

OPINIE I KOMENTARZE FRDL

OPINIA nr 11/2023

PRZYSZŁOŚĆ MOBILNA, CZYLI JAK SKUTECZNIE BUDOWAĆ PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA ŚREDNIEJ WIELKOŚCI MIASTA POWIATOWEGO?

Grzegorz Roman

Wprowadzenie

Sprawność przemieszczania się oraz układ powiązań miasta z zewnętrznym systemem transportowym (zwłaszcza obszaru funkcjonalnego) stanowią o jakości życia obywateli. Rozwój danego układu transportowego musi sprzyjać budowie tej jakości. Dla mieszkańców fakt ten niesie nie tylko korzyści, ale także problemy związane z różnymi uciążliwościami (np. tranzytowymi). Układy komunikacyjne większości polskich miast powiatowych oraz otaczających je obszarów funkcjonalnych wymagają nie tylko znacznych działań inwestycyjnych. Muszą być one poprzedzone wypracowaniem lokalnej, solidnej koncepcji transportowej, opartej na zasadzie zrównoważonej mobilności. Konieczna jest też konsekwencja w działaniach wdrożeniowych.

Doświadczenia większości miast stawiają pod znakiem zapytania realizowaną dotychczas politykę komunikacyjną. Zwykle, poniesione nakłady na budowę i modernizację infrastruktury drogowej nie rozwiązały problemów transportowych miasta. Przemieszczanie się oraz dojazd do otaczających je miejscowości stają się coraz trudniejsze i kosztowniejsze. W tych warunkach szczególnego znaczenia nabiera przyjęcie lokalnej, efektywnej strategii i skutecznych metod rozwiązywania problemów transportowych.

Przeciwdziałanie negatywnym tendencjom w zakresie mobilności mieszkańców jest możliwe poprzez kompleksowe i konsekwentne działania skierowane na rozwój transportu zrównoważonego. Poprzez aktywne kształtowanie mobilności w mieście, w tym zachowań komunikacyjnych mieszkańców i klientów miasta. Chodzi o takie kształtowanie sieci dróg przebiegających przez miasto, które zapewni zaspokojenie potrzeb przemieszczania się przy ograniczeniu negatywnego oddziaływania ekonomicznego, ekologicznego i społecznego transportu na rozwój miasta i jego mieszkańców.

Polityka mobilności – podobnie jak polityka przestrzenna – powinna stanowić element strategii rozwojowej miasta. Odpowiadać aktualnym tendencjom zapisanym w dokumentach miasta i gmin obszaru funkcjonalnego, powiatu, regionu, a czasami i całego państwa.

Miasto, aby rozwijać się w sposób spójny i przyjazny dla mieszkańców, powinno zwrócić większą uwagę na kształtowanie zachowań użytkowników systemu komunikacyjnego. Powinno zrównoważyć pojęcie transportu – pojęciem mobilności, rozumianej w tym wypadku jako „ukształtowane strukturą przestrzenną i transportową zachowania komunikacyjne użytkowników, w których – racjonalizuje się długość i celowość podróży; motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym”.[1]

Kształtowanie komunikacji z uwzględnieniem pojęcia mobilności wymaga zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu innego niż samochodowy. Przyszłość mobilna miast leży w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym. Sprzyjać temu powinno tworzenie spójnej sieci transportu zbiorowego, wzbogaconej o transport rowerowy i przestrzenie publiczne dla ruchu pieszego. Wszystko to oparte o oszczędny i dobrze funkcjonujący system szlaków komunikacyjnych. Takie podejście pozwoli wykreować nową kulturę komunikacji – kulturę mobilności.

2. Cele polityki mobilności

Właściwy dobór celów oraz ich hierarchia w wydatny sposób może wspomóc realizację polityki komunikacyjnej. Należy założyć, że **celem generalnym** polityki komunikacyjnej miasta winno być stwarzanie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i towarów w jego obszarze oraz przyległym obszarze funkcjonalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Cel ten powinien być realizowany w oparciu o kształtowanie pozytywnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz harmonijny rozwój miasta i otoczenia. W szczególności w zakresie struktury przestrzennej, transportu i środowiska.

