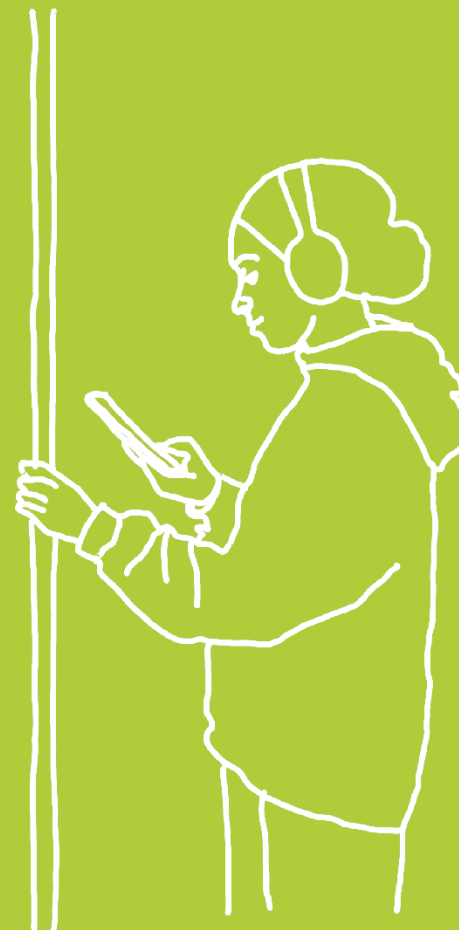




OT6 Transport publiczny

Zrównoważona mobilność miejska

9 maja 2024 r., godz.10.00 – 12.00 ONLINE





POLSKO-SZWAJCARSKI Program Rozwoju Miast

Szkolenie prowadzone przez doradców ZMP w ramach Projektu (Komponentu) Predefiniowanego pn. „Wsparcie miast w efektywnym wykorzystaniu Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy” w ramach Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast dofinansowane przez Fundusze Szwajcarskie wspierające zmniejszanie różnic gospodarczych i społecznych w Unii Europejskiej i budżet państwa.



Zespół realizujący webinar:



Wojciech Kłosowski

doradca ZMP



Sandra Kozica

doradczyni ZMP



Grzegorz Roman

doradca sektorowy ZMP



Informacje techniczne...

- Prosimy Państwa o ustawienie waszego opisu w okienku aplikacji Zoom w formacie **Imię_Nazwisko_Miasto**;
- Przed nami próba techniczna interaktywnego kontaktu uczestników z prowadzącym:

proszę Państwa o wpisanie
na czacie swojego imienia 😊

- Na czacie możecie Państwo zadawać pytania;
- Możecie Państwo także zgłaszać się i zadawać pytania przez mikrofon;
- Ale jeśli w danym momencie nie zabieracie Państwo głosu, prosimy o wyciszenie mikrofonów, .



Aplikacja Mentimeter...

A teraz wejdźcie Państwo do formularza poprzez:

- link i kod widoczny po prawej stronie,
- lub QR-kod,
- lub bezpośredni link dostępny na chacie.

Wpisujcie Państwo teraz w formularz MENTI **wasze swobodne skojarzenia z pojęciem zrównoważonej mobilności.**

Z czym kojarzy się
Państwu pojęcie
zrównoważonej mobilności?



www.mentimeter.com

KOD: **37937406**





Wprowadzenie do tematyki webinaru:

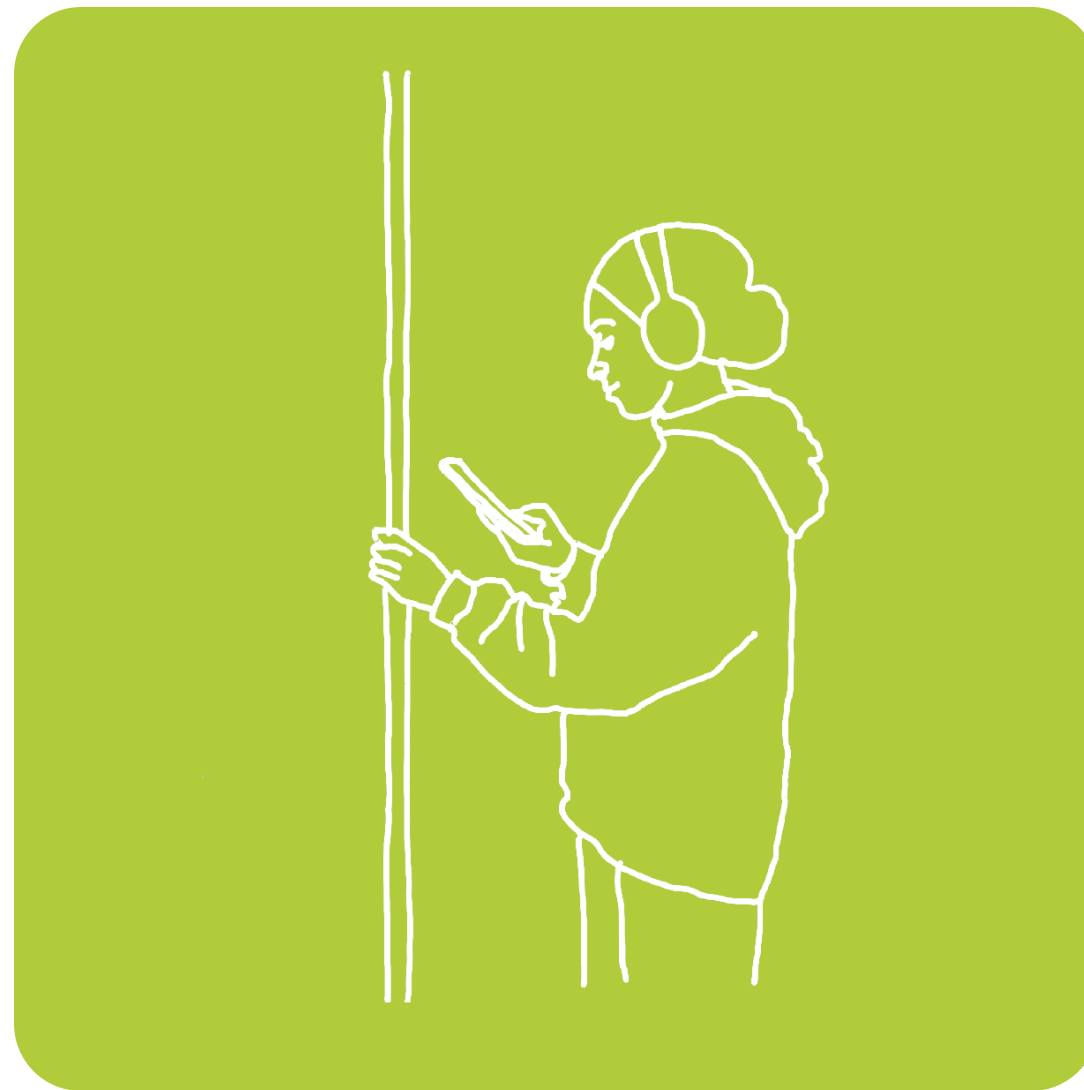
Celem webinaru jest:

- wsparcie Państwa w opracowywaniu koncepcji działań i poddziałań w obszarze tematycznym 6 Transport publiczny na etapie tworzenia Wstępnej Propozycji Projektu;
- pogłębienie Państwa wiedzy o zrównoważonej mobilności miejskiej, co jest warunkiem trafnego przygotowania działań i poddziałań z zakresu OT 6 we Wstępnej Propozycji Projektu.



Przypomnijmy zasady naboru...

- **SECO** (63,76%) **SDC** (36,24%).
- Minimum jedno działanie SECO, minimum jedno działanie SDC.
- W każdym z **12** obszarów tematycznych miasto może zaplanować maks. **2** działania.
- Liczba działań podstawowych ogółem nie może przekroczyć **15**.
- OT 6. jest finansowany z SECO.



OT 6. Transport publiczny



Poradnik „Transport publiczny”

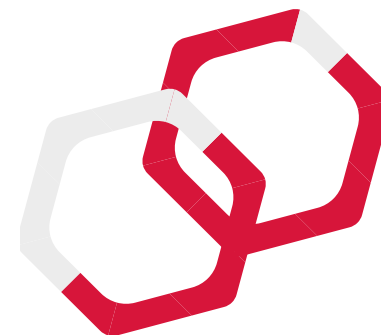
- Pod adresem internetowym strony [www https://wsparciemiast.pl/baza-wiedzy/ot-6/](https://wsparciemiast.pl/baza-wiedzy/ot-6/) znajdziecie państwo poradnik „Transport publiczny”, który pomoże Państwu dobrze przygotować projekt z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach Polsko-szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast.
- W poradniku czytamy: „W ramach obszaru tematycznego 6 „transport publiczny” mieści się nie tylko zbiorowy transport pasażerski organizowany przez władzę publiczną, ale także publiczna infrastruktura zrównoważonej mobilności, a więc w szczególności infrastruktura rowerowa i piesza, a także zagadnienia organizacji ruchu i sterowania nim, a wreszcie – zagadnienia przestrzenno-transportowe.”





Efekty (rezultaty) o kluczowym znaczeniu dla obszaru transportu publicznego

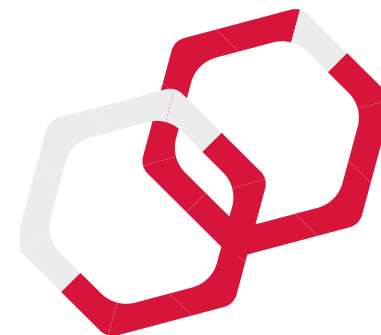
- Zmiana zachowań transportowych i zwiększenie liczby podróży realizowanych głównie pieszo, rowerem lub publicznym transportem zbiorowym;
- Zmniejszenie niekorzystnych emisji produkowanych do atmosfery przez transport zbiorowy;
- Likwidacja wykluczenia transportowego w obszarach funkcjonalnych miast;
- Zwiększenie akceptacji społecznej i przekonania do zrównoważonej mobilności, w szczególności zmiany środka transportu.





Program Szwajcarski – wskaźniki

- W_{15R}** Praca przewozowa transportu publicznego w ujęciu rocznym [paskm]
- W_{16P}** Liczba nowych niskoemisyjnych pojazdów transportu publicznego [szt.]
- W_{17P}** Liczba nowych obiektów wspierających rozwój transportu elektrycznego (trakcje, punkty ładowania itp.) [szt.]
- W_{18P}** Długość ścieżek rowerowych zbudowanych lub wyznaczonych w wyniku zmian w organizacji ruchu [km]
- W_{19P}** Liczba zorganizowanych wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność [szt.]
- W_{20P}** Liczba zrealizowanych inicjatyw na rzecz zmniejszenia niekorzystnych emisji do atmosfery i ograniczenia wykluczenia transportowego [szt.]

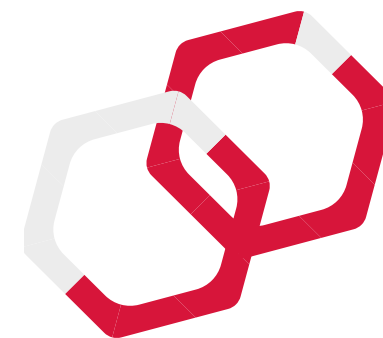




Kryteria merytoryczne dla Części A wniosku (max 40 pkt)

Uzasadnienie projektu (max 17 pkt)

15-17 pkt - diagnoza jest kompletna, spójna wewnętrznie i tworzy logiczną całość. Została przeprowadzona w oparciu o aktualne dane (ilościowe i jakościowe, z wykorzystaniem wniosków zawartych w raporcie/ach z badań) w szczególności związanych z obszarami tematycznymi Programu. Precyzyjnie wskazano fragmenty w dokumentach źródłowych odnoszące się do konkretnych zagadnień diagnostycznych, jak i celów rozwojowych. Logicznie i spójnie z diagnozą zdefiniowano w pełni uzasadnioną potrzebę realizacji projektu.

