**TRANSPORT I MOBILNOŚĆ MIEJSKA**

RAPORT O STANIE POLSKICH MIAST \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Trudno mówić o jakości życia w mieście z pominięciem transportu. To właśnie od przyjętych rozwiązań transportowych zależy jak żyje i rozwija się miasto - czy szybko i bezpiecznie można dostać się do pracy, jaki charakter mają przestrzenie publiczne, czy mieszkańcy są narażeni na hałas i zanieczyszczenia powietrza?**  **Jak do polityki transportowej podchodzą samorządy? Najnowszy raport Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR został poświęcony właśnie temu zagadnieniu.**

Kształt systemu transportowego przekłada się na wiele aspektów życia mieszkańców miast.   
Dlatego od przyjętych rozwiązań transportowych, sposobu zarządzania ruchem oraz polityki transportowej zależy w dużym stopniu jakość życia w mieście.

W ostatnich dekadach odległości pomiędzy miejscem zamieszkania, pracy i zaspokajania innych podstawowych potrzeb znacznie się zwiększyły. Co więcej, wraz z rozwojem gospodarczym i bogaceniem się społeczeństwa zwiększył się też wachlarz podejmowanych przez mieszkańców aktywności. To również generuje dodatkowe potrzeby związane z przemieszczaniem się w przestrzeni zurbanizowanej.

Wyzwaniem w miastach stała się między innymi nowa organizacja transportu publicznego. Zmniejszająca się gęstość zaludnienia w obszarach centralnych i rosnące rozproszenie ludności na peryferiach sprawiły, że dotychczasowy system był coraz mniej efektywny, a poziom dostępności się zmniejszał. Specyfika polskiej suburbanizacji (chaotycznej, niekontrolowanej, skokowej) sprawiła, że obszary nowej zabudowy lokalizowane są często w miejscach bez dostępu do transportu publicznego. W efekcie nowi mieszkańcy takich obszarów skazani są na korzystanie z samochodu. **W ciągu pierwszego ćwierćwiecza po upadku żelaznej kurtyny bezwzględna liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się w Polsce niemal czterokrotnie.** W wielu polskich miastach liczba samochodów jest już większa niż w podobnych wielkościowo ośrodkach w Europie Zachodniej. Popełnionych błędów w tym zakresie w zasadzie nie można już cofnąć ani łatwo naprawić.

Celem raportu jest z jednej strony diagnoza jakości funkcjonowania miejskich systemów transportowych oraz identyfikacja zachowań transportowych ludności, a z drugiej opracowanie rekomendacji na podstawie przeprowadzonych badań. Podzielone zostały one według trzech grup, do których są skierowane: samorządów, rządu, oraz ekspertów i naukowców.

**Zakres raportu**

Publikacja składa się z dwóch powiązanych części. Pierwsza ma charakter monitoringowy   
i będzie cyklicznie powtarzana co 3 lata. W ramach niej zbadano politykę transportową w polskich samorządach lokalnych, m.in. została przeprowadzona identyfikacja stanu systemów miejskiego transportu publicznego, analizom poddano migracje wahadłowe związane z dojazdami do pracy, a także przyjrzano się bliżej problemom transportowym w ośrodkach funkcjonalnych.

Druga cześć raportu zatytułowana ,,spojrzenie w głąb” ma charakter problemowy. W ramach niej eksperci przyglądają się bliżej:

* zachowaniom transportowym w Polsce;
* kierunkom miejskiej polityki transportowej;
* miejskim inwestycjom z zakresu publicznego transportu zbiorowego;
* znaczeniu kolei w obsłudze komunikacyjnej aglomeracji miejskich;
* rowerom w miastach.

**Kluczowe informacje**

* **Niewykorzystany potencjał**

Większość dużych i średnich miast posiada systemy transportu publicznego, jednak na ogół nie rozwiązują one lokalnych problemów komunikacyjnych. Tylko w jednej trzeciej miast o charakterze lokalnym funkcjonuje transport publiczny. W części ośrodków komunikacja zbiorowa na terenie miasta ma przede wszystkim funkcje socjalne, a oferta ukierunkowana jest na osoby starsze oraz młodzież i dzieci (dojazdy do szkół). Z kolei w innych ośrodkach (szczególnie dużych aglomeracjach miejskich) transport publiczny, poza pełnieniem funkcji socjalnej, jest elementem pozwalającym na odciążenie układu drogowego, zwłaszcza na trasach o największym natężeniu przemieszczeń wewnątrzmiejskich. Miastami o największej intensywności wykorzystania linii miejskich są: Warszawa, Białystok, Bydgoszcz. Natomiast najmniejszą oznacza się Gorzów Wielkopolski i Rzeszów. Intensywność wykorzystania linii miejskich w Warszawie jest prawie dziesięciokrotnie większa  
niż w Gorzowie Wielkopolskim.

