

„Środy z Böllem”

Przegląd instrumentów mogących służyć
wdrażaniu niskoemisyjnej strategii dla Polski w
obszarze transportu - miasta

dr inż. Andrzej Brzeziński

27 maja 2015 r

Przedstawicielstwo Fundacji im. Heinricha Bölla w Warszawie, ul. Żurawia 45

1) STRATEGIE TRANSPORTOWE W MIASTACH

2) DOKUMENTY EUROPEJSKIE

3) PROJEKT KPM

4) PRZEGLĄD WYBRANYCH INSTRUMENTÓW

Realizacja strategii transportowych (1993-2015)

Polityki transportowe – Strategie zrównoważonego rozwoju – Plany zrównoważonej mobilności

Są pozytywne przykłady:

1. Porozumienie dot. kluczowej roli TZ (konkurencyjność)

- wymiana taboru
- wspólny bilet
- ITS (systemy informacji, sprzedaż biletów)
- podróże łączone (P+R/B+R)
- modernizacje infrastruktury (trasy, przystanki)


2. Rozwój ruchu rowerowego (drogi/parkingi rowerowe/SRP/standardy)

3. Wzrost kompetencji




Jakość transportu zbiorowego – **dostępność systemu** (81% ocen pozytywnych)

Mam niedaleko do najbliższego przystanku/stacji komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, metro) **XI'2008**


w pełni się zgadzam	 39%
raczej się zgadzam	41%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam	8%
raczej się nie zgadzam	8%
zdecydowanie się nie zgadzam	4%
trudno powiedzieć	0%

W jakim stopniu zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: Mam niedaleko do najbliższego przystanku/stacji komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, metro).

	X'14	N=1100
w pełni się zgadzam	 49%	
raczej się zgadzam		32%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam		16%
raczej się nie zgadzam		2%
całkowicie się nie zgadzam		1%
trudno powiedzieć		0%

Jakość transportu zbiorowego – **częstotliwość** (wzrost z 41% do 67%)

Jestem zadowolony z częstości kursowania komunikacji miejskiej


w pełni się zgadzam	XI'2008		8%
raczej się zgadzam			33%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam			25%
raczej się nie zgadzam			15%
zdecydowanie się nie zgadzam			13%
trudno powiedzieć			6%

W jakim stopniu zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: Jestem zadowolony z częstości kursowania komunikacji miejskiej.

	X'14		N = 1100
w pełni się zgadzam			22%
raczej się zgadzam			45%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam			23%
raczej się nie zgadzam			6%
całkowicie się nie zgadzam			1%
trudno powiedzieć/odmowa odpowiedzi			3%

Jakość transportu zbiorowego – **punktualność** (wzrost z 42% do 72%)

Środki komunikacji miejskiej – autobusy, tramwaje, metro – na ogół jeżdżą zgodnie z rozkładem jazdy


w pełni się zgadzam	XI'2008		7%
raczej się zgadzam			35%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam			30%
raczej się nie zgadzam			11%
zdecydowanie się nie zgadzam			12%
trudno powiedzieć			5%

W jakim stopniu zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: Środki komunikacji miejskiej – autobusy, tramwaje, metro – na ogół jeżdżą zgodnie z rozkładem jazdy.


	X'14		N=1100
w pełni się zgadzam			22%
raczej się zgadzam			50%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam			20%
raczej się nie zgadzam			5%
całkowicie się nie zgadzam			1%
trudno powiedzieć/odmowa odpowiedzi			3%

Jakości transportu zbiorowego – ocena ogólna (wzrost z 52% do 75%)

Jak ogólnie ocenia Pan(i) funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Warszawie?

	XI'08	N=1100
bardzo dobrze		0% 
raczej dobrze		52%
ani dobrze ani źle		29%
raczej źle		2%
bardzo źle		12%
trudno powiedzieć		5%

Jak ogólnie ocenia Pan(i) funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Warszawie?

	X'14	N=1100
bardzo dobrze		10% 
raczej dobrze		65%
ani dobrze ani źle		19%
raczej źle		4%
bardzo źle		1%
trudno powiedzieć		1%

Częstość korzystania z roweru (udział w przewozach)

z roweru? XI'2008	
codziennie lub prawie codziennie	1%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu	3%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu	15%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu	24%
wcale nie korzystałem(am)	57%
trudno powiedzieć	0%

TAK – 4%

NIE – 81%

Jak często w ciągu ostatnich 3 miesięcy korzystał(a) Pan(i) w Warszawie z roweru prywatnego?	
X'14	N=1100
codziennie lub prawie codziennie	4%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu	8%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu	18%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu	14%
wcale nie korzystałem(am)	55%
trudno powiedzieć	0%

TAK – 12%

NIE – 69%

Wyraźnie wzrasta zainteresowanie korzystaniem z rowerów !