Realizacja założeń celu generalnego winna zostać osiągnięta poprzez realizację **celów podstawowych**, które wyznaczyć należy przy założeniu konieczności przełamania obecnej niekorzystnej, wzrostowej tendencji udziału ruchu samochodowego w podróżach mieszkańców oraz konieczności pobudzenia szybkiego wzrostu udziału transportu nie samochodowego (rozumianego jako transport zbiorowy, rowerowy i pieszy) w ogólnej liczbie podróży.

Nawiązując do celu generalnego polityki mobilności miasta, mając na uwadze lokalne uwarunkowania, należy sformułować cele podstawowe. Ich właściwy dobór i determinacja w realizacji są kluczem do wprowadzenia skutecznej polityki komunikacyjnej.

Kilka przykładowych celów podstawowych:

- 1) Poprawa dostępności transportowej miasta i przyległego obszaru;
- 2) Wzmacnianie roli transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i przyległego obszaru;
- 3) Integracja systemów transportowych miasta i przyległego obszaru;
- 4) Poprawa jakości transportu;
- 5) Wzrost poziomu bezpieczeństwa przemieszczania się;
- 6) Ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze.

[1] UCHWAŁA NR XLVIII/1169/13 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA z dnia 19 września 2013 r. w sprawie Wrocławskiej polityki mobilności

3. Zasady realizacji polityki mobilności

Realizacja powyższych celów (generalnego oraz podstawowych) przyjętych dla polityki komunikacyjnej miasta, winna być podporządkowana jasno sformułowanym zasadom. Warto, aby działania realizowane w oparciu o te zasady skutkowały wzrostem udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) w ogólnej liczbie podróży w mieście i otoczeniu, tym samym przyczyniając się do ukształtowania zrównoważonej mobilności.

Ramowy katalog zasad:

- 1) Kształtowania systemu transportowego w zależności od specyfiki i preferowanej dostępności poszczególnych obszarów miasta i jego obszaru funkcjonalnego;
- 2) Priorytetu dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej rozbudowy;
- 3) Preferowania rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego;
- 4) Zachowania właściwych proporcji między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów;
- 5) Wzmacniania roli połączeń kolejowych w relacjach miasta z dalszym otoczeniem;
- 6) Organizowania systemu transportowego w harmonii z otoczeniem;
- 7) Uwzględniania potrzeb osób o ograniczonej sprawności przy planowaniu, projektowaniu i realizacji infrastruktury transportowej;
- 8) Współpracy z podmiotami zewnętrznymi dla budowy i integracji systemu transportowego miasta i przyległego obszaru;
- 9) Aktywnego wpływania na kształtowanie się popytu na przemieszczanie się i na sposób jego zaspakajania.

4. Środki realizacji celów podstawowych

Władze samorządowe dysponują szczególnie szerokim wachlarzem działań lub zaniechań administracyjnych, mogących pozytywnie wpłynąć na realizację przyjętej polityki komunikacyjnej miasta (polityki mobilności). Mogą również w tym celu postugiwać się działaniami o charakterze nie władczym (inspirowanie, zachęcanie, mobilizowanie, edukacja, etc.). Mogą wykorzystywać kompetencje, możliwości i interesy innych podmiotów (publicznych i prywatnych).

Poniższy wykaz winien ułatwić wybór właściwych narzędzi:

- 1) **Planowanie przestrzenne** – właściwie opracowane i wdrożone dokumenty planistyczne wyznaczają kierunek zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta i przyległego obszaru. Wpływają tym samym na zmiany potrzeb, form i struktury przemieszczenia się. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:
 - a) koordynację polityki przestrzennej miasta oraz gmin sąsiednich, w tym dążenie do stworzenia wspólnego planu komunikacyjnego;
 - b) wzmacnianie zwartości struktury miasta;
 - c) stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym;
 - d) koncentrowanie miejsc pracy, nauki i usług w sąsiedztwie tras komunikacyjnych (komunikacji zbiorowej?);
 - e) kształtowanie istniejących oraz planowanie nowych struktur miejskich w sposób zapewniający dobrą dostępność transportu zbiorowego oraz przyjaznych pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności;

- f) tworzenie i ochronę rezerw na przyszłe elementy systemu transportowego, w szczególności: ulice, ścieżki rowerowe, parkingi, węzły integracyjne;
- g) kształtowanie ulic jako wnętrzu urbanistycznych zapewniających wysoką jakość kompozycji przestrzennej oraz chroniących walory otoczenia;
- h) kształtowanie elementów układu transportowego oraz terenów sąsiadujących w sposób minimalizujący konieczność stosowania technicznych elementów ochrony (np. akustycznej);
- i) ujmowanie w planach miejscowych oraz w decyzjach budowlanych wymogów dotyczących parkowania samochodów i rowerów z uwzględnieniem specyfiki danego obszaru miasta.