* **Bezpłatna komunikacja coraz popularniejsza**

Całkowita darmowa komunikacja miejska występuje 15 w miastach (m.in.: Kozienice, Żory, Ostrołęka). Natomiast najczęstszym warunkiem uprawniającym do korzystania z bezpłatnych przejazdów jest przynależność do wybranych grup społecznych (uczniowie - Jastrzębie Zdrój , Warszawa; kierowcy - Opole, Kraków, niepełnosprawni - Lublin, Tarnów; bezrobotni - Rzeszów).

* **Hipokryzja**

Patrząc na politykę transportową przez pryzmat dokumentów strategicznych przyjmowanych przez polskie miasta, można zauważyć trend do redefiniowania priorytetów w zakresie wspieranych form mobilności miejskiej. Niestety **realne decyzje inwestycyjne czy organizacyjne nierzadko pozostają w jawnej sprzeczności z celami zapisanymi na papierze**.

W dodatku brakuje operacjonalizacji zapisów strategii, wskazania katalogu niezbędnych do podjęcia działań i inwestycji, a także harmonogramu ich realizacji.W efekcie wiele zapisów w dokumentach tworzących politykę transportową nie jest realizowanych. Zamiast tego podejmuje się doraźne decyzje w zależności od dostępności środków finansowych (z budżetu gminy oraz zewnętrznych), a także bieżącego klimatu społecznego i potrzeb politycznych.

* **Polityka bez danych**

Bardzo mało wiadomo o lokalnych systemach transportowych. Wiele, szczególnie mniejszych ośrodków w ogóle nie prowadzi monitoringu w tym zakresie. Z kolei większe jednostki prowadzą badania ruchu lub preferencji transportowych, wykorzystując własną unikalną metodologię, co uniemożliwia jakiekolwiek porównania. Dodatkowo w większości wypadków tego typu monitoring przeprowadzany jest stosunkowo rzadko. Trudno więc wykazać jakieś trendy czasowe. Pozostają wyrywkowe i nie zawsze poprawne dane Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) oraz opracowania eksperckie obejmujące pojedyncze miasta. W efekcie **planowanie rozwoju lokalnych systemów transportowych odbywa się głównie na podstawie szczątkowych informacji**, którymi dysponują urzędy miast.

* **Skazani na auto**

Od lat 90. w Polsce dynamicznie rośnie poziom motoryzacji. **Wzrastająca popularność samochodów, a także problemy finansowe zachęciły wiele ośrodków do ograniczenia roli transportu zbiorowego.** W efekcie w mniejszych miastach nieraz całkowicie likwidowano tę formę komunikacji. W innych przypadkach dochodziło do skracania niektórych tras lub zmniejszania częstotliwości kursów. Doprowadziło to do zmniejszenia dostępności usług publicznych dla mieszkańców mniejszych ośrodków i obszarów wiejskich wokół nich. To z kolei przełożyło się na większy popyt na podróże samochodem osobowym i tym samym na większe wydatki na infrastrukturę samochodową (drogi, parkingi, oświetlenia, itd.). W wielu wypadkach można wręcz mówić o wykluczeniu komunikacyjnym części osób, które z różnych względów nie mogą sobie pozwolić na podróże własnym samochodem. Wzrost ruchu na tych obszarach spowodował również zmniejszenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

* **Kolej z potencjałem**

Obecnie, średnio 45% gmin podmiejskich z obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich ma dostęp do systemu kolei podmiejskiej. Również ponad połowa miast lokalnych obsługiwanych jest transportem kolejowym. Jak pokazuje przykład Warszawy i Trójmiasta kolej aglomeracyjna może stać się wręcz swoistym kręgosłupem systemu transportowego.