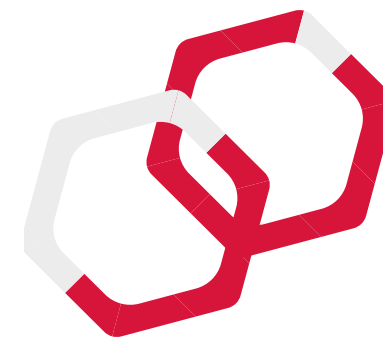




Kryteria merytoryczne dla Części A wniosku (max 40 pkt)

Uzasadnienie projektu (max 17 pkt)

Przeprowadzono poprawną i zrozumiałą hierarchizację problemów oraz wykazano stopień powiązania i wzajemnych zależności między wskazanymi problemami i celami. W diagnozie przedstawiono pogłębioną analizę uwarunkowań zewnętrznych, zidentyfikowano potrzebę współpracy w obszarze funkcjonalnym, opisując jej wpływ na realizację celów rozwojowych miasta.

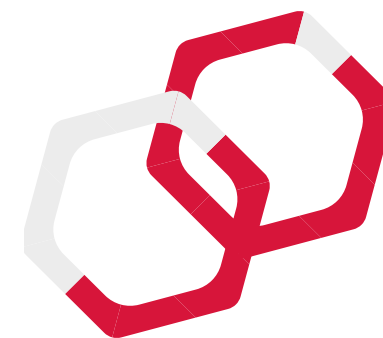




Kryteria merytoryczne dla Części A wniosku (max 40 pkt)

Uzasadnienie projektu (max 17 pkt)

Cele projektu wynikają ze zdiagnozowanych problemów i wyzwań i uwzględniają potencjały. Cele projektu są spójne z celami Programu (kontrybuują do celów Programu) i przyczyniają się do realizacji celów określonych w długofalowej polityce rozwoju miasta. Powiązanie celów projektu z celami strategicznymi rozwoju miasta jest czytelne i uzasadnione. Wyczerpująco wskazano komplementarność wzajemną celów.





Jak zbudować bazę diagnostyczną uzasadniającą działania z OT6?

- Sprawdźcie Państwo części diagnostyczne posiadanych dokumentów strategicznych!
- Uzupełnijcie diagnozy o **aktualne dane statystyczne**. Sięgnijcie przede wszystkim do Raportu predefiniowanego, Monitora Rozwoju Lokalnego oraz Banku Danych Lokalnych GUS
- Przeprowadźcie badania ilościowe i jakościowe. Pamiętajcie o specyfice badania potrzeb transportowych mieszkańców.





Planowany
przebieg webinaru:

SZWAJCARSKO-POLSKI
Program Współpracy



Blok I: Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Celem bloku I jest wyjaśnienie podstawowych pojęć w zakresie OT 6, aby pomóc miastom w trafnym formułowaniu działań.



SZWAJCARSKO-POLSKI
Program Współpracy



Blok II: Priorytet mobilności pieszej: znaczenie, cele, rozwiązania

Celem bloku jest wyjaśnienie miastom zasad przygotowywania działań z zakresu mobilności pieszej w ramach OT 6 Transport publiczny.



SZWAJCARSKO-POLSKI
Program Współpracy



Blok III: Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności

Celem bloku jest wyjaśnienie miastom zasad przygotowywania działań z zakresu mobilności rowerowej w ramach OT 6 Transport publiczny.



SZWAJCARSKO-POLSKI
Program Współpracy



Blok IV: Zbiorowy transport publiczny w miastach

Celem bloku jest wyjaśnienie miastom zasad przygotowywania działań z zakresu zbiorowego transportu pasażerskiego w ramach OT 6.





Blok I: Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Celem bloku I jest wyjaśnienie podstawowych pojęć w zakresie OT 6, aby pomóc miastom w trafnym formułowaniu działań.





Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Najpierw
sprawdźmy
wyniki burzy
mózgów w
aplikacji
Mentimeter



Napisz, z czym kojarzy ci się termin "zrównoważona mobilność"?

26 responses





Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Mobilność miejska to zjawisko codziennego przemieszczania się mieszkańców oraz przyjezdnych korzystających z usług miejskich, związana z ich wszelką aktywnością, realizowana zarówno środkami transportu, jak i pieszo.

Nie mylmy mobilności z transportem! Mobilność, to nasza potrzeba przemieszczania się po mieście w różnych sprawach. Transport to system obsługujący tę potrzebę: sieć transportowa i infrastruktura transportu.



Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Miejska sieć transportowa a infrastruktura transportu...

Sieć transportowa to intencjonalnie wyznaczony system węzłów (punktów) transportowych i łączących je powiązań (tras) transportowych przeznaczony do realizacji transportu osób i towarów.

Sieć transportowa jest niemal zawsze wyznaczona na istniejącej infrastrukturze transportowej, lecz nie jest z nią tożsama! Infrastruktura to system techniczny, a sieć – system organizacyjny. To infrastruktura ma być podporządkowana regułom sieci transportowej, a nie odwrotnie!



Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Dlaczego mobilność miejska wymaga zrównoważenia?

- Współczesne miasto może sprawnie funkcjonować tylko dzięki swemu „krwiobiegowi”, jakim jest sieć transportowa. Bez tej sieci miasto by zamarło.
- Na jakie „choroby układu krążenia” mogą chorować współczesne miasta?