Rozwój ruchu rowerowego – miasto coraz bardziej przyjazne dla rowerzystów ?

Czy, zdaniem Pana(i), Warszawa jest miastem przyjaznym dla rowerzystów?		
	XI'08	N= 1100
zdecydowanie tak		0%
raczej tak		20%
raczej nie		52%
zdecydowanie nie		21%
trudno powiedzieć		7%

TAK – 20%

NIE – 73%

Czy, zdaniem Pana(i), Warszawa jest miastem przyjaznym dla rowerzystów?		
	X'14	N= 1100
zdecydowanie tak		17%
raczej tak		59%
raczej nie		17%
zdecydowanie nie		4%
trudno powiedzieć/odmowa odpowiedzi		4%

TAK – 76%

NIE – 21%

Wyraźna zmiana opinii użytkowników !

Pomimo pozytywnych zmian, szeregu problemów nie udało się rozwiązać:

- 1. Planowanie i zarządzanie obszarami funkcjonalnymi (metropolie) – brak mechanizmów wymuszających współpracę**
- 2. Gospodarka przestrzenna (ochrona wartości przestrzeni oraz racjonalne kształtowanie przestrzeni – stymulowanie procesów)**
- 3. Uprzywilejowanie TZ (sygnalizacja świetlna/korytarze wysokiej jakości)**
- 4. Jakość przestrzeni publicznej (polityka parkingowa, piesi)**
- 5. Wzrost motoryzacji**



Są wątpliwości co do efektów:

- Czy poprawa jakości TZ zwiększa konkurencyjność w stosunku do samochodu ?
- Czy cel jest osiąganany ?



Jak zmienia się podział zadań przewozowych ?

Jak często w ciągu ostatnich 3 miesięcy korzystał(a) Pan(i) w Warszawie z...

XI'08

N=1100

komunikacji miejskiej - autobusów, tramwajów, metra?

codziennie lub prawie codziennie	64%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu	10%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu	11%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu	10%
wcale nie korzystałem(am)	5%
trudno powiedzieć	0%

Jak często w ciągu ostatnich 3 miesięcy korzystał(a) Pan(i) w Warszawie z - komunikacji miejskiej – autobusów, tramwajów, metra

XI'11

N=1100

codziennie lub prawie codziennie	56%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu	17%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu	11%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu	7%
wcale nie korzystałem(am)	9%
trudno powiedzieć	0%

Jak często w ciągu ostatnich 3 miesięcy korzystał(a) Pan(i) w Warszawie z - komunikacji miejskiej – autobusów, tramwajów, metra?

XI'12

N=1100

codziennie lub prawie codziennie	54%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu	21%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu	10%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu	7%
wcale nie korzystałem(am)	8%
trudno powiedzieć	0%

Jak często w ciągu ostatnich 3 miesięcy korzystał(a) Pan(i) w Warszawie z komunikacji miejskiej – autobusów, tramwajów, metra?

X'14

N=1100

codziennie lub prawie codziennie	49%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu	19%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu	14%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu	9%
wcale nie korzystałem(am)	10%
trudno powiedzieć	0%

Codziennie lub prawie codziennie:

- 2008 – **64%**
- 2011 – 56%
- 2012 – 54%
- 2014 – **49%**

- 15% ?

Przynajmniej raz w tygodniu

- 2008 – 10%
- 2011 – 17%
- 2012 – 21%
- 2014 – **19%**



+ 9% ?

Rzadko lub nie korzystam:



- 2008 – 15%
- 2011 – 16%
- 2012 – 15%
- 2014 – **19%**

- 4% ?

9. **Wzrost ruchu samochodowego** (na podstawie deklaracji respondentów)

z samochodu prywatnego lub służbowego jako kierowca?		XI'2008
codziennie lub prawie codziennie		17%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu		11%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu		12%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu		14%
wcale nie korzystałem(am)		46%
trudno powiedzieć		0%

17% + 11%
(28%)

Jak często w ciągu ostatnich 3 miesięcy korzystał(a) Pan(i) w Warszawie z samochodu prywatnego lub służbowego jako kierowca?		
X'14		N=1100
codziennie lub prawie codziennie		23%
niecodziennie, ale przynajmniej raz w tygodniu		15%
od czasu do czasu, mniej niż raz w tygodniu		11%
rzadko, mniej niż raz w miesiącu		5%
wcale nie korzystałem(am)		45%
trudno powiedzieć		0%