2) **Kształtowanie zrównoważonej mobilności** – najważniejszym jego założeniem jest wpływanie na zachowania komunikacyjne użytkowników. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) tworzenie warunków przestrzennych, społecznych i gospodarczych sprzyjających zmniejszaniu długości podróży, wyboru przyjaznego środowiska środka transportu lub realizowania podróży poza godzinami szczytu;
- b) kreowanie podziału zadań przewozowych zwiększającego udział podróży pieszych, rowerowych i transportem zbiorowym w stosunku do podróży samochodem;
- c) zachęcanie do odbywania podróży środkami transportu nie samochodowego;
- d) promowanie (szczególnie wśród dzieci i młodzieży) zachowań komunikacyjnych, zgodnych z ideą zrównoważonego transportu;
- e) zachęcanie firm, szkół oraz jednostek administracji publicznej do tworzenia własnych planów mobilności wskazujących optymalne sposoby dojazdu do pracy czy placówki;
- f) informowanie mieszkańców o pozytywnym wpływie na zdrowie oraz na jakość środowiska przyrodniczego ekologicznych środków transportu;
- g) inspirowanie mieszkańców do przyjaznych zachowań komunikacyjnych, zgodnych z ideą zrównoważonej mobilności, a polegających na bardziej świadomym niż wymuszonym ograniczaniu się w korzystaniu z samochodu osobowego w podróżach.

3) **Transport zbiorowy** – fundamentem transportu obsługującego potrzeby komunikacyjne miasta powinien być transport zbiorowy oparty na przyjaznej środowisku komunikacji zbiorowej. W sferze tej za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) zapewnienie spójności funkcjonalnej, informacyjnej i organizacyjnej systemu transportu zbiorowego obsługującego mieszkańców miasta i jego obszaru funkcjonalnego;
- b) realizowanie priorytetu transportu zbiorowego;
- c) wspieranie rozwoju powiatowych i regionalnych systemów transportu zbiorowego;
- d) doprowadzenie do maksymalnego wykorzystania transportu kolejowego w polityce komunikacyjnej miasta;
- e) kreowanie w mieście oraz gminach obszaru funkcjonalnego lokalnych centrów przesiadkowych;
- f) stworzenie odpowiedniego systemu parkingów Park & Ride i Bike & Ride;
- g) zapewnienie obsługi transportem zbiorowym ważnych obszarów miasta i obszaru funkcjonalnego (centrum miasta, duże generatory ruchu, siedziby władz gmin obszaru funkcjonalnego);
- h) usprawnienie dojazdów pieszych i dojazdów do węzłów komunikacyjnych i przystanków transportu zbiorowego oraz warunków do dokonywania ewentualnych przesiadek;
- i) wdrożenie jednolitego systemu opłat za korzystanie z miejskiego, ponadlokalnego i regionalnego systemu transportowego;
- j) wprowadzenie atrakcyjnego systemu taryfowego;
- k) ustanowienie wysokiego standardu przewozów pasażerów środkami transportu zbiorowego, w szczególności: punktualność, czystość, bezpieczeństwo na przystankach i w środkach komunikacji;
- l) organizowanie transportu zbiorowego bez barier;
- m) dbałość o utrzymanie wysokiej jakości użytkowej infrastruktury transportu zbiorowego;
- n) budowanie i rozwijanie zaawansowanych systemów informowania pasażerów;

- o) wprowadzanie do ruchu środków transportu o wysokich walorach ekologicznych;
- p) ochronę, w tym prawną, interesów pasażera transportu zbiorowego.