**Wybrane rekomendacje:**

**Dla władz krajowych**

* **Jedną z kluczowych kwestii jest wprowadzenie jednolitych standardów w zakresie monitorowania zmian w zachowaniach transportowych ludności** (w tym badaniach ruchu,  
  badaniach preferencji komunikacyjnych, badaniach poziomu mobilności ludności itd.). Wydaje się, że konieczne byłoby zaproponowanie ustandaryzowanej metodyki badawczej, z której mogłyby korzystać ośrodki miejskie. Dodatkowo należałoby zadbać o powtarzalność analiz co najmniej w cyklach pięcioletnich (w tych samych okresach we wszystkich  
  ośrodkach, najlepiej w powiązaniu z Generalnym Pomiarem Ruchu, tj. 2020, 2025, 2030 itd.).
* **Wdrożenie rozwiązań wiążących politykę przestrzenną i transportową.** Wprawdzie „mleko” w dużej mierze już się „rozlało”, ale wprowadzenie rozwiązań wiążących rozwój przestrzenny jednostki z dostępnością transportową (szczególnie dostępnością transportu publicznego) w dalszym ciągu wydaje się niezbędne. Konsekwencje niekontrolowanego rozlewania się miast będą w Polsce odczuwane jeszcze długo (odczuwać je będą przede wszystkim samorządy lokalne). Niemniej jednak ciągle warto wprowadzić do polskiego prawodawstwa instrumenty, które dadzą samorządom większą kontrolę nad rozwojem przestrzennym miast i gmin. Pozwoli to ograniczyć koszty związane z rozwojem i utrzymaniem nowych sieci transportowych (nowych dróg czy połączeń autobusowych). W efekcie możliwa będzie realizacja postulatów związanych z budową miasta zwartego, zorientowanego na transport publiczny (np. koncepcja *transit-oriented development*, zakładająca rozwój przestrzenny wokół przystanków kolei miejskiej, metra bądź tramwaju).
* **Opracowanie systemu zachęt do współpracy międzygminnej w zakresie transportu.** Wspólne działania w zakresie organizacji sieci mogłyby doprowadzić do obniżenia kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego w poszczególnych ośrodkach. Poprawiłby się również poziom integracji, co mogłoby się przyczynić do poprawy dostępności (i obsługi większej liczby mieszkańców mniejszym kosztem). Dlatego też warto pomyśleć o stworzeniu systemu zachęt, ułatwień i narzędzi umożliwiających pogłębienie współpracy w zakresie transportu publicznego, a także wspólnej realizacji inwestycji drogowych

**Dla władz samorządowych**

* **Konieczna poprawa dostępności transportu publicznego.** Zaleca się miastomprzyjęcie lokalnych standardów w zakresie planowania infrastruktury przystankowej (z uwzględnieniem potrzeb osób starszych, niepełnosprawnych, opiekunów z dziećmi itd.); oraz ustalenie wytycznych w zakresie maksymalnych odległości przystanków transportu publicznego od zabudowy.
* **Zwiększenie znaczenia kolei.** Duże ośrodki o korzystnym układzie linii kolejowych powinny w obsłudze komunikacyjnej bezwzględnie wykorzystać możliwości, które daje włączenie kolei do obsługi komunikacyjnej miejskiego obszaru funkcjonalnego (MOF-u). Kolej aglomeracyjna/metropolitalna może stać się wręcz swoistym kręgosłupem systemu transportowego (pokazują to przykłady Warszawy i Trójmiasta). W oparciu o sieci stacji i przystanków można budować system zintegrowanych węzłów przesiadkowych wyposażonych w parkingi *park & ride* i *bike & ride*
* **Ruch rowerowy szansą dla miast.** Przez wiele lat ruch rowerowy był w dokumentach wyznaczających politykę transportową polskich miast traktowany marginalnie. Dopiero w ostatnim okresie zaczyna się dostrzegać jego potencjał. Transport rowerowy jest nieemisyjny i zajmuje zdecydowanie mniej przestrzeni niż transport samochodowy. Szczególnie w przypadku krótkich i średnich odległości (ok. 5 km) może znakomicie uzupełniać istniejącą sieć transportu publicznego.
* **Konsekwentne dążenie do wyznaczonych celów.** Konieczne jest długofalowe planowanie rozwoju systemów transportowych oraz zwrócenie szczególnej uwagi na konsekwencje w realizacji przyjętej przez dane miasto polityki transportowej.

**Raporty o stanie polskich miast**

Obserwatorium Polityki Miejskiej to inicjatywa Instytutu Rozwoju Miast i Regionów, której głównym produktem jest cykl 11 raportów tematycznych, ukazujących się w cyklu trzyletnim. Przedmiotem badań są wszystkie miasta w Polsce. Dotychczas ukazał się raport:

* *Rozwój gospodarczy;*
* *Niskoemisyjność i efektywność energetyczna;*
* *Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych;*
* *Mieszkalnictwo społeczne.*

Niebawem ukaże się: *Rewitalizacja; Demografia.*

|  |  |
| --- | --- |
| **KONTAKT:** |  |
| **Karol Janas**  Kierownik Obserwatorium Polityki Miejskiej  Instytut Rozwoju Miast i Regionów | **Ewa Goras** Redaktor raportuInstytut Rozwoju Miast i Regionów |
| tel.: (+48) 12 634 29 53, wew. 21  e-mail: kjanas@irm.krakow.pl | tel.: (+48) 12 634 29 53, wew. 35  e-mail: egoras@irm.krakow.pl |