



Wyzwania dla samorządów w obszarze miejskiej mobilności

Konferencja „Wyzwania dla współczesnych miast”

20 maja 2019 Bydgoszcz

Wyzwanie podstawowe

Takie planowanie i realizacja zadań w obszarze miejskiej mobilności, by jednocześnie ograniczyć zanieczyszczenie powietrza i emisje CO₂ oraz poprawić jakość życia mieszkańców.



Miejskie postulaty transportowe

Przygotowane z myślą o obecnej kadencji samorządu.

Poparte przez 12 organizacji zajmujących się kwestiami transportowymi na poziomie lokalnym i krajowym:

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.



Poprawa jakości komunikacji miejskiej i podmiejskiej

1

Jeśli chcemy zachęcić mieszkańców do porzucenia samochodu, warto np.:

- ✓ wykorzystać narzędzia i systemy zarządzania ruchem (zapewnić uprzywilejowanie w ruchu, skrócić oczekiwanie na zielone światło itd.);
- ✓ umożliwić wygodne przesiadki, w tym także na rowery, hulajnogi itp.;
- ✓ zwiększyć bezpieczeństwo (np. doświetlenie przejść dla pieszych);
- ✓ poprawić komfort (np. dostęp do internetu, ładowanie urządzeń).

Priorytet dla pieszych

2

a w drugiej kolejności dla alternatywnych środków transportu (np. rowerów) i komunikacji publicznej, szczególnie w centrach miast i na obszarach z dominującą funkcją mieszkaniową, w tym:

- ✓ rezygnacja ze zwiększania przepustowości dróg szczególnie w centrum i na dojeździe do centrum;
- ✓ wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, zwężanie ulic, wprowadzanie szykan i łuków w pasie drogi;
- ✓ tworzenie woonerfów, parkletów, przejść na poziomie gruntu...

Planowanie przestrzenne

3

Możemy zmniejszyć zapotrzebowanie na transport:

- ✓ strefy zamknięte dla przejazdu samochodami w formie tranzytu, wydłużanie drogi dla aut, a skracanie dla autobusów czy rowerów;
- ✓ łączenie różnych funkcji przestrzeni (mieszkaniowej, usługowej itd.);
- ✓ dążenie do zabudowy zwartej i uporządkowanej – miasto krótkich odległości;
- ✓ rezerwowanie przestrzeni na parkingi i węzły przesiadkowe (P+R lub B+R) na obrzeżach miast...

Decyzje na podstawie danych

4

Konieczne są rzetelne badania ruchu.

- ✓ władze powinny znać rzeczywistą liczbę użytkowników dróg, z podziałem na korzystających z samochodów, komunikacji miejskiej, rowerów i innych alternatywnych środków transportu oraz pieszych
- ✓ analizy powinny poprzedzać działania służące likwidacji barier (ile tracimy i co zyskamy);
- ✓ a także zmian liczby pasażerów komunikacji miejskiej np. po zwiększeniu częstości kursów;
- ✓ dane mogą być też dostępne dla mieszkańców, np. liczniki rowerowe...

Bezpieczeństwo transportowe

5

celem nie powinna nim być przepustowość ulic mierzona liczbą przejeżdżających pojazdów lecz bezpieczeństwo mieszkańców – „Vision Zero”:

- ✓ budowa ulic o pasach ruchu z wymiarami minimalnymi a nie maksymalnymi;
- ✓ rezygnacja z budowy wielopasmowych tras przecinających miasto;
- ✓ priorytet dla infrastruktury dla transportu zbiorowego i rowerowego;
- ✓ doświetlanie przejść dla pieszych...

Mniej samochodów w centrach miast

6

Musimy testować różne formy śródmiejskich stref parkingowych, stref czystego transportu i inne rozwiązania. Bez tego nie dowiemy się, jaka kombinacja narzędzi daje najlepsze wyniki:

- ✓ pilotażowe wdrożenia w połączeniu z przeprowadzeniem badań opinii oraz konsultacji z mieszkańcami;
- ✓ budowanie akceptacji społecznej dla wprowadzania ograniczeń korzystnych dla zdrowia i jakości życia;
- ✓ zaangażowanie w tworzenie lepszych regulacji...