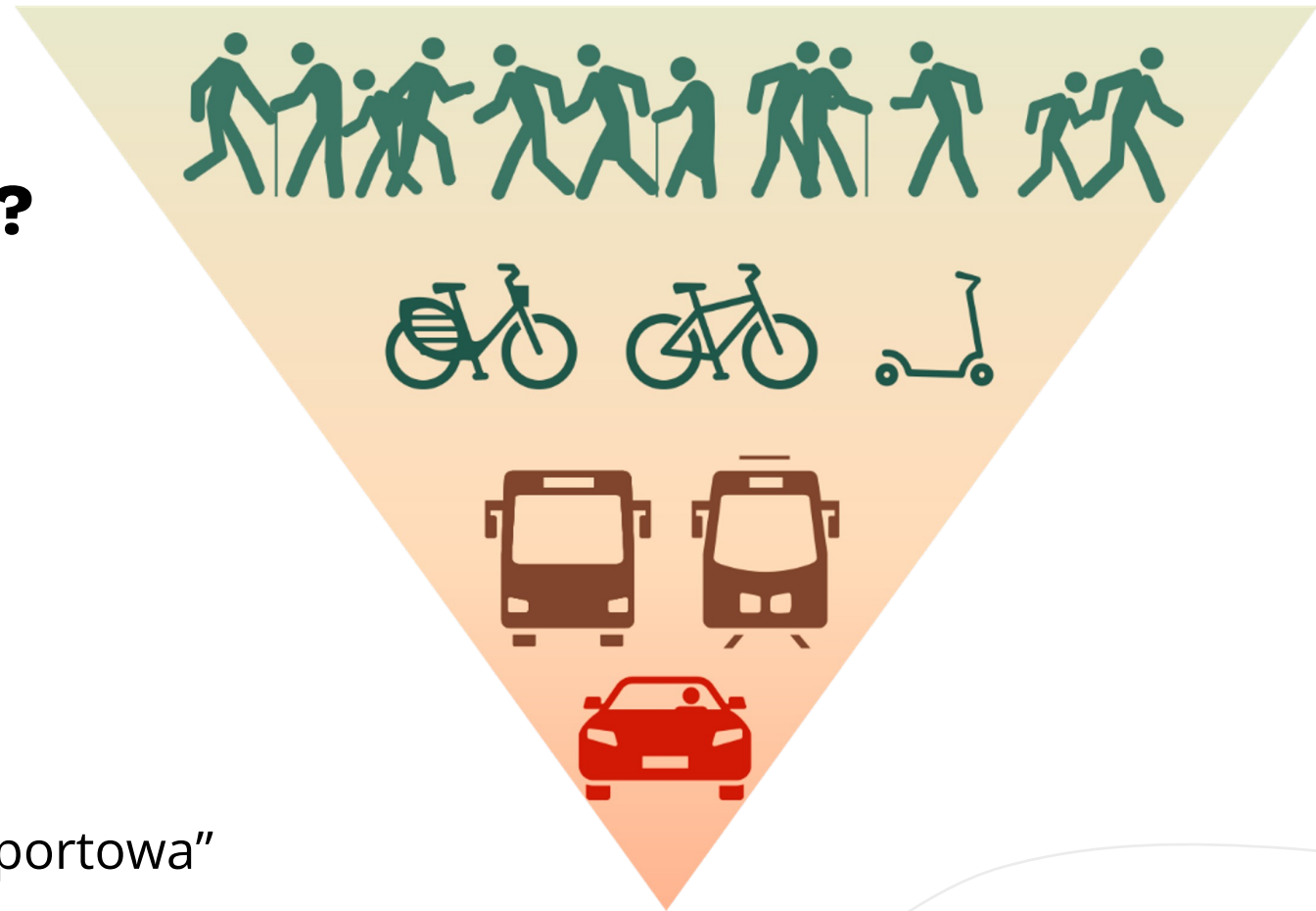


Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

- Samochód indywidualny nie może już być podstawą transportu po mieście. Jego stosowanie musi być radykalnie ograniczone.
- Transport publiczny jest dziś niezbędnym elementem sieci transportowej każdego dużego miasta. Ale nie jest on transportem door-to-door.
- Ten warunek spełni w mieście rower, hulajnoga, UTO i UWR. To środki indywidualne i dojedziemy nim tam, gdzie chcemy.
- We współczesnym mieście najważniejszą składową zrównoważonej mobilności jest ruch pieszy.



Czym jest zrównoważona mobilność miejska?



Odwrócona „piramida transportowa”



Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

PODSUMOWANIE:

- W Polsko-Szwajcarskim Programie Rozwoju Miast OT6 *Transport publiczny* jest finansowany z SECO;
- W OT6 mieści się infrastruktura zrównoważonej mobilności (a więc piesza, rowerowa i zbiorowy transport pasażerski) a także zagadnienia organizacji ruchu i przestrzenno-transportowe;
- W OT6 kluczowy jest priorytet ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego.





Czym jest zrównoważona mobilność miejska?

Czy macie Państwo pytania?





Blok II: Priorytet mobilności pieszej: znaczenie, cele, rozwiązania

Celem bloku jest wyjaśnienie miastom zasad przygotowywania działań z zakresu mobilności pieszej w ramach OT 6 Transport publiczny.





Priorytet mobilności pieszej...

Czym jest ruch pieszy?

- **Ruch pieszy** to część ruchu drogowego polegająca na przemieszczaniu się pieszych, a więc osób znajdujących się na drodze poza pojazdem.
- Za pieszego uważa się również osobę prowadzącą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat poruszającą się w wózku dziecięcym lub kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej.



Priorytet mobilności pieszej

„Pieszy w mieście to każdy, kto przemieszcza się przez miasto na własnych nogach. A więc – zwróćmy uwagę – nie tylko osoba przez miasto idąca, ale także biegacze miejscy czy osoby uprawiające Nordic Walking, idące o kulach, korzystające z „balkonika”. Pieszymi są osoby spacerujące w tempie 2 km/h i pędzące do pracy w tempie 8 km/h. Strumienie pieszych są zróżnicowane podobnie jak strumienie pojazdów”.