23% + 15%
(38%)

Prawdopodobny wzrost udziału stałych użytkowników samochodów o 6%

Dokumenty europejskie



ROK 2011



2.4. Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy

30. Przejście na bardziej ekologiczny transport w miastach ułatwiają niższe wymagania w odniesieniu do zasięgu pojazdów i wyższa gęstość zaludnienia. Transport publiczny jest szeroko dostępny. Możliwe jest również przemieszczanie się pieszo lub rowerem. Zatory, zła jakość powietrza i hałas są największymi problemami w miastach. Transport miejski odpowiada za ok. jedną czwartą emisji CO₂ z transportu ogółem. W miastach wydarza się również 69% wypadków drogowych. Stopniowa eliminacja pojazdów o napędzie konwencjonalnym⁹ z miast w znacznym stopniu przyczyni się do ograniczenia zależności od ropy, emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia lokalnego powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Towarzyszyć temu procesowi musi rozwój stosownej infrastruktury uzupełniania paliwa/ladowania nowych pojazdów.

31. Zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych pozwoli na zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości usług, tym samym podnosząc popularność środków transportu publicznego. Zarządzanie zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu. Tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część projektowania

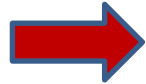
Ekologiczny transport w miastach:

Miasta to:

- mniejsze wymagania dot. zasięgu pojazdów
- wyższa gęstość zaludnienia

A tymczasem:

- ¼ emisji CO₂ od transportu
- 69% wypadków drogowych
- Uzależnienie od ropy



STĄD KIERUNKI DZIAŁAŃ:

- ROZWÓJ TZ
- LEPSZE WARUNKI DLA RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO
- ZARZĄDZANIE ZAPOTRZEBOWANIEM I ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE
- BARDZIEJ EKOLOGICZNY TRANSPORT (NAPĘDY ELEKTRYCZNE, WODOROWE, HYBRYDOWE)
- MNIEJSZE, LŻEJSZE I BARDZIEJ WYSPECJALIZOWANE POJAZDY
- OPŁATY DROGOWE I ZNIESIENIE NIERÓWNEGO OPODATKOWANIA
- USPRAWNNIENIE TRANSPORTU TOWARÓW
- ITS (ZARZĄDZANIE RUCHEM, DOSTAWAMI)

2.5. Działanie na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu: pozłomy odniesienia dla osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%

Rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju

- (1) Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.¹⁰
- (2) Osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 r., zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40% (a w miarę możliwości o 50%¹¹) również do 2050 r.

Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu

- (3) Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę.
- (4) Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.
- (5) Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.
- (6) Do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego.

Wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym

- (7) Wprowadzenie w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR¹²) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN i LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo).
- (8) Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego.
- (9) Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.
- (10) Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w infrastrukturę transportu.

10 CELÓW

1. Do 2030 redukcja o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim (eliminacja do 2050).
2. Do 2030 w dużych miastach wolna od CO₂ logistyka miejska



3. Do 2050 prawie zerowa liczba ofiar śmiertelnych na drogach.
4. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”.



2.3. Zintegrowana mobilność w miastach

31. Plany mobilności miejskiej

- Ustanowienie procedur i mechanizmów wsparcia finansowego na szczeblu europejskim w celu przygotowania audytów mobilności miejskiej oraz planów mobilności miejskiej, a także ustanowienie tabeli wyników w zakresie mobilności miejskiej w Europie opartej o wspólne cele. Analiza możliwości wprowadzenia obowiązkowego rozwiązania dla miast pewnej wielkości zgodnie z normami krajowymi opartymi o wytyczne UE.

32. Unijne ramy opłat drogowych w miastach

- Opracowanie zatwierdzonych ram opłat dla użytkowników dróg w miastach oraz systemów ograniczenia dostępu oraz stosownych aplikacji, z uwzględnieniem prawnych i zatwierdzonych ram operacyjnych i technicznych obejmujących aplikacje w zakresie pojazdów i infrastruktury.

33. Strategia w zakresie niemal bezemisyjnej logistyki miejskiej na rok 2030

- Opracowanie wytycznych przedstawiających najlepsze praktyki umożliwiającymi lepsze monitorowanie przepływu ładunków w miastach i zarządzanie nim (np. centra konsolidacji, wielkość pojazdów w starych centrach, ograniczenia regulacyjne, terminy dostaw, niewykorzystany potencjał transportu rzecznoego).
- Opracowanie strategii przejścia na bezemisyjną logistykę miejską łączącą aspekty planowania przestrzennego, dostępu do kolei i rzek, praktyk biznesowych i informacji, pobierania opłat i norm w zakresie technologii pojazdów.
- Promowanie wspólnych zamówień publicznych na niskoemisyjne pojazdy we flotach komercyjnych (samochody dostawcze, taksówki, autobusy itd.).

