzedzać ich tworzenie badaniami emisji zanieczyszczeń transportowych oraz ruchu samochodowego (obejmującego ocenę rozkładu wieku i emisyjności pojazdów poruszających się po mieście). Decyzje w sprawie SCT – tak poprzedzające jej wprowadzenie, jak i podejmowane w trakcie ich wdrażania, w powiązaniu z monitorowaniem ich efektów – muszą być podejmowane przy szerokim udziale społecznym. Bez kompleksowych działań informacyjnych i edukacyjnych oraz rozbudowanych konsultacji społecznych, z udziałem wszystkich grup wrażliwych, tworzenie prawidłowo funkcjonujących i skutecznych SCT jest niemożliwe¹³. SCT powinna być wprowadzana równolegle z poprawą dostępności do transportu publicznego oraz warunków ruchu pieszego i rowerowego na terenie miasta.

11 <https://sct.prowly.com/217391-jak-strefy-czystego-transportu-poprawily-jakosc-powietrza-w-7-europejskich-miastach-przyklady>

12 <https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/11/Warsaw-LEZ-TRUE-fact-sheet-PL-fv.pdf>

13 <https://www.pkeom.pl/jak-budowac-poparcie-dla-sct>

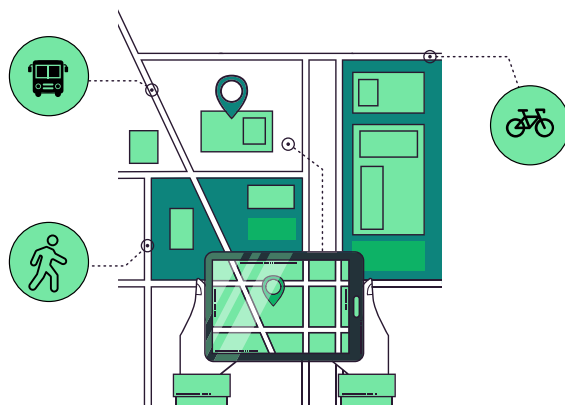


8. Zapewnienie udziału przedstawicieli organizacji pozarządowych na każdym etapie opracowania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) to strategiczny dokument określający wizję, potrzeby i cele rozwoju miejskiego transportu oraz działania służące ich realizacji. Powinien zwiększać dostępność obszarów miejskich, ułatwiać przemieszczanie się, a jednocześnie przyczyniać się do zmniejszania negatywnego wpływu transportu na miejską przestrzeń, jakość powietrza i klimat, m.in. przez promowanie środków transportu przyjaznych środowisku, rozwój transportu zbiorowego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego. Stanowi więc podstawę dla długofalowej pracy nad równoważeniem miejskiej mobilności. Stąd niezwykle istotna jest jakość procesu opracowania tego planu oraz jego wdrażania, w tym szczególnie istotne jest zagwarantowanie udziału strony społecznej.

Już na wstępnym etapie przygotowania SUMP-u przydatne dla samorządu jest przeprowadzenie badania opinii wśród mieszkańców i rozmów z różnymi grupami interesariuszy. Rozmowy te powinny być kontynuowane w trakcie całego procesu opracowania SUMP, a przygotowany plan powinien podlegać szerokim konsultacjom. Równie istotny jest etap wdrażania, kiedy potrzebny jest stały monitoring realizacji poszczególnych działań, dokonywanie przeglądów, wychwytywanie ewentualnych problemów, wyciąganie wniosków i wprowadzanie niezbędnych korekt. Dlatego konieczne jest kontynuowanie dialogu społecznego, a w tym powołanie komitetu monitorującego SUMP z udziałem przedstawicieli organizacji pozarządowych zajmujących się tematyką zdrowotną, środowiskową i transportową.

9. Zapewnienie w strategii rozwoju i planie ogólnym gminy przestrzeni na korytarze dla transportu publicznego oraz infrastruktury pieszej i rowerowej, odpowiedniej do zaspokojenia rosnących potrzeb w tym zakresie.



Wskutek zmian prawnych samorządy muszą zastąpić studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego miasta/gminy planem ogólnym miasta/gminy od 2025 roku¹⁴. Ponadto strategia rozwoju staje się dokumentem obligatoryjnym i mają znaleźć się w niej treści związane z planowaniem przestrzennym, które powinny stanowić podstawę założeń do planu ogólnego. Przy opracowaniu nowej strategii rozwoju i planu ogólnego samorządy muszą uwzględnić konieczność rozwijania zrównoważonego transportu, aby zadania w tym zakresie były konsekwentnie realizowane w perspektywie długofalowej.

Konieczne jest rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego miejsca na realizację takich zadań jak budowa infrastruktury transportowej. Dotyczy to tras tramwajowych, sieci głównych ulic wraz z buspasami i powiązanej z nią sieci dróg pieszych i rowerowych, węzłów przesiadkowych i hubów mobilności, zajezdni autobusów z zapleczem na alternatywne źródła zasilania itd.. Przy planowaniu należy dbać o spójność sieci infrastruktury pieszej i rowerowej oraz odpowiednią do potrzeb szerokość, w tym dla dróg/pasów rowerowych przynajmniej na głównych trasach wystarczającą do poruszania się rowerami cargo. Aby zapewnić wszystkim użytkownikom drogi bezpieczeństwo, trzeba przewidzieć w planach miejsce na odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego i samochodowego, szczególnie dla dróg z dużym natężeniem ruchu. Warto uwzględnić też potrzeby zrównoważonej miejskiej logistyki (centra konsolidacji, gdzie towary mogą być przeładowane, by zmniejszyć liczbę pojazdów jadących do odbiorców końcowych, mikro-terminale konsolidacyjne obsługiwane przez rowery cargo). Plan ogólny powinien być pod tym względem spójny z SUMP-em oraz innymi dokumentami odnoszącymi się do kwestii transportowych.