Wzorcowa rola administracji

7

Dawanie dobrego przykładu ma znaczenie, dlatego warto:

- ✓ dofinansować bilety okresowe na komunikację miejską (i ewentualnie podmiejską) dla pracowników;
- ✓ stosować urzędowy car-sharing i dni bez samochodu;
- ✓ stopniowo wymieniać flotę i premiować posiadanie zeroemisyjnych pojazdów przy zlecaniu usług;
- ✓ umożliwiać bezpłatne korzystanie z miejskich rowerów w celach służbowych lub dojazdu do pracy i stosować inne zachęty, np. zadaszone parkingi rowerowe z punktami do ładowania przed urzędem (nie tylko dla pracowników), a mniej miejsc dla samochodów...

Wszystko wspólnie z mieszkańcami

8

Bez ich udziału nie osiągniemy rzeczywistej trwałej zmiany, ale chodzi nie tylko o zadanie pytania „w przestrzeń” i oparcie decyzji na odpowiedziach najbardziej aktywnych mieszkańców:

- ✓ pytanie o opinie pomysły i obawy przed przygotowaniem planów;
- ✓ wykorzystanie bardziej złożonych narzędzi, np. panel obywatelski (losowo wybrani uczestnicy otrzymują pakiet informacji przed wyrażeniem opinii), spacer badawczy itp..;
- ✓ 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...

Przykład SCT „Kazimierz” - wstęp

W *Polityce transportowej dla miasta Krakowa na lata 2016-2025* przyjętej uchwałą Rady Miasta Krakowa w 2016 roku zapisano „**Alternatywnie rozważana powinna być opcja tworzenia stref ograniczonej lub zerowej emisji komunikacyjnej głównie w obszarze śródmieścia**”. Działania m.in.:

- ✓ reorganizacja Strefy Płatnego Parkowania, w tym zmiana części ulic na jednokierunkowe, nowe buspasy, ścieżki rowerowe i przejścia dla pieszych;
- ✓ zmiana zasad wydawania abonamentów mieszkańca uprawniających do parkowania w SPP (ograniczenie ich liczby) – nieskuteczna, więc zlikwidowano abonamenty na okaziciela i przypisano je do numerów rejestracyjnych, zmniejszono też liczbę miejsc parkingowych;
- ✓ wprowadzenie **Strefy Ograniczonego Ruchu** od 5.12.2017 – Wojewoda Małopolski nakazał likwidację do 21.12.2018 – Prezydent Miasta Krakowa wniósł skargę na ten nakaz do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego;
- ✓ jednocześnie, żeby SOR czymś zastąpić wymyślono wprowadzenie SCT...

Przykład SCT „Kazimierz” – wprowadzenie uchwały

Władze Krakowa traktowały SCT jako pilotaż – na potrzeby obserwacji i analiz oraz jako zastępstwo dla SOR, do czasu rozstrzygnięcia sporu przez WSA

- ✓ Konsultacje społeczne – dyżury informacyjne, możliwość składania uwag w 4 terminach sierpień-wrzesień 2018, badania ankietowe;
- ✓ Uchwała przyjęta na sesji Rady Miasta 19.12.2018 – towarzyszyły temu protesty i krytyka – SCT zbyt restrykcyjna, konsultacje nieprawidłowe, problemy, jak wzrost natężenia ruchu na terenie sąsiadującym z SCT lub trudności z egzekwowaniem; rozkład głosów: 22 – za, 14 – przeciw, 3 – wstrzymujące się, 4 - nieobecni;
- ✓ SCT ustanowiona na 6 miesięcy i na koniec analiza efektywności, z możliwością ponownego wprowadzenia, dopuszczono taksówki i auta przedsiębiorców z siedzibą w strefie, zaopatrzenie w określonych godzinach, długi katalog wyłączeń (ale nie wszystkie, o które mieszkańcy postulowali), nie wprowadzono opłat;
- ✓ ogólnie uchwała chaotyczna, sporo poprawek, sprzeczne postanowienia...