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY (UE) NR 1315/2013**

z dnia 11 grudnia 2013 r.

**w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju
transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające
decyzję nr 661/2010/UE**

(Dz.U.UE L z dnia 20 grudnia 2013 r.)

Radykalna zmiana myślenie o sieci TEN-Transport.

Miasta jako węzły sieci TEN

Rozporządzenie wskazuje 66 węzłów sieci bazowej TEN-T, w tym 8 na terenie Polski: Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Warszawa i Wrocław.

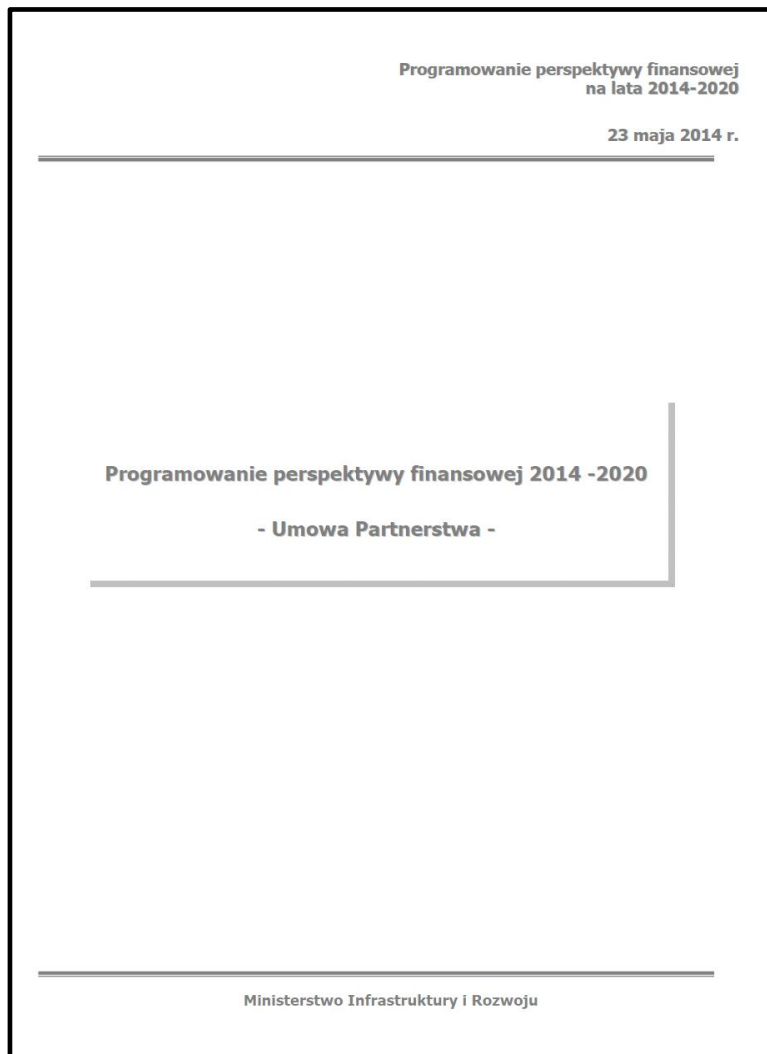
Zadanie rządowo-samorządowe do roku 2030.

Artykuł 50 (punkty 3 c i d)

Zaangażowanie zainteresowanych stron publicznych i prywatnych

3. **Zainteresowane strony**,..., **moga**, w ramach swoich kompetencji, **korzystać** również, **oprócz instrumentu "Łącząc Europę" i Funduszu Spójności, z innych szczególnych programów europejskich**, zwłaszcza tych, które wspierają rozwój regionalny, europejską współpracę terytorialną, badania i innowacje lub działanie na rzecz środowiska i klimatu. Te zainteresowane strony mogą w ten sposób przyczyniać się do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia, a ponadto zwiększać:

- c) integrację węzłów miejskich z transeuropejską siecią transportową (w tym **wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej**);
- d) **wspieranie zrównoważonych rozwiązań transportowych**, takich jak zwiększona dostępność z wykorzystaniem transportu publicznego, aplikacje telematyczne, terminale intermodalne/multimodalne łańcuchy transportowe, niskoemisyjne i inne nowatorskie rozwiązania transportowe oraz rozwiązania korzystne dla środowiska;



Umowa Partnerstwa Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020

Dokument zatwierdzony przez
Komisję Europejską 23 maja 2014r.