Kwestie planowania przestrzennego i organizacji transportu są ze sobą nierozzerwalnie powiązane. Właściwe planowanie przestrzenne pozwala ograniczać potrzeby transportowe. Konieczne jest jednak przyjęcie właściwych priorytetów, w tym unikanie planowania przestrzeni mających pełnić tylko jedną funkcję (biurowych, sypialnianych, przemysłowych), przekształcanie już istniejących w wielofunkcyjne, przeciwdziałanie budowie rozproszonych osiedli niepowiązanych przestrzennie z planami rozwoju publicznego transportu zbiorowego czy osiedli bez pobliskiej infrastruktury społecznej (szkoła, sklepy itd.).



10. Walka z wykluczeniem transportowym dzieci, osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.

Miasto powinno być przyjazne i wygodne dla życia dla wszystkich jego mieszkańców i mieszkank, niezależnie od ich wieku czy sprawności fizycznej. Dotyczy to także infrastruktury transportowej i usług transportowych. Miasta realizują działania w tym zakresie, ale często nie są one wystarczająco spójne i kompleksowe. Szczególnie istotne jest zadbanie o bezpieczeństwo i komfort dzieci oraz dostępność dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Oznacza to, że drogi piesze powinny być dostosowane do słabszego wzroku i słuchu, ograniczeń ruchowych, szybszego męczenia się, poruszania się o kulach i na wózku, a także do spacerów rodziców z dziećmi w wózkach i prowadzących małe dzieci za rękę. Między innymi z tego względu trzeba dbać o ich szerokość i nawierzchnię. Wskazane jest organizowanie warsztatów dla urzędników zajmujących się planowaniem przestrzeni oraz inwestycji infrastrukturalnych z wykorzystaniem tzw. „symulatora starości” oraz „odwróconego peryskopu” pozwalającego przyjrzeć się infrastrukturze miejskich ulic z punktu widzenia dziecka.

Jednocześnie dla tych mieszkańców i mieszkank, dla których samodzielne przemieszczanie się po mieście jest zbyt trudne, nawet przy założeniu możliwości korzystania z dostosowanej infrastruktury i niskopodłogowych autobusów, należy zapewnić możliwość korzystania z bezpłatnego lub niskopłatnego dowozu dostosowanymi pojazdami. Wiele miast już takie usługi zapewnia i powinien to być obowiązujący standard. Należy je rozwijać w taki sposób, by w pełni odpowiadały na potrzeby w tym zakresie.

Wszystkie organizacje popierające powyższe postulaty dążą do poprawy bezpieczeństwa, zdrowia i jakości życia wszystkich ludzi żyjących w miastach, ale szczególnie tych najbardziej wrażliwych na różnego typu zagrożenia - dzieci, seniorów, osób przewlekle chorych i tych z niepełnosprawnością. Jesteśmy przekonani, że są to również cele nowych władz polskich miast. Dlatego domagamy się poważnego podejścia do rekomendowanych przez nas rozwiązań i do wdrożenia ich w ciągu najbliższych pięciu lat, oczywiście z jak najszerzym udziałem społeczeństwa. Deklarujemy chęć współpracy przy wprowadzaniu ich w życie.

POSTULATY POPIERAJĄ:

Polski Klub
Ekologiczny Okręg
Mazowiecki



Akcja Demokracja



Fundacja Instytut na
rzecz Ekorozwoju



Fundacja Promocji
Pojazdów
Elektrycznych



Fundacja Napraw
Sobie Miasto



Polski Alarm
Smogowy



Stowarzyszenie
BoMiasto



Bydgoski Ruch
Miejski



Stowarzyszenie
Ekologiczne EKO-
UNIA



HEAL Polska



Ekowyborca



Polski Klub
Ekologiczny Okręg
Pomorski



Fundacja GAP
Polska



Polski Klub
Ekologiczny Zarząd
Główny



Fundacja
Ekologiczna Zielona
Akcja



Rodzice dla Klimatu



Pracownia na rzecz
Wszystkich Istot



Polski Klub
Ekologiczny
Przyjaciele Ziemi



Clean Cities
Campaign



Forum Rozwoju
Aglomeracji
Gdańskiej



Fundacja Rodzic w
mieście



Fundacja WWF
Polska



Kongres Ruchów
Miejskich



Fundacja Frank Bold



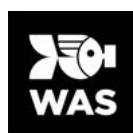
Fundacja na rzecz
wspólnot lokalnych
„Na miejsku”



Zielone Mazowsze



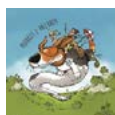
Warszawski Alarm
Smogowy



Fundacja Rzecz
Społeczna



Podróże z Pazurem



Stowarzyszenie
Mobilne Miasto



Ogólnopolskie
Stowarzyszenie
Przyjazny Transport



Towarzystwo na
Rzecz Ochrony
Przyrody



Instytut Spraw
Obywatelskich



Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki od ponad 40 lat zajmuje się zrównoważonym rozwojem, ochroną środowiska, w tym powietrza i klimatu, polityką energetyczną, transportową i rolną, a także zagospodarowaniem przestrzennym, ochroną krajobrazu oraz edukacją ekologiczną. Główne pola aktywności PKEOM to: monitoring polityki i mediów, działania rzecznicze, budowanie współpracy i sieciowanie, informowanie, edukacja.

www.pkeom.pl

Skład i opracowanie graficzne: studiochaotyczne.com

© Copyright by Polski Klub Ekologiczny

Okręg Mazowiecki, Warszawa, 2024

