



Unia Europejska w polityce rozwojowej stawia na miasta, a w tym szczególną wagę przypisuje miejskiej mobilności. Oznacza to nową organizację systemu transportu i wymiany pasażerskiej oraz taką organizację przestrzeni miejskiej, która posłuży alternatywnym dla samochodów formom przemieszczania się. Z założenia działania podejmowane na rzecz zrównoważonej mobilności wiążą się wyprowadzaniem ruchu samochodowego z miast (budowy obwodnic czy tras wylotowych) oraz podnoszeniem konkurencyjności transportu szynowego.

Realizowane działania w zakresie transportu miejskiego będą musiały wpisywać się w priorytety UE, które zakładają wykorzystanie planów mobilności miejskiej, zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego, czy promowanie alternatywnych form przemieszczania się w miastach. Te priorytety zostały określone w Białej Księdze Transportowej KE. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” to z kolei tytuł komunikatu Komisji Europejskiej skierowanego do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Dokument ten wskazuje na konieczność silniejszego wsparcia europejskich miast w podejmowania wyzwań związanych z mobilnością. Podkreśla potrzebę zmiany podejścia do mobilności w miastach m.in. przez zapewnienie bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizację celów UE związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego.

Wyznaczone przez Unię kierunki działań znajdują swoje odzwierciedlenie w dokumentach narodowych, w tym również w naszych krajowych strategiach. W

dokumentach tworzonych na szczeblu rządowym transport stał się jest jednym z istotnych zagadnień pośród tych, które zostały uznane za szczególnie ważne w obecnych wyzwaniach rozwojowych polskich miast. Dokumentem o kluczowej roli jest Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). SRT jest średniookresowym dokumentem planistycznym, stanowiącym integralną część spójnego systemu zarządzania. Dokument wskazuje transport miejski jako element zintegrowanego systemu transportowego. SRT został przyjęty 22 stycznia ub.r. uchwałą Rady Ministrów. SRT wyznacza cele oraz nakreśla kierunki rozwoju transportu zgodne z celami założonymi w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020).

Głównymi zdaniami wyznaczonymi miejskiemu transportowi w SRT są:

- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym;
- zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;
- zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych, w jak najmniejszym stopniu zakłócającego ruch w mieście;
- zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu a poszanowaniem środowiska naturalnego i zachowaniem jakości życia w przyszłości.

Ważnym krajowym dokumentem jest również Krajowa Polityka Miejska (KPM). Założenia KPM zostały przyjęte przez Radę Ministrów 16 lipca 2013 r. Zakończono pierwszy etap prac nad projektem dokumentu. W ramach tych prac podjęto dyskusję z udziałem ekspertów, środowisk samorządowych i organizacji pozarządowych. Tematyka mobilności i rozwiązywania problemów transportowych w miastach była jednym ze szczegółowo omawianych zagadnień w trakcie przygotowań tego dokumentu. W tej chwili rozpoczął się drugi etap prac nad KPM. Ten etap prac będzie polegał na dyskusji z udziałem partnerów samorządowych, ekspertów, partnerów społecznych i gospodarczych oraz resortów nad już konkretnymi zapisami tego dokumentu. Dyskusja potrwa do czerwca, a latem gotowy projekt dokumentu zostanie przekazany do uzgodnień i konsultacji.

Polityka miejska została wprowadzona do porządku prawnego znowelizowaną ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. KPM koncentruje się na najważniejszych kwestiach i wyzwaniach dotyczących rozwoju miast. Pogrupowano je w 10 wątkach tematycznych: kształtowanie przestrzeni, partycypacja społeczna, transport i mobilność miejska, niskoemisyjność i efektywność energetyczna, rewitalizacja, polityka inwestycyjna, rozwój gospodarczy, ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu, demografia oraz zarządzanie obszarami miejskimi.

W perspektywie budżetowej 2014-2020 przemiany miast wesprze nowy mechanizm jakim jest umowa partnerstwa (UP). Projekt UP został przyjęty przez rząd 8 stycznia br. UP jest dokumentem, który posłuży przygotowaniu wszystkich programów operacyjnych na lata 2014-2020. Zakres wsparcia transportu miejskiego ze środków UE w latach 2014- 2020 przewidziano na dwóch uzupełniających się poziomach:

- poziom krajowy - wsparcie dla podstawowych projektów obejmujących: budowę, przebudowę infrastruktury transportu publicznego (sieci szynowych, trolejbusowych i autobusowych), zakup, modernizację niskoemisyjnego taboru, budowę instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego taboru, budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych, innowacyjne transportowe systemy informacji i zarządzania ruchem (tylko jako element wyżej określonych projektów);
- poziom regionalny - wsparcie przebudowy (uzupełniającej do poziomowi krajowego) infrastruktury transportu publicznego obejmujące między innymi: P&R, zintegrowane centra przesiadkowe, wspólny bilet, Inteligentne Systemy Transportowe, ścieżki rowerowe, przebudowy infrastruktury miejskiej w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast.

W ramach wyrównywania poziomów rozwojowych między regionami kraju ponadto zaplanowano wsparcie dla Polski Wschodniej obejmujące zrównoważoną mobilność miejską w zakresie: tworzenia nowych bądź rozbudowy istniejących ekologicznych sieci transportu miejskiego przez m.in. budowę /przebudowę sieci szynowych, trolejbusowych i autobusowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru, budowy/przebudowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych, wdrożenia nowych/rozbudowywanych lub modernizowanych istniejących systemów telematycznych komunikacji miejskiej.

Wdrażany jest też drugi mechanizm mający na celu ujmowanie rozwoju miast wojewódzkich, tj. stolic regionów, w ścisłym powiązaniu z całym regionem i jego potrzebami. Tym mechanizmem są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT). Jest to instrument implementacji polityki transportowej realizowany na podstawie strategii przygotowanej przez związek ZIT. Łączy on miasta wojewódzkie, regionalne, subregionalne ich obszary funkcjonalne. W ramach tego wybór dofinansowywanych projektów będzie pozakonkursowy, oparty na negocjacjach między związkiem ZIT (partnerstwo jst) a samorządami województw oraz MliR.

Staraniem resortu infrastruktury i rozwoju, we współpracy z ekspertami, powstał poradnik, którego zdaniem jest przygotowanie władz miast do podejmowania działań służących realizacji nowej polityki miejskiej. „Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich” – taki tytuł nosi ten poradnik. Głównym zamierzeniem poradnika jest zachęcanie miejskich władz samorządowych do szerszego wdrażania rozwiązań zrównoważonej polityki transportowej, które wpływają pozytywnie na efektywność miejskich systemów transportowych, a w tym na atrakcyjność i jakość życia w miastach.

Miejska polityka transportowa

Utworzono: wtorek, 08, kwiecień 2014 09:33 Agnieszka Serbeńska

AS

Wymiar miejskiej polityki transportowej w unijnych dokumentach oraz w krajowej perspektywie omawiała Agnieszka Dawydzik - dyrektor Departamentu Koordynacji Strategii i Polityk Rozwoju w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, podczas VIII Konferencji Naukowo-Technicznej „Miasto i Transport. Mobilność w miastach” (Politechnika Warszawska, 27 marca 2014 r.).