Określa **kierunki interwencji w latach 2014-2020** trzech polityk unijnych w Polsce – Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej Wspólnej Polityki Rybołówstwa

Interesujące strony:

Str. 22 do 28 ; 33 do 36 ; 104 do 110
oraz 122 do 127.

1.3 Wybór celów tematycznych i podsumowanie najważniejszych rezultatów interwencji

**Cel tematyczny 4.
Wspieranie
przejęcia na
gospodarkę
niskoemisyjną we
wszystkich
sektorach (FS,
EFRR)**

Priorytet 4e., 4v. (FS/EFRR)
Promowanie strategii niskoemisyjnych
dla wszystkich rodzajów terytoriów, w
szczególności dla obszarów miejskich, w
tym wspieranie zrównoważonej
multimodalnej mobilności miejskiej i
działań adaptacyjnych mających
oddziaływanie łagodzące na zmiany
klimatu

*Działania w zakresie „czystego” transportu miejskiego będą przyczyniały się do ograniczenia emisji CO₂, jak i innych zanieczyszczeń oraz zwiększenia efektywności energetycznej, wpisując się jednocześnie w priorytety UE w zakresie transportu w miastach (**plany mobilności miejskiej, zastosowanie na szerszą skalę TZ, promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach**) określone w Białej Księdze.*

W ramach priorytetu obejmującego transport w aglomeracjach miejskich, w CT4 wsparciem objęte będą inwestycje poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego. Fundamentem zrównoważonej mobilności miejskiej powinno być zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego. Rozwinięty system transportowy sprzyja podniesieniu stopnia zintegrowania i dostępności komunikacyjnej poszczególnych dzielnic i obszarów miast oraz ich obszarów funkcjonalnych.

Jed

wa: ***INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ I TABOR TZ ORAZ DZIAŁANIA MIĘKKIE:***

san

san ***POLITYKA PARKINGOWA***

ofe

ich ***PRIORYTETY RUCH PIESZEGO I ROWEROWEGO (DROGI ROWEROWE)***

pri

bik ***PODRÓŻE MULTIMODALNE***

pas

kor ***OGRANICZENIA RUCHU SAMOCHODÓW W CENTRACH***

Ró

po ***PASY DLA AUTOBUSÓW I PRIORYTETY W RUCHU***

wyl

Naj ***DROGI DOSTĘPU DO BEZPIECZNYCH I KOMFORTOWYCH PRZYSTANKÓW***

zac

pie ***KOMPLEKSOWA I INTERAKTYWNA INFORMACJA PASAŻERSKA***

aby

put ***ITS***

się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności strategii miejskie lub, dla obszarów aglomeracyjnych, kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej. Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie będzie celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.

oki

niż

dze

wej

roc

wą,

de,

one

do

ch.

ego

lne

ITS.

giej

so i

ak,

rtu

ijąc

Krajowa Polityka Miejska



Krajowa Polityka Miejska:

„Adresowana jest do wszystkich polskich miast niezależnie od ich wielkości czy położenia”.

Horyzont czasowy KPM tożsamy z ***horyzontem czasowym unijnej perspektywy finansowej na lata 2014-2020.***

10 wątków tematycznych uznanych za wyzwania rozwojowe miast:

- 1. Kształtowanie przestrzeni*
- 2. Partycypacja*
- 3. Transport i mobilność miejska*
- 4. Niskoemisyjność i efektywność energetyczna*
- 5. Rewitalizacja*
- 6. Polityka inwestycyjna*
- 7. Rozwój gospodarczy*
- 8. Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu*
- 9. Wyzwania demograficzne*
- 10. Zarządzanie obszarami miejskimi*

Niejasno zapisane cele KPM:

1. Poprawa konkurencyjności i **zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju**, wzrostu i zatrudnienia.
2. **Wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich**, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej (w tym na niektórych obszarach wiejskich) poprzez wzmacnianie ich funkcji oraz przeciwdziałanie ich upadkowi ekonomicznemu.
3. **Odbudowa zdolności do rozwoju** poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich.
4. **Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich**, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji.
5. **Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich**, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych.

Cele KPM:

1. Poprawa konkurencyjności ośrodków miejskich
2. Wzrost zatrudnienia.
3. Wzmacnianie funkcji ośrodków miejskich
4. Przeciwdziałanie upadkowi ekonomicznemu.
5. Rewitalizacja zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów.
6. Przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji.
7. Skuteczne, efektywne i partnerskie zarządzanie na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych.