4) **Bezpieczeństwo przemieszczania się** – prawo do swobodnego poruszania się jest nieodłącznie związane z prawem do bezpieczeństwa użytkowników systemu transportowego. Traktowane jest ono przez ludzi jako jedno z ważniejszych kryteriów oceny jakości życia. Dlatego też jako kierunkowe założenie należy przyjąć hasło „Miasto bez śmiertelnych ofiar wypadków”. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celu proponuje się:

- a) projektowanie inwestycji transportowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, w szczególności pieszym i rowerzystom;
- b) rozszerzanie obszaru miasta objętego strefami ruchu uspokojonego oraz bez samochodu;
- c) wprowadzanie rozwiązań technicznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu;
- d) promowanie wysokiej kultury jazdy;
- e) rozwój systemu monitorującego stan bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego;
- f) prowadzenie analiz wypadków na terenie miasta i wdrażanie wniosków;
- g) zwiększenie aktywności służb publicznych odpowiedzialnych za ład, porządek i bezpieczeństwo w sferze transportu.

5) **Dialog społeczny** – od codziennych wyborów każdego z nas zależy, jak danego dnia przedstawia się sytuacja komunikacyjna w mieście. Dlatego też szczególnie ważne jest kształtowanie społecznej odpowiedzialności za miasto poprzez włączenie mieszkańców, organizacji społecznych i grup zainteresowań w tworzenie zrównoważonej mobilności w mieście. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) informowanie mieszkańców o planowanych i prowadzonych inwestycjach transportowych;
- b) projektowanie rozwiązań transportowych przy współpracy z przedstawicielami zainteresowanych mieszkańców;
- c) konsultowanie z mieszkańcami rozwiązań transportowych planowanych w ich sąsiedztwie;
- d) promowanie poprzez edukację społeczną oraz kampanie informacyjno-reklamowe „nowoczesnej kultury mobilności”, tj. korzystania z niezmotoryzowanego sposobu przemieszczania się – pieszo, rowerem oraz komunikacją zbiorową.

6) **Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności** – ma znaczący wpływ na ocenę jakości życia w mieście. Dobra infrastruktura dla pieszych jest podstawą wysokiej oceny jakości przestrzeni publicznych. Miasta, które oferują rozwiązania przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane jako warte zamieszkania. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności;
- b) usuwanie barier w istniejącym systemie transportowym;
- c) zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta;
- d) ochronę przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele;
- e) zapewnienie przyjaznych dojazdów pieszych do przystanków transportu zbiorowego oraz węzłów integrujących różne środki transportu;
- f) zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych;
- g) dążenie do zapewnienia pieszym poczucia bezpieczeństwa podczas korzystania z przestrzeni z dominującym ruchem pieszych;
- h) dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników i ciągów pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem wygody i bezpieczeństwa przemieszczania się osób o ograniczonej sprawności;
- i) dostosowywanie oznakowania drogowego i drogowej sygnalizacji świetlnej do potrzeb pieszych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych;
- j) modernizacja i rozbudowa pieszych tras rekreacyjnych i turystycznych w otoczeniu miasta;
- k) rozwój nowoczesnych systemów oświetleniowych i sygnalizacyjnych wspierających ruch pieszych.

7) **Transport rowerowy** – jest obok transportu zbiorowego podstawą zrównoważonego transportu w mieście. Fundamentem transportu rowerowego będzie nowoczesna infrastruktura rowerowa charakteryzująca się pełną spójnością, która zapewni bezpieczne dotarcie rowerem do celu podróży. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu rowerowego;
- b) rozwijanie miejskiej sieci tras rowerowych o wysokim standardzie;
- c) zapewnienie spójności systemu tras rowerowych;
- d) stworzenie rekreacyjnego systemu tras rowerowych;
- e) kreowanie powiązań rowerowych z atrakcjami turystycznymi miasta i okolic, rozwijanie sieci parkingów rowerowych, w tym przesiadkowych Bike&Ride;
- f) wprowadzenie wymogu realizacji inwestycji wraz z parkingami dla rowerów;
- g) zapewnienie ciągłości i spójności tras rowerowych na granicy miasta i miejscowości sąsiednich;
- h) wspieranie działań kreujących nowe połączenia rowerowe o charakterze ponadlokalnym.

