



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Założenia

*do Planu mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna
na lata 2016-2025*



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to strategiczny dokument tworzony w celu określenia potrzeb mobilności ludzi. Taki rozwój ma na celu między innymi pobudzenie gospodarki w miastach i ich otoczeniu, oraz podniesienie jakości życia społeczeństwa. Plan opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

Komisja Europejska po raz pierwszy nawiązała do zagadnienia miejskiej mobilności w roku 1995. Następnie w 2001 i 2007 roku kolejno powstały dokumenty nazywane Białą i Zieloną Księgą. Na podstawie konsultacji, w 2009 r. wprowadzono dokument nazywany „Planem działania na rzecz mobilności w miastach” („Action plan on urban mobility”). Najważniejszym, ze względu na plany zrównoważonej mobilności miejskiej, jest zestaw dokumentów z 2013 roku nazywany „Zestawem mobilności miejskiej” („Urban mobility package”). Zawiera on załącznik, który dokładnie rozwija zagadnienie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable urban mobility plans). Sformułowano w nim główny cel planów mobilności:

„Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.”

1 Cele planu mobilności

Kiedy rozwój mobilności możemy uznać za zrównoważony? Jeżeli potrzeby społeczności oraz przedsiębiorców w zakresie mobilności zostaną spełnione, przyczyniając się do podwyższenia standardu życia oraz rozwoju gospodarki, a stan środowiska naturalnego ulegnie polepszeniu poprzez zmianę dotychczasowych nawyków.

Plan mobilności ma na celu stworzenie komfortowego systemu transportu poprzez spełnienie – jako minimum – następujących celów:

- zapewnia wszystkim obywatelom takie opcje transportowe, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
- poprawia stan bezpieczeństwa;
- przyczynia się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
- poprawia wydajność i efektywność kosztową transportu osób i towarów;
- wpływa pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej bazuje na długofalowej wizji rozwoju mobilności dla całej aglomeracji miejskiej, która obejmuje wszystkie środki i formy transportu: publiczne i prywatne,



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, w ruchu i w czasie postoju. Dokument ten nawiązuje do już istniejących dokumentów zawierających tzw. wyzwania twarde (dotyczących rozbudowy lub modernizacji), jak i, nawiązując do zachodnich standardów, skupia się na tzw. wyzwaniach miękkich – zmianie nawyków, edukacji prośrodowiskowej, odpowiedzialności i partycypacji społecznej.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2 Założenia

2.1 Ruch samochodowy

Działania związane z ruchem samochodowym odnoszą się do realizacji celów dotyczących bardziej efektywnego wykorzystania samochodów przy zapewnieniu płynności ruchu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju. Ze względu na potrzeby środowiska, w zrównoważonej mobilności udział samochodów w ogóle podróży zmniejsza się, szczególnie poprzez takie działania, jak carpooling (wspólne podróże do pracy). Charakter ruchu samochodowego w mieście kształtowany jest strefowo, rozpoczynając od stref uspokojonego ruchu w centrum i na terenie osiedli, a kończąc na zapewnieniu płynności przemieszczania się na obrzeżach miasta, z przekierowaniem ruchu tranzytowego na obwodnice. W pobliżu ciągów, podczas eksploatacji których może dochodzić do negatywnego oddziaływania na środowisko, stosuje się rozwiązania minimalizujące, takie jak naturalne i sztuczne ekrany akustyczne.

2.2 Ruch rowerowy

Miejskie podróże rowerem są wydajną i efektywną formą przemieszczania się, optymalną na krótkich i średnich odległościach. Jazda rowerem przynosi wiele korzyści, zauważalnych dla samego użytkownika tego środka transportu, jak i dla innych mieszkańców obszaru. Zwrócenie się w stronę komunikacji rowerowej, stanowiącej dobrą alternatywę dla komunikacji samochodowej, spowoduje docelowo ograniczenie kongestii, ograniczenie zanieczyszczeń, ułatwione parkowanie i większą elastyczność. Podstawą do realizacji tych założeń jest prowadzenie inwestycji usprawniających komunikację rowerową, w tym:

- analiza i poprawa ciągłości i gęstości sieci rowerowej,
- poprawa bezpieczeństwa rowerzystów na drogach,
- odmienne wykorzystanie powierzchni drogowej dla celów transportu rowerowego (np. kontrapasy),
- odpowiednia liczba i rozmieszczenie parkingów rowerowych,
- uruchomienie miejskiej lub regionalnej (miasto + obszar funkcjonalny) wypożyczalni rowerów,
- zapewnienie możliwości przewozu rowerów w środkach komunikacji publicznej.