Środowisko ? Bezpieczeństwo ? Transportochłonność ? Dostępność ?

W KPM DWIE WAŻNE ZASADY...

Traktowanie miasta jako obszaru funkcjonalnego Wielopoziomowe zarządzane

*Zasada wielopoziomowego zarządzania **polega na** ścisłej **współpracy** i koordynacji działań między rządem (i całą administracją rządową), samorządami województw i samorządami lokalnymi **w układzie pionowym oraz poziomej współpracy** jednostek samorządu terytorialnego (JST) i innych podmiotów dla osiągnięcia wyznaczonych celów.*

Istotą w tym zakresie jest zapewnienie właściwej realizacji interesu publicznego, który musi być rozumiany wspólnie, a nie w sposób cząstkowy jedynie przez pryzmat zadań i kompetencji poszczególnych organów władzy publicznej.

...I NIEDOSYT:

KPM postuluje zmiany przepisów

Wartość KPM byłaby większa gdyby zawierała zestaw zmian, które nastąpią – tryb zobowiązania !

WYBRANE INSTRUMENTY

- Planowanie przestrzenne**
- Przestrzeń miejska**
- Przepustowość**
- Edukacja**

INSTRUMENT 1: PRZEGLĄD I WERYFIKACJA OBOWIĄZUJĄCYCH MPZP

Teza - rozpraszanie zabudowy, charakterystyczne zwłaszcza w peryferyjnych obszarach miasta, częściowo wynika z nieskuteczności uchwalonych planów miejscowych.

Nie stanowią one narzędzi ochrony i kontroli zmian w przestrzeni miejskiej i przeciwdziałania wzrostowi liczby i długości podróży.

☐ Elementy

- ✓ Kwerenda mpzp
- ✓ Badanie efektów realizacji uchwalonych mpzp.
- ✓ Analiza ew. zagrożeń związanych z niepożądanym przeznaczeniem (z punktu widzenia zarządzania popytem).
- ✓ W uzasadnionych przypadkach weryfikacja - zmiana mpzp.

INSTRUMENT 2: ZMIANA ZASAD OPRACOWYWANIA MPZP

❑ Wprowadzenie zasady opracowania **Planu Transportowego** na etapie przygotowywania mpzp – jak kompleksowego studium komunikacyjnego.

❑ Elementy

- ✓ bilans funkcji w obszarze planu i sąsiednich planów
- ✓ założenia i zasady obsługi komunikacyjnej obszaru (wszystkie środki transportu)
- ✓ wariantowanie
- ✓ prognoza wielkości ruchu generowanego przez mpzp
- ✓ założenia dotyczące podziału modalnego i sposobu jego uzyskania
- ✓ prognoza wpływu na system transportowy (ruch drogowy, transport zbiorowy, rowerowy, pieszy)
- ✓ szacunek kosztów i korzyści społecznych (w ujęciu transportowym)
- ✓ rekomendacje do mpzp

INSTRUMENT 3: **NORMATYW PARKINGOWY DLA NOWEJ ZABUDOWY (LIMITY)**

Podstawowe narzędzie porządkujące parkowanie i regulujące dostępność miasta dla samochodów (etap pozwoleń na budowę).

Kierunek:

- stanowcze zaostwienie norm parkingowych dla biur, urzędów, handlu i usług w strefie śródmiejskiej (formuła nie więcej niż),
- zaostwienie norm parkingowych dla biur i urzędów w wybranych obszarach poza centrum (formuła nie więcej niż),
- złagodzenie wymogów dotyczących zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych w zabudowie mieszkaniowej.

INSTRUMENT 4: OBOWIĄZEK WYKONANIA PTI NA ETAPIE WZIZT

(Plan Transportowy Inwestycji mogących silnie oddziaływać na ruch)

Cel - **wzmocnienie mechanizmu publicznej kontroli nad procesem inwestycyjnym i ograniczenia ryzyka potencjalnie negatywnego wpływu inwestycji na system transportowy** (np. utrudnianie dostępności do obszarów, pogorszenie warunków ruchu, wydłużenie czasu przejazdu, a nawet zagrożenie brd).

☐ Elementy

- ✓ porozumienie o współpracy z inwestorem
- ✓ badanie oddziaływania w zakresie KI, KZ, rower, piesi, parkowanie, dostawy ładunków),
- ✓ środki zaradcze (inwestycyjne i organizacyjne)
- ✓ sposób ich wdrożenia – umowa na zadania inwestora i miasta.