8) **Polityka parkingowa** – jest jednym z najskuteczniejszych sposobów realizacji polityki mobilności w mieście. Od tego, w jaki sposób kształtowana jest relacja wielkości popytu i podaży na miejsca postojowe, przede wszystkim dla samochodów osobowych, zależy jakość funkcjonowania sieci transportowej. Szczególnej uwadze podlega zagadnienie parkowania w centrum miasta, gdzie zapewnienie pełnej dostępności dla pieszych, rowerzystów oraz transportu zbiorowego jest nadrzędne w stosunku do dostępności samochodem. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) zintegrowanie systemu parkowania z systemami transportu publicznego (drogowego i kolejowego);
- b) planowanie polityki parkingowej w zgodzie z polityką kształtowania zróżnicowanego stopnia dostępności miasta dla samochodów;
- c) organizowanie parkingów dla samochodów osobowych jako elementu systemu Park&Ride i Bike&Ride, w ramach węzłów integrujących różne środki transportu (np. centrum przesiadkowe – dworzec autobusowy i stacja kolejowa);
- d) kształtowanie wymagań parkingowych dla nowych obiektów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta oraz dostępnej infrastruktury transportowej;
- e) wspieranie przez władze miasta budowy miejsc parkingowych w zabudowanych, deficytowych obszarach;
- f) promowanie miejsc parkingowych w obiektach kubaturowych;
- g) egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem;
- h) dopuszczenie do długotrwałych postojów pojazdów ciężarowych oraz autobusów wyłącznie na specjalnych, wyznaczonych do tego parkingach.

9) **Transport samochodowy osobowy (indywidualny)** – jest głównym składnikiem systemu transportu w mieście. Jego zaletą jest dostępność, a podstawową wadą nieefektywność wykorzystania przestrzeni, energochłonność i szkodliwy wpływ na środowisko. Istniejąca w mieście sieć ulic uzasadnia założenie, że przy zachowaniu roli transportu samochodowego indywidualnego, jego dalsze usprawnianie będzie w mniejszym stopniu oparte na budowie nowych połączeń drogowych, natomiast w większym na działaniach organizacyjnych na rzecz efektywnego wykorzystywania istniejącej infrastruktury. Wskaźnik motoryzacji nie będzie stanowił podstawy wymiarowania i dostosowywania rozwiązań drogowych do rosnących potrzeb zmotoryzowanych. Należy założyć znaczące ograniczanie roli samochodu osobowego. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) zapewnienie spójności funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportu samochodowego na poziomie miejskim, obszaru funkcjonalnego i regionalnym;
- b) optymalne wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury transportu samochodowego;

- c) kształtowanie zróżnicowanego stopnia dostępności samochodem z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta;
- d) zapewnienie właściwego stanu technicznego infrastruktury (zwłaszcza jakości nawierzchni i sprawności systemów odwodnieniowych);
- e) realizację prac remontowych i utrzymaniowych na poziomie gwarantującym optymalną eksploatację infrastruktury;
- f) wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch na obszar miasta;
- g) budowę lub rozbudowę układu drogowego wyłącznie w celu usprawnienia funkcjonowania transportu zbiorowego, zapewnienia obsługi nowych terenów inwestycyjnych, poprawy funkcjonowania i spójności sieci ulic obwodnicowych i zbiorczych, uwolnienia obszarów wrażliwych od ruchu tranzytowego i powiązania układu miejskiego z siecią ulic o charakterze tranzytowym;
- h) dbałość o ulice jako integralne elementy przestrzeni publicznej, w których należy racjonalnie dzielić przestrzeń pomiędzy jej różnych użytkowników, stosować wysokiej jakości rozwiązania inżynierskie, w starannie wybranych miejscach wprowadzać zielen i elementy małej architektury;
- i) stwarzanie warunków i promowanie podróży w systemie Park&Ride i Bike&Ride;
- j) promowanie systemu grupowego korzystania z samochodu tzw. carpooling;
- k) tworzenie warunków i promocję korzystania z pojazdów z silnikami ekologicznymi (elektrycznymi i hybrydowymi).

10) **Transport ładunków** – jest nieodzowną częścią funkcjonowania miasta i jego otoczenia. Podatki od firm prowadzących działalność gospodarczą są podstawą dochodów miasta, jednakże ich działalność niesie szereg utrudnień. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) wspieranie działań na rzecz ograniczania w obszarach zamieszkiwania przewozu ładunków taborem wysokotonażowym;
- b) kształtowanie stref dostępności dla określonych grup pojazdów transportu towarowego o określonych godzinach;
- c) wskazanie w obszarze miasta systemu miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych, specjalistycznych i autobusów;
- d) ochronę infrastruktury przed niszczeniem poprzez nienormalny lub nadmierny ruch ciężarowy;
- e) promowanie transportu intermodalnego;
- f) tworzenie warunków i promowanie rozwiązań ekologicznych w transporcie ładunków.