2.3 Polityka parkingowa

Zarządzanie przestrzenią parkingową ma służyć bardziej wydajnemu wykorzystaniu przestrzeni parkingowych. W założeniu planowane działania mają na celu ograniczenie ruchu samochodowego w centrum, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu do miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej. Jest to możliwe do zrealizowania poprzez m.in. zmniejszanie liczby miejsc parkingowych w centrum miasta przy jednoczesnym wdrażaniu rozwiązań typu Park&Ride i Bike&Ride, które zachęcają do poruszania się po mieście komunikacją miejską lub rowerem.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.4 Ruch pieszy

Podróż piesze to najbardziej naturalna forma przemieszczania się, zgodna z zasadami zrównoważonej mobilności. Promowanie takich podróży, szczególnie na krótkich dystansach, może docelowo przyczynić się do zmniejszenia zjawiska kongestii oraz poprawy stanu środowiska. W przeciwieństwie do innych sposobów przemieszczania się, pieszy uczestnik ruchu często nie koncentruje się wyłącznie na podróży do celu i wchodzi w interakcje z otoczeniem, co może sprzyjać rozwojowi lokalnych punktów handlowych i usługowych. Celem pobudzenia wzrostu zainteresowania takimi zachowaniami jest dbanie o wysoką jakość przestrzeni publicznych, z naciskiem na ułatwienia dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Istotne jest zapewnienie ciągłości i dobrej dostępności sieci dróg pieszych, zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniach a także stworzenie stref spacerowych, szczególnie atrakcyjnych w sytuacjach, kiedy podróż piesza jest celem samym w sobie.

2.5 Transport zbiorowy

Transport publiczny jest wiodącą alternatywą dla ruchu samochodowego w mieście. Przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych może zapewniać szybsze i płynniejsze przemieszczanie się, szczególnie w centrum miasta. Jednakże kluczowym czynnikiem jest zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, aby komunikacja miejska mogła realnie zastępować komunikację samochodową w codziennych podróżach. Niezbędne jest dbanie o odpowiednią częstotliwość przejazdów, komfort, wysoki poziom bezpieczeństwa i informacji pasażerskiej oraz sprawny system biletowy. Promowanie transportu publicznego odbywa się także poprzez nadawanie priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej (takich jak bus-pasy czy zielona fala). Obecnie standardem jest też wprowadzanie taboru ekologicznego celem zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Podstawą sprawnego realizowania podróży za pomocą transportu zbiorowego jest także odpowiednie zintegrowanie poszczególnych środków transportu na węzłach przesiadkowych. Dotyczy to zarówno komunikacji publicznej różnych poziomów (np. integracja komunikacji miejskiej z regionalną i ponadregionalną), jak i różnych środków transportu (np. integracja z komunikacją rowerową, samochodową, a także w relacji kolej – tramwaj – autobus).

2.6 Transport towarów

Transport towarów to proces przemieszczania dóbr pomiędzy wybranymi punktami przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. Przy dużym natężeniu transport ten może być uciążliwy zarówno dla mieszkańców, jak i środowiska naturalnego. Zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności można uzyskać podwyższenie jakości życia mieszkańców, a także poprawienie warunków funkcjonowania podmiotów gospodarczych poprzez eliminację zbędnych przewozów, skrócenie czasu przemieszczania, obniżenie cen usług oraz zapewnienie ekologicznego i ekonomicznego transportu towarów.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3 Istota konsultacji społecznych

W budowaniu dokumentów, które skupiają się na ludziach i spełnieniu ich podstawowych potrzeb, szczególne znaczenie ma partycypacja obywatelska. W jej zakresie stosuje się przejrzyste i otwarte podejście, które bierze pod uwagę mieszkańców i innych interesariuszy od samego początku i przez cały okres opracowywania i realizacji planu. Partycypacyjne planowanie jest warunkiem wstępnym, aby mieszkańcy i interesariusze mogli zapoznać się z ideą planu mobilności i utożsamiać się z promowanymi przez ten plan strategiami.