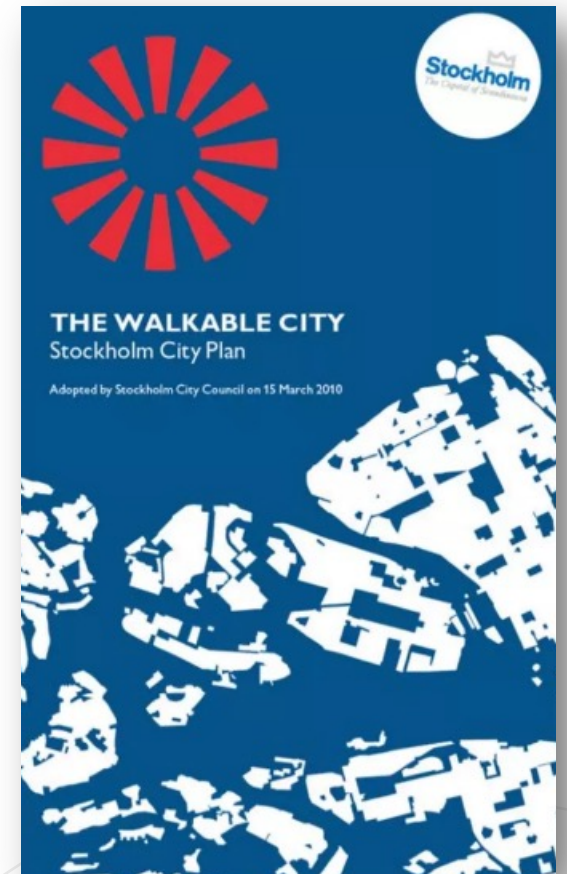
Priorytet mobilności pieszej...

Mobilność piesza a zdrowie

W 2010 roku Sztokholm przyjął nową strategię rozwoju zatytułowaną „THE WALKABLE CITY Stockholm City Plan”.

Uzasadnienie „pieszej” strategii jest prozdrowotne:

- Siedzący tryb życia jest fatalny dla zdrowia populacji.
- Musimy zmobilizować ich ludzi chodzenia przynajmniej 3 km dziennie, a najlepiej 6 – 10 km.
- Chodzenie likwiduje nadwagę będącą przyczyną m.in. chorób układu krążenia;
- Chodzenie także skutecznie redukuje stres.





Priorytet mobilności pieszej...

Inne argumenty na rzecz mobilności pieszej: **ŚRODOWISKO I KLIMAT**

Mobilność piesza chroni klimat ograniczając emisję CO₂;

Mobilność piesza poprawia w mieście jakość środowiska:

- ogranicza emisje zanieczyszczeń gazowych: NO_x, CO, C₆H₆,
- ogranicza emisję pyłów zawieszonych PM:
 - pyłu submikronowego PM1,0 pochodzącego z silników;
 - pyłu grubego PM2,5–10 pochodzącego ze ścierania okładzin hamulcowych, opon i nawierzchni dróg.
- ogranicza emisje hałasu i drgań nieakustycznych.



Priorytet mobilności pieszej...

Inne argumenty na rzecz mobilności pieszej: **gospodarka lokalna miasta;**

Infrastruktura piesza jest **wielokrotnie tańsza** od samochodowej dla porównywalnego strumienia ruchu.

Mobilność piesza **poprawia ekonomikę miasta**, w szczególności **aktywizuje gospodarczo śródmieście** zwiększając obroty handlu, gastronomii i usług.

- „Samochód nie robi zakupów”. Dlaczego w galerii handlowej nie można wjechać samochodem pod poszczególne sklepy?
- przykład Kopenhagi
- przykład Krakowa;



Priorytet mobilności pieszej...

Inne argumenty na rzecz mobilności pieszej: **ład przestrzenny miasta;**

- Mobilność piesza zdecydowanie oszczędniej wykorzystuje przestrzeń miejską, uwalniając ją na inne funkcje.
- Dla większości dużych i średnich miast, a także dla części małych miast, nie jest możliwa realizacja modelu, gdzie samochód indywidualny miałby dość przestrzeni na płynny dojazd i parkowanie kolejno w wielu miejscach w różnych porach doby.



Priorytet mobilności pieszej

Dla londyńskiego City istnieje wyliczenie, że gdyby próbowano wybudować tyle infrastruktury drogowej, aby zaspokoić w pełni potrzebę dojazdu i parkowania, wówczas na ulice i parkingi trzeba byłoby zająć niemal półtorakrotność CAŁEJ powierzchni miasta.





Priorytet mobilności pieszej...

W OT6 mogą być realizowane przykładowo następujące działania:

- (...) wprowadzenie chodników, zieleni lub poszerzenia dla niechronionych uczestników ruchu drogowego tam, gdzie to możliwe;
- poprawa dostępności do infrastruktury poprzez budowę chodników, infrastruktury rowerowej czy wyznaczanie dodatkowych miejsc i obszarów odpoczynku, gastronomii, handlu, które w perspektywie aktywizują obszar;
- poprawa jakości infrastruktury pieszej;
- szerokie kampanie społeczne z zakresu zrównoważonej mobilności; uczestnictwo szkół i uczelni w projektach i programach dotyczących zrównoważonej mobilności.



Priorytet mobilności pieszej...

Co tworzy w mieście priorytet dla mobilności pieszej?