11) **Organizacja i zarządzanie** – to jeden z najbardziej efektywnych obszarów działania. Rozwiązania w dziedzinie organizacji i zarządzania skupiają się na podniesieniu jakości i sprawności systemu transportowego bez ponoszenia wysokich nakładów na inwestycje w infrastrukturę transportową. Takie rozwiązania winny być szczególnie promowane, przyczyniają się bowiem do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury, zwiększenia efektywności i jakości transportu, poprawy bezpieczeństwa oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) wspieranie działań zmierzających do utworzenia organizacji zarządzającej systemem transportu w mieście i obszarze funkcjonalnym;
- b) koordynację zarządzania systemami transportu w mieście z systemami transportu w powiecie i regionie;
- c) współdziałanie z instytucjami zarządzającymi transportem kolejowym dla pełnego włączenia systemu kolejowego do transportu zbiorowego z i do miasta;
- d) kompleksowe zarządzanie infrastrukturą transportową od jej planowania poprzez projektowanie, realizację i utrzymanie;
- e) organizowanie przewozów pasażerskich publiczną komunikacją zbiorową;
- f) koordynowanie i kontrolowanie przewozów pasażerskich komunikacją zbiorową;

- g) pobudzanie konkurencji w usługach przewozowych;
- h) wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- i) budowa miejskiego systemu informacji o podróżach;
- j) prowadzenie polityki regulowania dostępu do pasa drogowego dla celów nie związanych z funkcją drogową;
- k) realizowanie zasady oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym.

12) Ekonomia i finanse – wysokie koszty transportu i ograniczone możliwości budżetowe miasta generują potrzebę optymalnego wydatkowania środków oraz wymagają precyzyjnych metod planowania inwestycji. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) sporządzanie wieloletnich planów inwestycyjnych;
- b) uwzględnianie w procesie decyzyjnym efektywności ekonomicznej i korzyści społecznych z projektów transportowych;
- c) zachowanie właściwych proporcji pomiędzy nakładami na budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej a utrzymaniem istniejących jej elementów;
- d) pozyskiwanie środków finansowych na inwestycje transportowe ze źródeł zewnętrznych;
- e) korzystanie z innych niż publiczne sposobów pozyskiwania funduszy na inwestycje transportowe i ich utrzymanie, m.in. z partnerstwa publiczno-prywatnego, opłat za korzystanie z infrastruktury;
- f) konsekwentne pobieranie opłat adiacenckich z tytułu dostępu do infrastruktury komunalnej;
- g) prowadzenie działań zapewniających konkurencyjność ceny przejazdów transportem zbiorowym w stosunku do kosztów poruszania się samochodem.

13) Ochrona środowiska – to jedno z poważniejszych zagadnień towarzyszących rozwojowi transportu. Dlatego kształtowanie zrównoważonego transportu jest podstawą dążeń zmierzających do minimalizacji jego negatywnych skutków. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) działania zwiększające liczbę podróży realizowanych transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo;
- b) działania obniżające energochłonność transportu;
- c) działania obniżające emisyjność transportu;
- d) działania obniżające oscylacje (drgania) spowodowane przez transport;
- e) wprowadzenie do użytku taboru transportu zbiorowego o wysokich walorach ekologicznych;
- f) stosowanie rozwiązań technicznych minimalizujących negatywne oddziaływanie transportu na klimat akustyczny (przy ograniczaniu stosowania ekranów akustycznych);
- g) stosowanie ochrony akustycznej o formie dostosowanej do specyfiki obszaru miasta;
- h) promowanie pojazdów ekologicznych, w tym dążenie do wprowadzenia stref o ograniczonej dostępności, uzależnionej od wpływu pojazdu na środowisko;
- i) prowadzenie edukacji ekologicznej.

14) Monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych – jest narzędziem wspomagającym proces decyzyjny w mieście. W obszarze tym za najistotniejsze środki realizacji celów proponuje się:

- a) monitorowanie ruchu w mieście, w tym badanie potoków pasażerskich w komunikacji zbiorowej,
- b) cykliczne analizowanie przyczyn zmian warunków ruchu oraz zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- c) prowadzenie modelowania zachowań komunikacyjnych z uwzględnieniem strategicznych założeń kształtowania mobilności w mieście,
- d) opracowywanie dla poszczególnych wyodrębnionych stref miasta planów mobilności, ich modelowanie oraz kształtowanie ich relacji z systemem transportowym miasta i aglomeracji.

5. Wdrażanie polityki mobilności

Wdrożenie polityki mobilności miasta winno być oparte o:

1) Konieczność oceny zgodności opracowywanych dokumentów z uchwaloną polityką:

- a) dokumentów planistycznych miasta (studium i plany miejscowe);
- b) wieloletnich planów finansowych miasta;
- c) wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego;
- d) projektów budżetu miasta w kolejnych latach;
- e) projektów inwestycyjnych generujących duży ruch;
- f) projektów organizacji ruchu;
- g) projektów rozwiązań taryfowych;
- h) konkretne decyzje inwestycyjne.

2) Wprowadzenie oceny zgodności decyzji urbanistycznych z uchwalaną polityką.

3) Przeprowadzanie okresowej oceny realizacji polityki oraz jej aktualizacji (raz na pięć lat).

6. Monitorowanie realizacji Polityki mobilności miasta

Warunkiem osiągnięcia przyjętych celów jest konsekwencja władz w realizacji ustaleń polityki. Zwłaszcza w procesach planowania: strategicznego, przestrzennego i inwestycyjnego oraz w późniejszym wdrażaniu tych planów. Procesom tym towarzyszyć musi system monitorowania efektów działań polegający na okresowej analizie wybranych czynników i mierników skuteczności osiągania celów. Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację polityki, mające kluczowy charakter przy jej ocenie należy uznać:

- 1) udział podróży transportem nie samochodowym w ogólnej liczbie podróży, z rozbiem na poszczególne środki transportu (transport zbiorowy, rower i piesi);
- 2) liczbę ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, w tym osób niezmotoryzowanych;
- 3) stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego.

Szerszy zestaw czynników i mierników do analiz realizacji polityki mobilności miasta to w obszarze:

1) Zrównoważona mobilność:

- a) udział podróży transportem nie samochodowym w ogólnej liczbie podróży (raz na 5 lat);
- b) wykaz inwestycji i działań wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w mieście (raz na rok);
- c) wykaz podjętych przez miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego (raz na rok);
- d) mieszkańcy zadowoleni z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego (raz na 5 lat);

2) Transport zbiorowy:

- a) czas dojazdu w transporcie zbiorowym do miasta z wybranych ośrodków regionu (dwa razy w kadencji);
- b) średnia prędkość komunikacyjna środków transportu komunikacji miejskiej (dwa razy w kadencji);
- c) liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową (raz na rok);
- d) dzienna liczba połączeń zewnętrznych miasta (dwa razy w kadencji).

3) Transport samochodowy:

- a) stan techniczny ulic w mieście (raz na 5 lat);
- b) stan techniczny obiektów inżynierskich w mieście (raz na 5 lat);
- c) długość ulic z nawierzchnią utwardzoną (dwa razy w kadencji).

4) Transport rowerowy:

- a) długość tras rowerowych (dwa razy w kadencji);
- b) liczba miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych (dwa razy w kadencji).

5) Transport towarowy:

- a) udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim (raz na 5 lat);
- b) liczba samochodów ciężarowych (powyżej 18 ton) wjeżdżających do miasta w wybranych przekrojach ulic (z wyjątkiem obsługi budów) (dwa razy w kadencji);

6) Polityka parkingowa:

- a) liczba miejsc postojowych dla samochodów w przestrzeniach publicznych i usługowych, w tym w obiektach kubaturowych (dwa razy w kadencji);
- b) liczba miejsc Park&Ride i Bike&Ride w mieście (dwa razy w kadencji).

7) Bezpieczeństwo przemieszczania się:

- a) liczba wypadków na drogach na obszarze miasta (dwa razy w kadencji);
- b) liczba ofiar wypadków na drogach na obszarze miasta (dwa razy w kadencji);
- c) długość ulic objętych strefą ruchu uspokojonego (raz na rok).