Spotkania konsultacyjne będą odbywać się w takim czasie, który realnie pozwoliłby uczestnikom zapoznać się z założeniami dokumentu i przedstawić swoje propozycje, pomysły i opinie jako wkład do tworzonego dokumentu. Stąd przeprowadzenie konsultacji ważne jest szczególnie w początkowej fazie projektu, gdy każda z zainteresowanych osób ma sposobność do wyrażenia poglądów, identyfikacji problemów i wypracowania wspólnych rozwiązań.

Wynikiem konsultacji będzie wizja rozwiązania zidentyfikowanych problemów. Stąd rozmowy będą toczyć się w kierunku wypracowania konsensusu odpowiedniego dla wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej obszaru. W przypadku wielu interesariuszy, nie można wymagać pełnej zgody w podjęciu decyzji; chociaż nie jest możliwe zadowolenie wszystkich użytkowników przestrzeni, nie można pozwolić na działanie na niekorzyść grupy interesariuszy. Ponadto, konsultacje społeczne nie mogą i w żadnym wypadku nie powinny zastępować odpowiedniego procesu podejmowania decyzji przez wybieranych i odpowiedzialnych przed społeczeństwem przedstawicieli publicznych - stanowią jednak istotną część procesu wsparcia decyzyjnego.

Należy brać pod uwagę również ograniczenie finansów przeznaczonych na realizację zrównoważonej mobilności. Cele planów mobilności mają charakter doraźny, ale także długofalowy i etapowy.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

4 Zagadnienia poruszone w procesie opracowania planu mobilności

Celem tworzenia planu jest wskazanie problemów mobilności oraz ich proponowanych rozwiązań. W tym kierunku dokonana zostanie ocena stanu istniejącego wraz ze wskazaniem działań prowadzących do jego poprawy.

4.1 Diagnoza: identyfikacja potrzeb społeczeństwa

W opracowaniu diagnozy dla każdej z gałęzi transportu pomogą odpowiedzi na podstawowe pytania:

- Jakiego są zachowania transportowe użytkowników?
- Jaki jest popyt na transport?
- Jakiego są potrzeby społeczności?

Dla wskazanych obszarów warto rozwinąć zaproponowane zagadnienia aby wyszczególnić dobre praktyki w aspekcie mobilności, które obecnie funkcjonują na terenie MOF Olsztyna oraz najczęstsze, niezrealizowane potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

Ruch samochodowy

- stan dróg
- płynność jazdy w centrum i poza nim
- interakcje z rowerzystami i pieszymi
- strefy ruchu uspokojonego
- dojazdy z gmin MOF do Olsztyna

Polityka parkingowa

- liczba miejsc parkingowych
- opłaty za postój
- liczba miejsc postojowych dla rowerów
- lokalizacje parkingów typu Park&Ride i Bike&Ride

Ruch rowerowy

- stan i długość ciągów rowerowych
- ciągłość sieci rowerowej
- stan otoczenia
- przyjemność jazdy
- bezpieczeństwo
- powiązania gmin MOF z Olsztynem

Transport zbiorowy

- stan transportu zbiorowego w gminach MOF i Olsztynie w kategoriach:
 - stan taboru i komfort jazdy
 - dostępność i liczba połączeń
 - częstotliwość połączeń
 - punktualność i czas podróży
 - bezpieczeństwo
 - informacja pasażerska i system biletowy
 - priorytety ruchu

Ruch pieszy

- stan i długość chodników
- ciągłość sieci chodników
- dostępność dla osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych
- stan otoczenia
- przyjemność przemieszczania
- bezpieczeństwo
- dostępność gmin MOF

Transport towarów

- obciążenie sieci ruchem ciężarowym
- połączenia drogowe terenów inwestycyjnych i infrastruktury logistyczno-przeładunkowej
- wpływ na stan dróg
- uciążliwości dla terenów mieszkaniowych
- uciążliwości dla terenów usługowych
- wpływ na płynność ruchu samochodowego
- stan ruchu w zakresie transportu towarów na drogach krajowych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

4.2 Rozwiązanie

Aby znaleźć rozwiązanie – istniejącego problemu bądź pomysłu prowadzącego do polepszenia stanu mobilności – warto zadać podstawowe pytania w tematyce zrównoważonego rozwoju:

- Jak można rozwiązać zidentyfikowane problemy i rozwinąć wskazane mocne strony, aby zwiększyć komfort mieszkańców i turystów?
- Jak można rozwijać mobilność, aby zachować bądź ulepszyć stan środowiska naturalnego?
- Jak pokierować mobilnością, aby wpłynąć na rozwój gospodarczy obszaru?