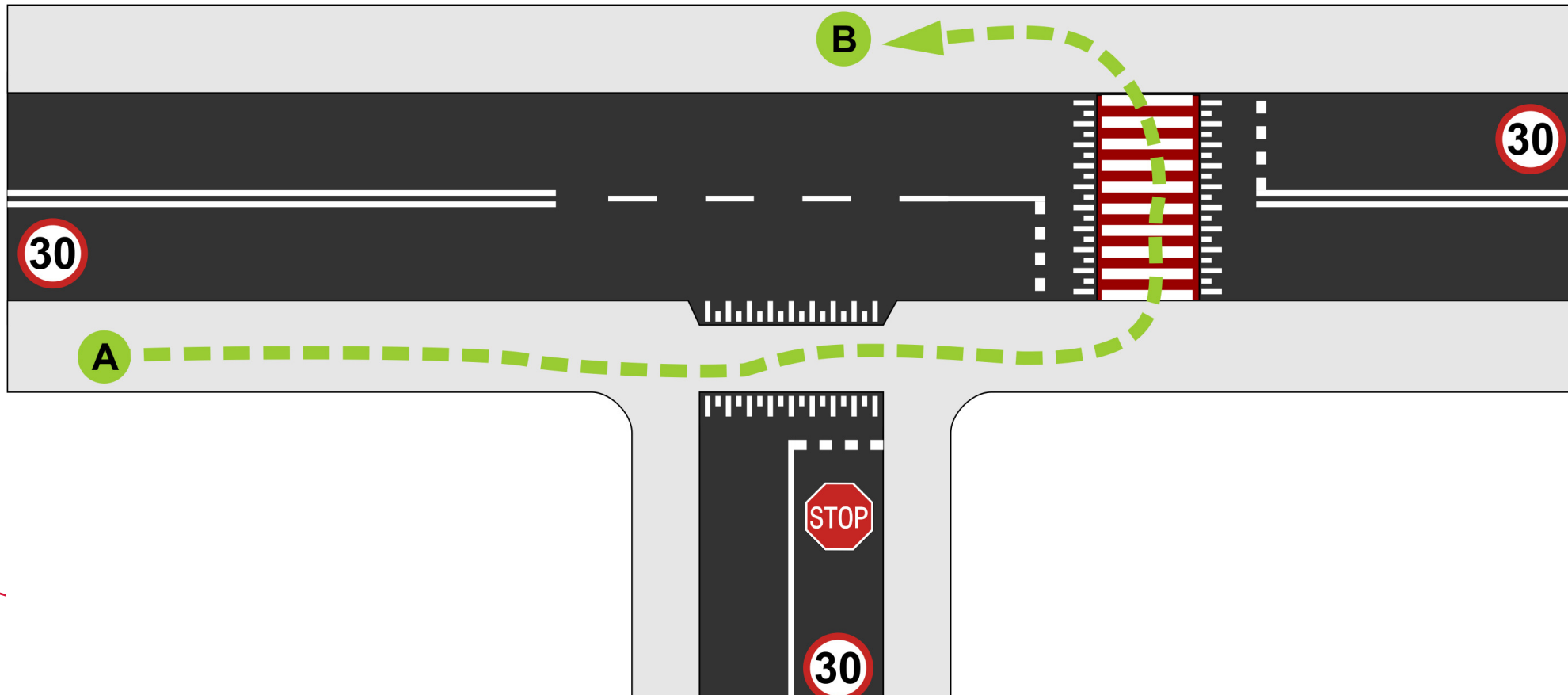
Wszystko, co sprawia, że piechotą poruszamy się wygodniej i bezpieczniej, niż samochodem, a przykładowo:

- odpowiednio szerokie i wygodne chodniki (np. trójpasmowe);
- rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo pieszych, np.:
 - przejścia piesze z zawężonym przekrojem,
 - przejścia wyniesione, skrzyżowania z wyniesioną tarczą,
 - zawężone wloty na skrzyżowania,
 - chodniki poprzeczne na wlotach ulic podporządkowanych,
 - antyzatoki przystankowe („przystanki półwyspowe”).



Priorytet mobilności pieszej...

Co tworzy w mieście priorytet dla mobilności pieszej?





Priorytet mobilności pieszej

Strefa zamieszkania:

Szczególny obszar (oznaczony znakiem D-40), w którym pieszy jest uprzywilejowany:

- bezwzględne pierwszeństwo pieszych w całej strefie;
- udostępnienie pieszym całej jezdni;
- ograniczenie prędkości do 20 km/h w całej strefie;
- parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach.





Priorytet mobilności pieszej

Strefa uspokojonego ruchu „Tempo 30”:

- Obszarowe ograniczenie prędkości do 30 km/h w całej Strefie;
- Dodatkowe rozwiązania inżynieryjne spowalniające ruch (wyniesienia przejść i skrzyżowań, zawężanie przekrojów przejść, esowanie toru jazdy itp.);
- Strefa „Tempo 30” jest elementem OT 4 Poprawa bezpieczeństwa publicznego.





Priorytet mobilności pieszej

Co jeszcze tworzy priorytet dla mobilności pieszej?

- Zmiana świadomości mieszkańców poprzez kampanie edukacyjne i promocyjne;
- Wynikająca z niej zmiana zachowań transportowych mieszkańców i wybieranie przez nich bardziej zrównoważonych indywidualnych modeli mobilności;
- Docelowo chodzi nam o ukształtowanie w mieście nowej kultury mobilności zrównoważonej.





Priorytet mobilności pieszej...

Elementy najważniejsze z punktu widzenia sprawności instytucjonalnej miasta w kreowaniu priorytetu mobilności pieszej:

- Kompetentne kadry w komórkach Urzędu lub jednostkach organizacyjnych odpowiedzialnej za planowanie przestrzenne i organizację ruchu.
- Uporządkowany system planowania i kształtowania przestrzeni publicznych w mieście. Warto mieć zapisane w którymś z dokumentów strategicznych gminy standardy ruchu pieszego w formie wytycznych dla projektantów rozwiązań przestrzennych (zalecanym rozwiązaniem jest opisanie standardów w formie, która umożliwia cytowanie ich następnie w opisach przedmiotu zamówienia przy postępowaniach na projektowanie przestrzeni miejskich).
- Przedsięwzięcia na rzecz zmiany świadomości społecznej bardzo często wymagają zaangażowania kompetentnych kadr partnerów tych przedsięwzięć: szkół, uczelni, organizacji pozarządowych itd.



Priorytet mobilności pieszej – **PODSUMOWANIE:**

- W OT6 infrastruktura mobilności pieszej kwalifikuje się w całości, jednak musi kreować faktyczny priorytet mobilności pieszej;
- Diagnostyczne przesłanki dla działań z zakresu infrastruktury pieszej powinny być środowiskowe, zdrowotne i aktywizacyjno-gospodarcze;
- Powiązaniem przedsięwzięciem jest Strefa „Tempo 30”, która należy do OT4 ***Poprawa bezpieczeństwa publicznego.***





Priorytet mobilności pieszej...