8) Ekonomia i finanse:

- a) udział w budżecie miasta nakładów na infrastrukturę transportową (raz na rok);
- b) relacja wielkości wydatków na inwestycje w infrastrukturę transportową do wydatków na jej utrzymanie (raz na rok);
- c) wielkość nakładów w budżecie na przewozy pasażerskie (raz na rok).

9) Ochrona środowiska:

- a) liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny (raz na 5 lat w ramach aktualizacji mapy akustycznej);
- b) poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście w wybranych punktach miasta (dwa razy w kadencji);
- c) liczba samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym zarejestrowanych w mieście (dwa razy w kadencji).

7. Uwagi końcowe

Warunkiem poprawy komunikacyjnej w miastach jest zmiana dotychczasowego podejścia do zagadnień transportowych, przejawiająca się przede wszystkim położeniem nacisku na kształtowanie dobrych zachowań komunikacyjnych mieszkańców i beneficjentów polityki mobilności. Należy jednak pamiętać, że proces kształtowania nowych zachowań komunikacyjnych jest długofalowy i wielowątkowy. Nie należy oczekiwać natychmiastowych pozytywnych efektów. Potrzebne są zmiany w świadomości społecznej, w nastawieniu do problemu przemieszczania się w mieście oraz konsekwencja w decyzjach i działaniach władz. Fundamentem powodzenia jest przekonanie mieszkańców do idei zrównoważonej mobilności, a następnie współdziałanie mieszkańców i władz miasta w jej kształtowaniu.

O AUTORZE

Grzegorz Roman - doradca sektorowy ds. urbanistyki i komunikacji Związku Miast Polskich. Absolwent Uniwersytetu Wrocławskiego (administracja i historia), Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Krakowie i University College London (gospodarka przestrzenna gmin) oraz Politechniki Wrocławskiej i Central Connecticut State University (komunikacja społeczna w organizacji i zarządzanie zespołami ludzkimi). Egzamin i dyplom dla Kandydatów na Członków Rad Nadzorczych w Spółkach Skarbu Państwa.

Samorządowiec, radny: gminy Siechnice, Powiatu Wrocławskiego; dwukrotny członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego odpowiedzialny za rozwój regionalny. Wieloletni Dyrektor w U.M. Wrocławia (Wydział Organizacyjnych, Kadr i Kontroli, Departament Architektury o Rozwoju), twórca Biura Rozwoju Wrocławia. Członek Rad Nadzorczych: Polskiego Radia, MPK we Wrocławiu, Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej. Doradca Prezydenta Wrocławia. Członek Rady Programowej Europejskiej Stolicy Kultury Wrocław. Wieloletni Przewodniczący Rady Społecznej Szpitala Zakaźnego we Wrocławiu. Prezes Tow. Przyjaciół Ossolineum. Członek Rady Kuratorów Zakładu narodowego im. Ossolińskich.

Pomysłodawca i współtwórca: wpisu Księgi Henrykowskiej i Hali Stulecia na listy UNESCO, przywrócenia kolejowego połączenia Berlina z Wrocławiem Pociąg do kultury, restytucji doktoratów odebranych przez władze niemieckiego Uniwersytetu we Wrocławiu w latach hitlerowskich Skreśleni, nadania praw miejskich Siechnicom i ich rozwoju, utworzenia Dolnośląskiego Funduszu Rozwoju Jeremi, monumentu poświęconego pamięci wszystkich Wrocławian Pomnik Wspólnej Pamięci, Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, Dyrektor: II Kongresu Urbanistyki Polskiej i dolnośląskiej ekspozycji na Wystawie Światowej EXPO w Hanowerze, organizator: Urzędu Miejskiego Wrocławia, Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego, Biura Rozwoju Wrocławia.

Autor i współautor: monografii Wielka powódź. Siechnice 1997, Item donamus Sechenice villa ... Podwrocławskie Siechnice w latach 1253 – 2011, Strategii Wrocław w perspektywie 2020 plus, Strategii Siechnice nasze miasto. Redaktor: Wrocław 2000 plus. Studia nad Strategią

Opinie wyrażone w powyższym tekście mają charakter autorski i nie należy ich traktować jako stanowiska Fundacji Rozwoju Demokracji Lokalnej im. Jerzego Regulskiego.

.....
Warszawa, lipiec 2023

www.frdl.org.pl

Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej im. Jerzego Regulskiego
ul. Żurawia 43, 00-680 Warszawa