Odpowiadając na powyższe zagadnienia warto inspirować się międzynarodowymi dobrymi praktykami w zakresie zrównoważonej mobilności w wyszczególnionych obszarach transportowych.

4.3 Skutki wdrożenia planu mobilności – dobre praktyki

Wyznaczone kierunki rozwoju mobilności mogą brzmieć wyjątkowo ambitnie bądź, na pozór, górnolotnie. Co realnie może dać Miejskiemu Obszarowi Funkcjonalnemu Olsztyna opracowanie planu? Dzięki zdefiniowaniu idei i określeniu celów, zwiększa się możliwość realizacji zamierzeń. Przykładowe, realne skutki wdrożenia planów mobilności zostały opracowane na podstawie wyników miast polskich i europejskich.

Europejskie plany mobilności skupiają się często nad zwiększeniem udziału w transporcie komunikacji rowerowej i pieszej. Przykładowo, poprzez wdrożenie systemu wypożyczalni rowerowej, w Barcelonie użycie auta spadło o 10%, a we Francji o 7% w 2007 roku. San Sebastian po zwiększeniu sieci ruchu pieszego i rowerowego, zanotowało wzrost liczby rowerzystów o 33% w latach 2008-2011. Spadło też wykorzystanie samochodów osobowych o 0,1%. Dla tych działań wykonano szacunek kosztów-korzyści, który wskazał na sześciokrotnie większe zyski niż nakłady ($BCR^1 = 5.87$). Gdańsk z kolei postawił na rozwój bezpiecznej infrastruktury rowerowej. Wykorzystanie nowej infrastruktury zmierzono liczbą rowerzystów i biegaczy – w okresie 2010-2011 zwiększyła się ona kolejno o 7 i 8%. Z kolei największy przyrost (24,3%) dotyczył liczby osób poruszających się pieszo. Swoją sieć rowerową rozbudowało także miasto Jassy (Rumunia) – w latach 2009-2012 liczba użytkowników rowerów zwiększyła się dwukrotnie.

Jassy rozpoczęło także edukowanie społeczności i propagowanie proekologicznych rozwiązań. Jako rezultat swoich działań przedstawiło odpowiedzi mieszkańców na pytania dotyczące tego zagadnienia. W ciągu okresu 2009-2012, udział osób, które zauważają negatywne efekty dużego ruchu na środowisko zmienił się z 67% do 87%. Znaczne zmiany dotyczyły także ich poglądów co do wyższości transportu publicznego nad prywatnym w aspekcie czystości środowiska - w 2009 roku z tym stwierdzeniem zgodziło się 47%, w 2012 – 77%. W nawiązaniu do zmodernizowanej

¹ Benefit Costs Ratio – stosunek korzyści do kosztów

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

infrastruktury rowerowej, gotowość do wykorzystania roweru w codziennej podróży zadeklarowało w 2012 42% ankietowanych (a w roku 2009 – 12%).

Unowocześnienie mobilności wpływa bezpośrednio na korzyści mieszkańców. W Aalborg (Dania) zmiana systemu parkingowego ułatwiła znalezienia wolnego miejsca postojowego (stwierdziło to 79% osób). Z tego powodu skrócił się czas poszukiwania parkingu – średnio o 19 sekund na jedną podróż. W ciągu roku oznacza to oszczędność 9 978 godzin i 230 000 km – to przekłada się także na emisję 71 ton CO₂ mniej na rok.

Z kolei stolica Słowenii – Ljubljana – wprowadziła strefy ograniczonej prędkości i przeorganizowała przestrzeń na przyjazną pieszym. W wyniku tych działań w 2011 r. zaobserwowano 33% mniej urazów w wypadkach. Z rozbudowania stref ruchu pieszego najbardziej ucieszyli się mali przedsiębiorcy (zadowolonych ze zmiany było 71,6%), kolejno mieszkańcy (70,8%) i piesi przebywający tymczasowo (66,5%). Takie działania według społeczności przełożyły się na rozwój handlu, turystyki i usług gastronomicznych (szczególnie „ogródków”). Poprawiły się także parametry środowiska, ponieważ dzięki podjętym przedsięwzięciom zanotowano mniejsze zanieczyszczenie i hałas.