Czy macie Państwo pytania?





Blok III: Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności

Celem bloku jest wyjaśnienie miastom zasad przygotowywania działań z zakresu mobilności rowerowej w ramach OT 6 Transport publiczny.





Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności ...

Co to jest ruch rowerowy?

- Ruch rowerowy, to **część ruchu drogowego realizowanego za pomocą rowerów**, a więc jedno- lub wielośladowych pojazdów kołowych napędzanych siłą mięśni poruszających się nim osób za pomocą przekładni mechanicznej, wprowadzanej w ruch (najczęściej) nogami.
- W szerszym znaczeniu ruch rowerowy obejmuje także ruch rowerów elektrycznych. Częścią ruchu rowerowego jest ruch realizowany za pomocą rowerów miejskich na wynajem.



Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności ...

Co to są UWR (urządzenia wspomagające ruch)?

- **UWR** (urządzenie wspomagające ruch) to urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni.
- W praktyce UWR to rolki, wrotki, deskorolki, hulajnogi bez silnika, monocykle bez silnika itp.
- Z UWR można korzystać bez ograniczeń wiekowych i bez uprawnień. Można jechać po chodniku, po drodze dla pieszych i po drodze dla rowerów, nie wolno jednak wjeżdżać na pas ruchu dla rowerów na jezdni.





Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności ...

Co to są UTO (urządzenia transportu osobistego)?

- **UTO** (urządzenie transportu osobistego) to pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe.
- Chodzi o deskorolki elektryczne, deski żyroskopowe, monocykle elektryczne, segway'e, rolki elektryczne i wszelkie inne elektryczne pojazdy jednoosobowe bez siedzenia.
- Jadąc na UTO, można korzystać z chodnika lub drogi dla rowerów (ale już nie z pasa dla rowerów wydzielonego z jezdni).





Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności ...

Hulajnoga elektryczna – odrębna kategoria pojazdów indywidualnych

Podstawowym szlakiem dla hulajnóg elektrycznych jest droga dla rowerów albo pas ruchu dla rowerów: jeśli jest, użytkownik hulajnogi ma obowiązek po niej jechać.

Z jezdni osoba na hulajnodze może korzystać, jeśli nie ma drogi albo pasa dla rowerów. Jest to jednak możliwe tylko, gdy na danej drodze maksymalna dozwolona prędkość wynosi nie więcej niż 30 km/h.

Po chodniku na hulajnodze elektrycznej można jechać tylko, jeśli nie ma drogi albo pasa ruchu dla rowerów, a dozwolona na jezdni prędkość jest wyższa niż 30 km/h.





Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności ...

Środek mobilności:	KORZYŚCI ŚRODOWISKOWE	KORZYŚCI ZDROWOTNE	KORZYŚCI GOSPODARCZE	KORZYŚCI PRZESTRZENNE
Rower	TAK	TAK	TAK	TAK
UWR	TAK	TAK	trudno powiedzieć	TAK
UTO	TAK	NIE	TAK	TAK
Hulajnoga elektryczna	TAK	NIE	TAK	TAK



Mobilność rowerowa...

System roweru miejskiego i hulajnogi miejskiej

- Popularne są komercyjne systemy, z prywatnym operatorem.
- Jednak działają z sukcesem także systemy roweru miejskiego, których operatorem jest samorząd lokalny (np. system roweru miejskiego Suwer w Suwałkach).





Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności

W OT6 mogą być realizowane przykładowo następujące działania:

- Modernizacja przekrojów drogowych, przebudowa pasów ruchu na rzecz innych uczestników ruchu drogowego (np. [...] drogę dla rowerów), poszerzenia dla niechronionych uczestników ruchu drogowego tam, gdzie to możliwe;
- Poprawa jakości infrastruktury rowerowej, budowa lub wydzielanie drogi dla rowerów, zwiększenie długości tras rowerowych, rowerowo-piesznych i pasów sugerowanego toru jazdy dla rowerów;
- Szerokie kampanie społeczne z zakresu zrównoważonej mobilności;
- Uczestnictwo szkół i uczelni w projektach i programach dotyczących zrównoważonej mobilności.



Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności

Elementy najważniejsze z punktu widzenia sprawności instytucjonalnej miasta w kreowaniu priorytetu mobilności rowerowej:

- Rozwiązania na rzecz ruchu rowerowego, UTO i UWR wymagają kompetentnych kadr w komórce organizacyjnej Urzędu lub jednostce samorządu odpowiedzialnej za: planowanie przestrzenne i organizację ruchu.
- Uporządkowany system planowania i kształtowania przestrzeni publicznych w mieście. Warto mieć zapisane w którymś z dokumentów strategicznych gminy standardy ruchu rowerowego w formie wytycznych dla projektantów rozwiązań przestrzennych (zalecanym rozwiązaniem jest opisanie standardów w formie, która umożliwia cytowanie ich następnie w opisach przedmiotu zamówienia przy postępowaniach na projektowanie przestrzeni miejskich).
- Przedsięwzięcia na rzecz zmiany świadomości społecznej bardzo często wymagają zaangażowania kompetentnych kadr partnerów tych przedsięwzięć: szkół, uczelni, organizacji pozarządowych itd.



Mobilność rowerowa i nowe środki mobilności...

PODSUMOWANIE:

- W OT6 infrastruktura mobilności rowerowej jest w pełni kwalifikowalna;
- Przyjęcie standardów rowerowych odpowiednim dokumentem miejskim, to przesłanka do stwierdzenia dojrzałości instytucjonalnej miasta.
- Powiązanie ze strefą „Tempo 30” (OT4) umożliwia jazdę hulajnóg elektrycznych pasem ruchu dla rowerów w jezdni, a więc uwalnia chodnik.