INSTRUMENT 5: ZINTEGROWANE PROGRAMY ROZWOJOWE (ZPR) OBSZARÓW

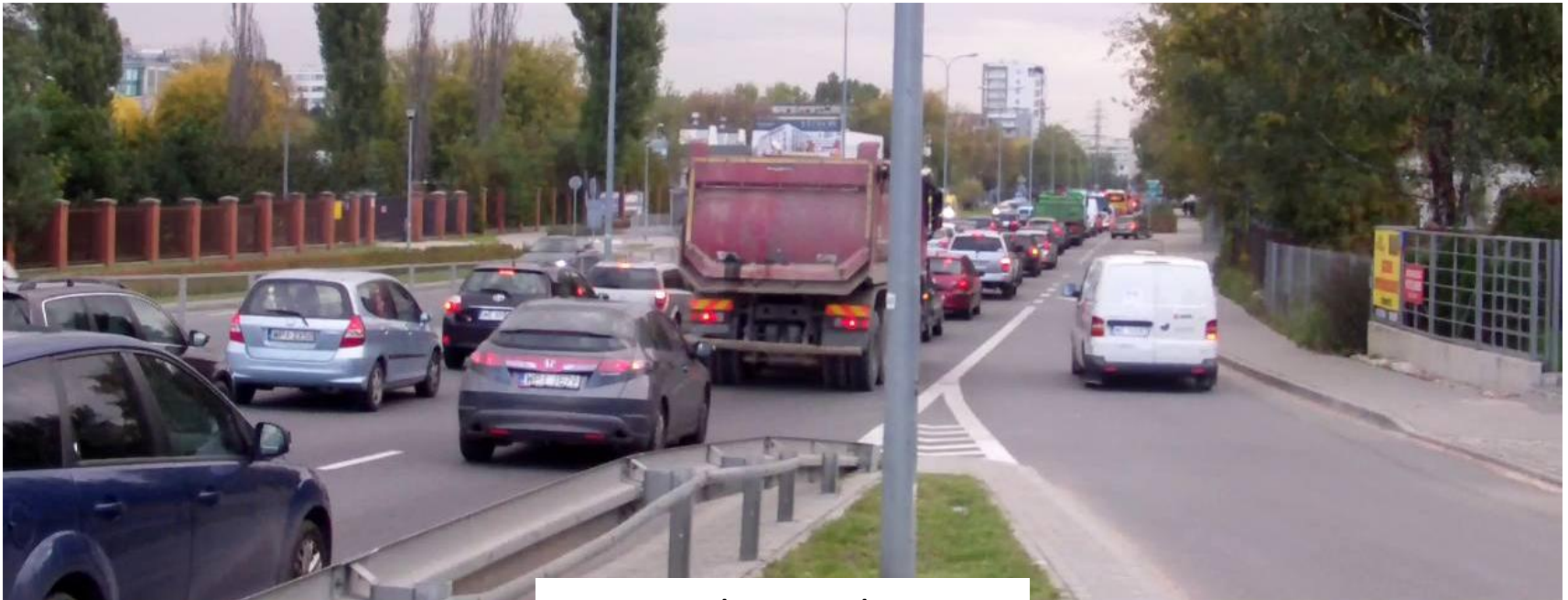
Dotyczy:

- wybranych rejonów (strefa śródmiejska, inne),
- otoczenia węzłów komunikacyjnych,
- korytarzy transportowych wysokiej jakości TZ
- obszarów planowanych przekształceń obecnej zabudowy (monofunkcje)