Przykład SCT „Kazimierz” – sprzeciw

Od razu po wprowadzeniu:

- ✓ interwencje mieszkańców do **Wojewody Małopolskiego** z długą listą zarzutów, w tym słynny problem uniemożliwienia transportu zwłok lub brak możliwości weryfikacji przez straż miejską uprawnień do wjazdu – wojewoda nie dostrzegł podstaw do kwestionowania uchwały, ale wysłał do radnych i Prezydenta Miasta prośbę o refleksję i wskazał potrzebę poprawek;
- ✓ skarga grupy mieszkańców i przedsiębiorców do **WSA** – żądanie unieważnienia (m.in. naruszenie zasady równości podmiotów wobec prawa - przedsiębiorcy tylko z siedzibą w SCT, a nie prowadzący tam działalność);
- ✓ nagłośnienie skargi w mediach, 26.02.2019 – **protest** przedsiębiorców, którzy zebrali ponad 300 ankiet od osób przeciwnych uchwale, były też głosy za SCT, np. Towarzystwa na Rzecz Ochrony Przyrody, wiele opinii w internecie...

Przykład SCT „Kazimierz” – zmiany

Kolejne sesje Rady Miasta :

- ✓ 22.02.2019 – protest przedsiębiorców, zamknięcie lokali na czas sesji, poparcie radnych PiS, projekt uchYLENIA uchwały, decyzja o sesji nadzwyczajnej...
- ✓ 6.03.2019 – emocje i poprawki zgłaszane do ostatniej chwili, także w trakcie sesji, głosy za i przeciw;
- ✓ Poprawki – zastąpienie śródmiejską strefą płatnego parkowania do końca 2019 roku, uzupełnienie katalogu wyłączeń (w tym wyjątki, np. przewóz zwłok), wyłączenie pojazdów klientów i kontrahentów przedsiębiorców w godzinach od 9:00 do 17:00 od poniedziałku do piątku – **to w praktyce likwidacja SCT!**

Przykład SCT „Kazimierz” – wnioski i rekomendacje

Dla władz lokalnych:

- ✓ konieczne uchylene uchwały, przywrócenie SOR i dalsze prace od podstaw (analizy i konsultacje przed wyborem rozwiązań),
- ✓ zmiany stopniowe, np. rozwój infrastruktury, ustanawianie stref uspokojonego ruchu, stref zamieszkania, kreowanie woonerfów, zwiększanie gęstości przejść dla pieszych, eliminacja parkowania na chodnikach,
- ✓ zwiększanie kosztów postoju z uzależnieniem opłat od poziomu emisji, ograniczenia dla ciężarówek, itd..;

Przykład SCT „Kazimierz” – wnioski i rekomendacje

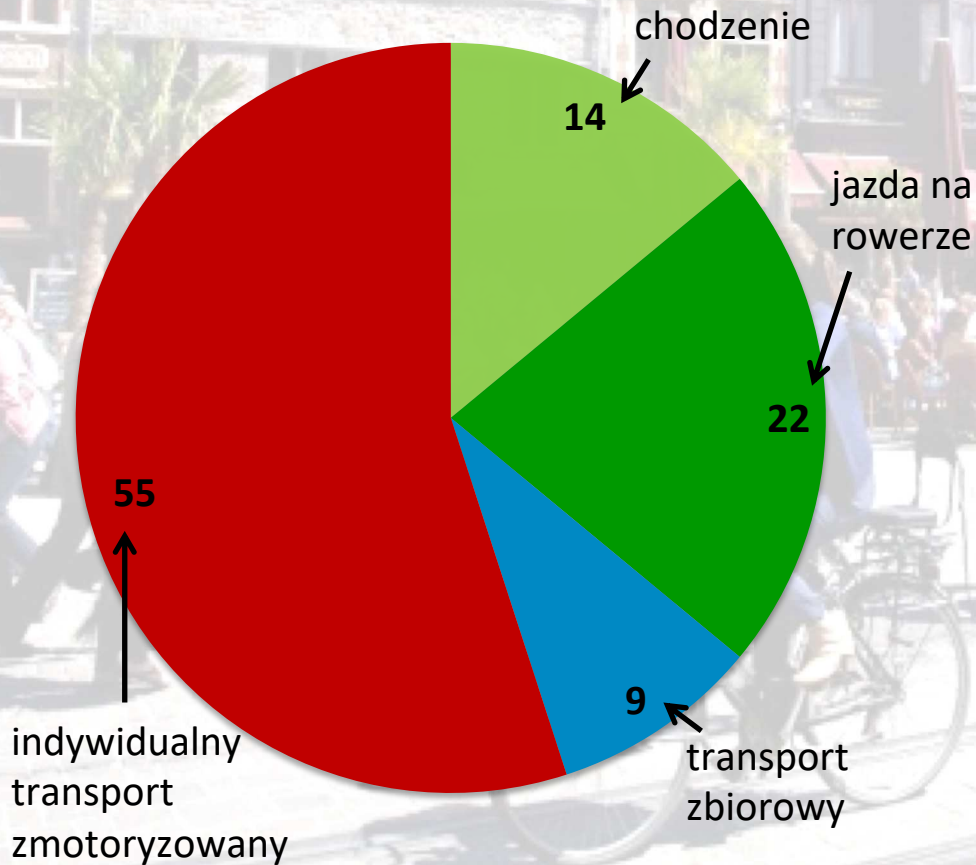
Do realizacji na poziomie ustawowym:

- ✓ ograniczenie importu używanych samochodów,
- ✓ wypracowanie systemu mieszanego - zestawu rozwiązań składających się np. z ŚSPP, SCT, strefy kongestyjnej oraz LEZ i ULEZ,
- ✓ wprowadzenie stref LEZ na wzór państw zachodnich,
- ✓ utworzenie nowego art. 39 ust. 1 pkt 4, zgodnie z którym do SCT mogłyby wjeżdżać pojazdy spełniające określoną normę emisji spalin wskazaną w uchwale rady gminy, nie niższą jednak niż standard Euro 4
- ✓ wprowadzenie naklejek i możliwości stopniowego podwyższania standardu, okres przejściowy dla mieszkańców...

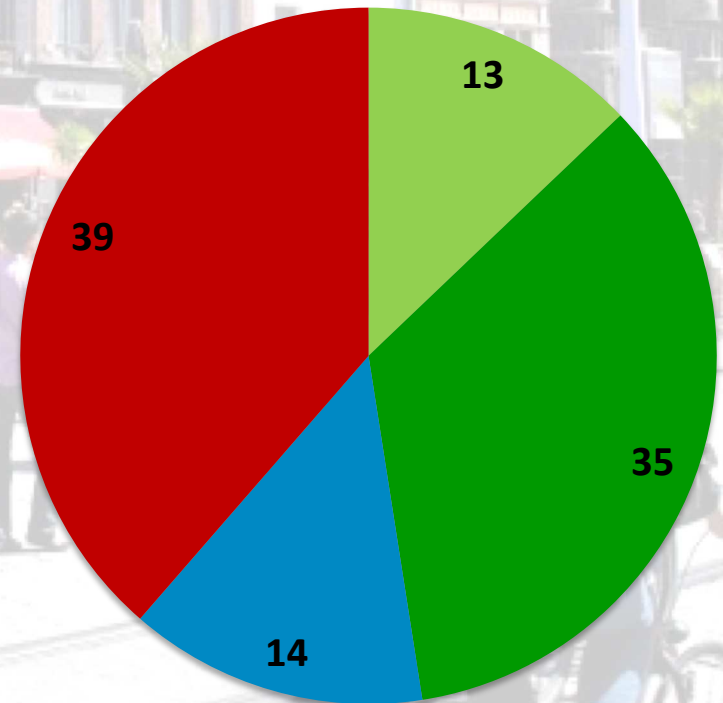
Zmiany w Gandawie

Z jakich środków transportu korzystają mieszkańcy?