Mobilność rowerowa i nowe środki zrównoważonej mobilności ...

Czy macie Państwo pytania?





Blok IV: Zbiorowy transport publiczny w miastach

Celem bloku jest wyjaśnienie miastom zasad przygotowywania działań z zakresu zbiorowego transportu pasażerskiego w ramach OT 6.





Zbiorowy transport publiczny w miastach

Co to jest miejski transport publiczny?

- **Miejski transport publiczny** na danym terenie to system transportu pasażerskiego, realizowany przez przewoźnika publicznego lub nadzorowany przez podmiot publiczny, oparty głównie o wieloosobowe środki transportu, regularne linie, stały rozkład jazdy i taryfę opłat.
- Składową systemu miejskiego transportu publicznego może być podsystem DRT (Transport na życzenie) realizowany bez regularnych linii i rozkładu jazdy, czasem również pojazdami indywidualnymi lub do 9 miejsc.



Zbiorowy transport publiczny w miastach

Na system transportu publicznego w mieście składa się:

- sieć transportowa:
 - trasy wytyczone po istniejącej infrastrukturze drogowej danego miasta;
 - węzły (przystanki, węzły przesiadkowe);
- tabor i jego obsługa:
 - pojazdy;
 - podsystem zasilania w energię (trakcja, system tankowania, system ładowania);
 - zaplecze utrzymania i naprawcze;
- system organizacyjno-finansowy:
 - rozkład jazdy;
 - system biletowy;
- system sterowania (dyspozycja , informacja pasażerska itp.).



Zbiorowy transport publiczny w miastach

JAKOŚĆ transportu publicznego...

Jakość systemu transportu zależy od jego najsłabszego ogniwa:

- infrastruktury przystanków z urządzeniami,
- trafnie wytyczonych tras,
- sensownego rozkładu jazdy dostosowanego do potrzeb,
- wygodnego taboru wysokiej jakości,
- sensownego kosztu podróży i wygodnego systemu zakupu usługi przewozowej.

Taborowi bezemisyjnemu będzie poświęcony odrębny webinar.



Zbiorowy transport publiczny w miastach

Podsystem transportu publicznego: DRT

Tam, gdzie nie ma uzasadnienia ekonomicznego dla regularnej linii, musi dotrzeć transport DRT.

- DRT (demand-responsive transport – transport na życzenie) – to podsystem pasażerskiego transportu publicznego bez stałych linii i rozkładów jazdy, realizowany pojazdami małymi i średnimi zamawianymi według indywidualnych potrzeb.
- Częścią rozwiązania DRT jest aplikacja na urządzenia mobile umożliwiająca zamawianie przewozu oraz rezerwowy system telefonicznego zamawiania (dla osób wykluczonych cyfrowo, które stanowią istotny segment klientów DRT).



Zbiorowy transport publiczny w miastach

W OT6 mogą być realizowane przykładowo następujące działania:

- Poprawa jakości infrastruktury dla transportu zbiorowego, budowa wiat przystankowych;
- Integracja taryfowo-biletowa (wprowadzenie jednego biletu, wspólnej taryfy dla kilku przewoźników), wprowadzenie przewoźników do systemu elektronicznego (np. system dynamicznej informacji pasażerskiej, system jakdojade.pl), czy koordynacja rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami, na co może przełożyć się m.in. zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów;
- Wprowadzanie taboru niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego (autobusy o odpowiednich normach spalania, autobusy hybrydowe, autobusy elektryczne bądź napędzane innymi niekonwencjonalnymi źródłami energii);
- Elektromobilność, wymiana floty pojazdów na bezemisyjne (pojazdy jednostek samorządu terytorialnego);
- Montaż ładowarek elektrycznych przy generatorach ruchu w miastach.



Zbiorowy transport publiczny w miastach

Elementy najważniejsze z punktu widzenia sprawności instytucjonalnej miasta w kreowaniu priorytetu transportu zbiorowego:

- System transportu zbiorowego na ogół jest realizowany przez wyodrębnioną jednostkę organizacyjną (spółkę, zakład komunalny) i ważne jest, aby kadry kierownicze tej jednostki miały nie tylko kompetencje do bieżącego realizowania zadań, ale także – aby rozumiały cele strategiczne w obszarze transportu i umiały planować ich osiągnięcie.
- System pasażerskiego transportu zbiorowego działający w oparciu o stały rozkład jazdy, linie regularne i stałe przystanki, to nie wszystko. Rozwiązaniem dodatkowym (lub w uzasadnionych sytuacjach podstawowym) jest transport DRT.
- W zakresie edukacji na rzecz zmiany zachowań transportowych zalecanym rozwiązaniem jest współpraca z interesariuszami społecznymi. Prowadzenie kampanii edukacyjnej warto więc powierzyć organizacjom pozarządowym.



Zbiorowy transport publiczny w miastach

PODSUMOWANIE:

- W OT6 przez *zbiorowy transport pasażerski* rozumie się nie tylko transport na liniach regularnych, ale także transport na życzenie;
- W OT6 działania z zakresu zbiorowego transportu pasażerskiego powinny uwzględniać całość systemu: sieć transportową, tabor i obsługę, sterowanie i system organizacyjny;
- Jedną z przesłanek dojrzałości instytucjonalnej są kompetentne kadry jednostki organizującej w mieście zbiorowy transport pasażerski.





Zbiorowy transport publiczny w miastach

Czy macie Państwo pytania?





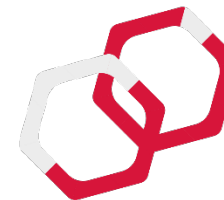
**Prosimy teraz
o wypełnienie ankiety!
Link znajduje się
na czacie spotkania.**



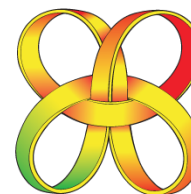
DZIĘKUJEMY PAŃSTWU 😊

SZWAJCARSKO-POLSKI

Program Współpracy



Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej



ZWIĄZEK
MIAST
POLSKICH