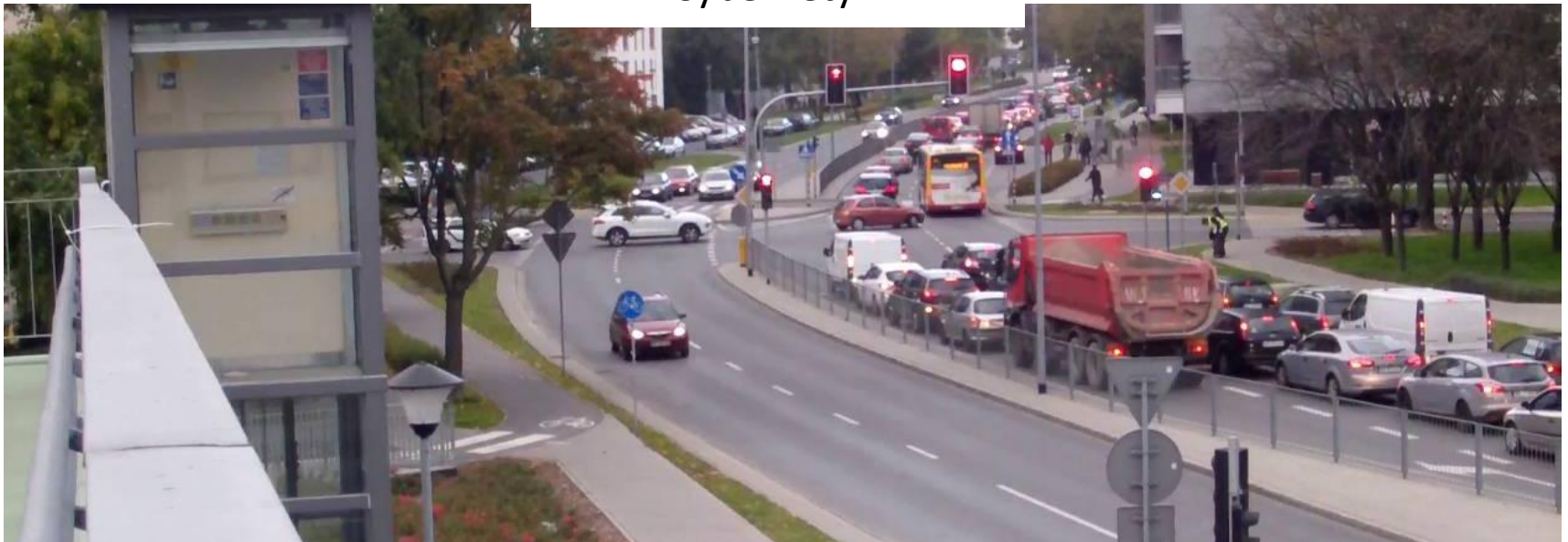
Zakres:

- warunki i możliwości przekształceń oraz dogęszczenia zabudowy,
- zasady zagospodarowania/ przekształcenia terenów,
- planowane lokalizacje miejskich obiektów, projektów zwiększających integrację społeczną i poprawiających wizerunek miasta (np. przestrzenie publiczne),
- mechanizmy stymulowania zmian w zagospodarowaniu,
- zasady współpracy stron publicznej i prywatnej,
- harmonogramy, zasady realizacji i finansowania programu.

- Cel - przejęcie przez miasta inicjatywy i zapewnienie kontroli kierunków rozwoju obszarów (rodzaj i intensywność zabudowy, sposób obsługi transportowej) oraz określenie wzajemnych zobowiązań (także finansowania).**



Cybernetyki







Przystanek przy Domaniewskiej

INSTRUMENT 6: PORZĄDKOWANIE PRZESTRZENI

Pakiet programów na rzecz wzrostu roli ruchu pieszego (i jakości przestrzeni)

- Porządkowanie ciągów pieszych
- Dostosowanie przejść dla pieszych (likwidacja barier)
- Dostosowanie sygnalizacji świetlnych
- Odzyskiwanie przestrzeni publicznych
- Standardy projektowania

Cel - zachęcenie do poruszania się pieszo oraz wzmocnienie funkcji społecznych ulic i placów.







INSTRUMENTY – PORĄDKOWANIE PRZESTRZENI/PIESI



INSTRUMENTY – PORĄDKOWANIE PRZESTRZENI/PIESI



INSTRUMENTY – PORĄDKOWANIE PRZESTRZENI/PIESI







INSTRUMENT 7: ZMNIEJSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI ULIC I SKRZYŻOWAŃ (śródmieście)

- ograniczanie szerokości jezdni oraz liczby i szerokości pasów ruchu,
- zmiana podejścia do sterowania ruchem na skrzyżowaniach - **w programach sygnalizacji przede wszystkim uwzględnianie potrzeb ruchu pieszego i rowerowego oraz priorytetów dla TZ – dopiero w dalszej kolejności natężeń ruchu samochodowego.**



INSTRUMENT 8: EDUKACJA

Kluczowe dotarcie do świadomości poszczególnych osób, grup społecznych i przekonanie do zachowań zgodnych ze zrównoważonym rozwojem.

Program edukacji szkolnej nt. zrównoważonej mobilności

- Cykliczne zajęcia z „mobilności” (lekcje wychowania komunikacyjnego (uzupełnienie programu o treści dotyczące mobilności), wychowania fizycznego (w formie zajęć praktycznych w terenie), w świetlicach szkolnych, oraz dodatkowe zajęcia pozalekcyjne.
- Pozaszkolne zajęcia z mobilności, w ramach akcji współorganizowanych przez miasto, np. „Lato w mieście” i „Zima w mieście”.
- Przyjaciele mobilności w szkołach”



Dziękuję za uwagę

dr inż. Andrzej Brzeziński
Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska
a.brzezinski@il.pw.edu.pl