2012

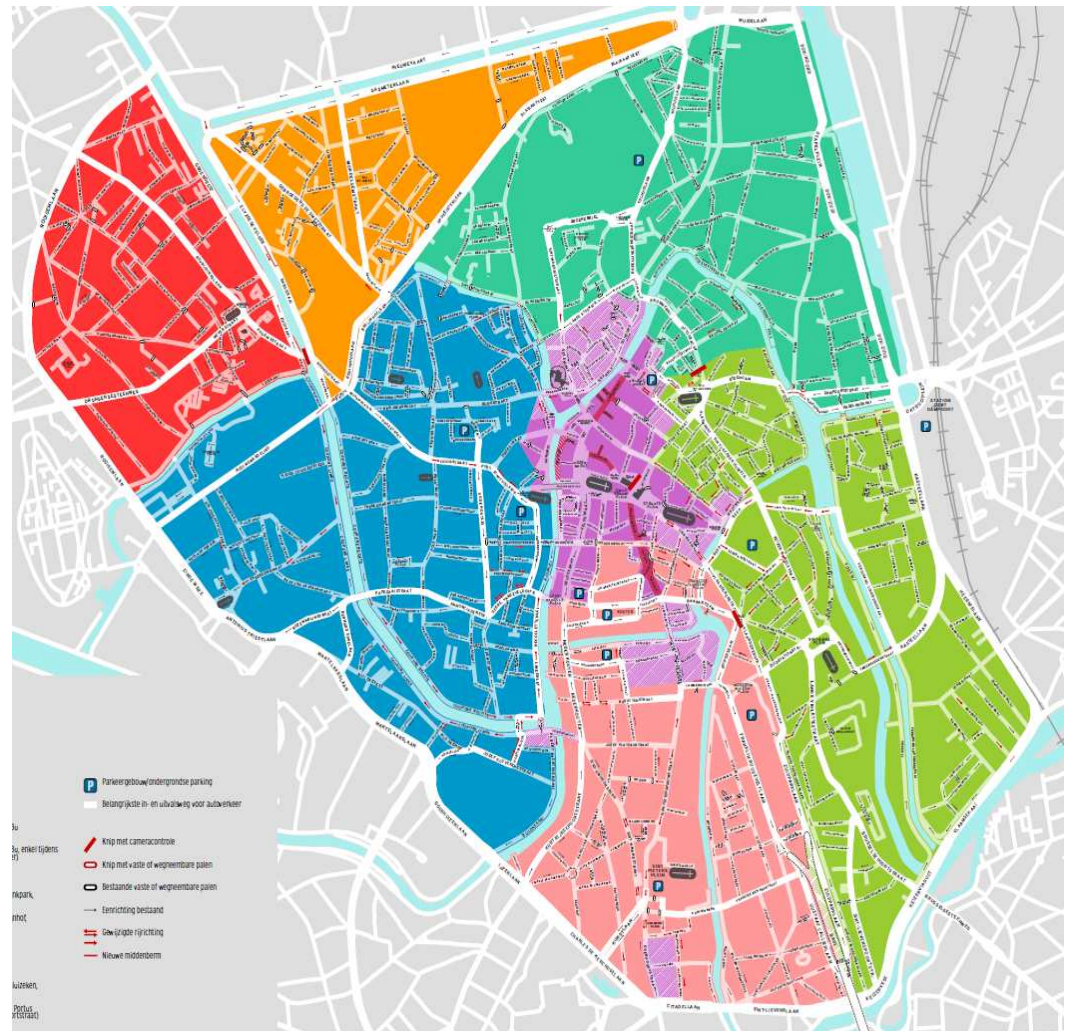


2018



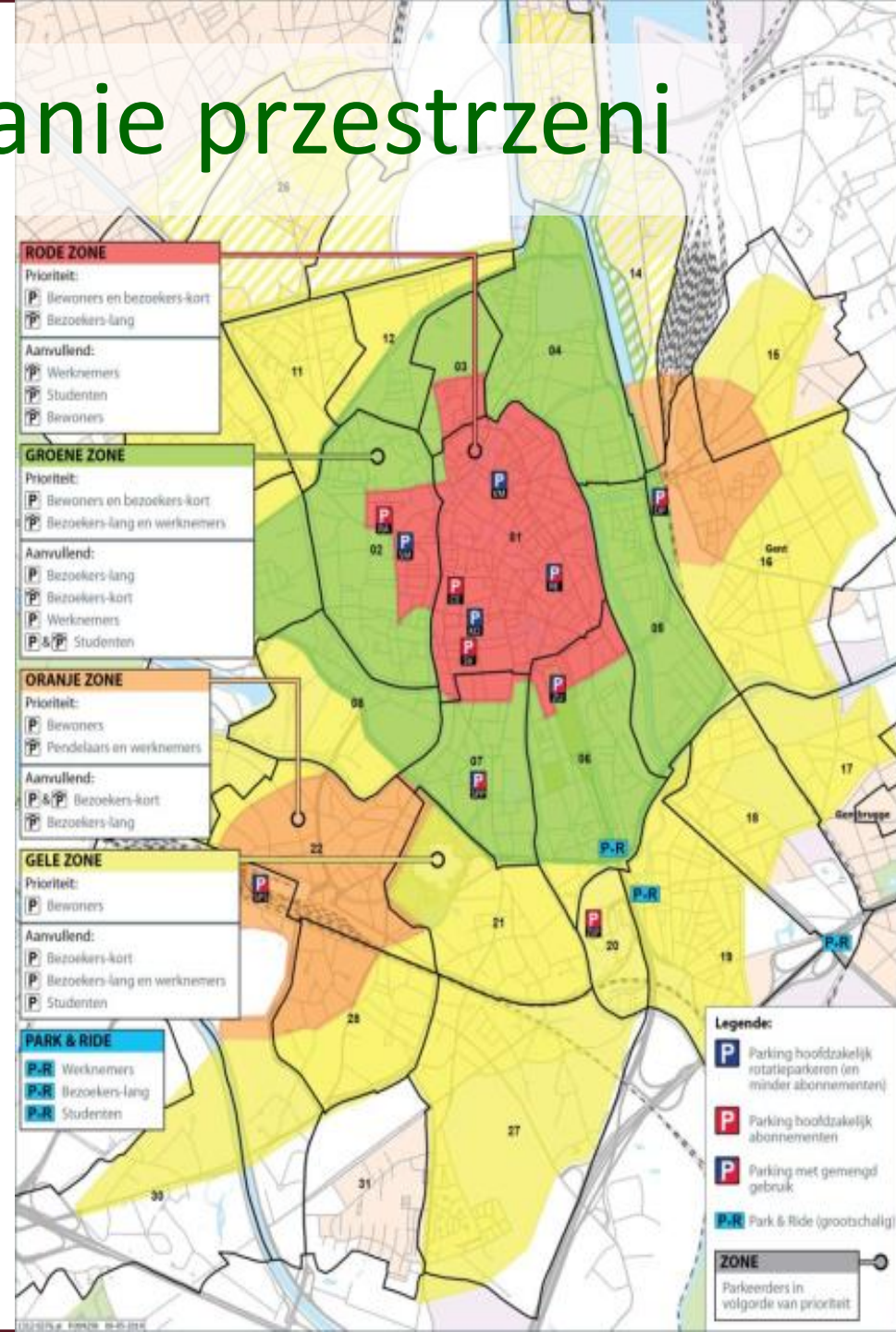
Centrum miasta nie jest już skrótem dla samochodów

- ✓ 6 stref + strefa dla pieszych
- ✓ Dostęp tylko od obwodnicy
- ✓ Nie ma ruchu samochodowego między strefami
- ✓ Nie ma tranzytu przez centrum



Lepsze wykorzystanie przestrzeni

- ✓ Parkowanie na ulicy - tylko dla mieszkańców i krótkie wizyty
- ✓ (Podziemne) parkingi na dłuższe wizyty
- ✓ Im bliżej centrum tym droższe parkowanie
- ✓ Kompleksowy plan: opłaty – P+R – parkowanie na i poza ulicą – parkowanie krótkoterminowe ...



Lepsza jakość
powietrza

Więcej przestrzeni dla
rowerzystów i pieszych



Kolejne działania i plany

- ✓ Dalszy rozwój infrastruktury, w tym rowerowe „autostrady”, mosty i ulice;
- ✓ Eksperymentowanie z „Living streets”;
- ✓ Otwarte warsztaty projektowania dla mieszkańców;
- ✓ Darmowy transport publiczny dla dzieci do 15 roku życia i poprawa oferty transportowej w nocy;
- ✓ Car-sharing – cel 20 000 osób korzystających w 2020;
- ✓ Praca nad różnymi formułami dostaw;
- ✓ Centrum kontroli transportu – wkrótce!

*materiały i zdjęcia udostępnione przez władze Gandawy





Dziękuję za uwagę!

Urszula Stefanowicz

u.stefanowicz@koalicjaklimatyczna.org

tel. +48 22 827 33 70

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

ul. Mazowiecka 11/16

05-400 Warszawa

www.pkeom.pl