

Transport publiczny po COVIDZIE – potrzeba innowacyjnych i bezpiecznych rozwiązań na obecny i możliwy przyszły kryzys



□W tym wywiadzie [Adam Struzik \(PL / EPL\)](#), marszałek województwa mazowieckiego, odpowiada na sześć pytań dotyczących usprawnienia transportu publicznego w miastach i regionach metropolitalnych.

Opinia „[Wyzwania dla transportu publicznego w miastach i regionach metropolitalnych](#)”, której sprawozdawcą jest Adam Struzik (PL / EPL) – ma zostać przyjęta na posiedzeniu plenarnym KR-u w grudniu 2020 r.

Opinia zwraca uwagę na wyzwania związane z rosnącym ruchem samochodowym w miastach i obszarach metropolitalnych oraz wzywa do zrównoważonych i inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności.

1. Jakie są główne wyzwania dla transportu publicznego w obszarach metropolitalnych?

Najważniejsze wyzwania, to transport przede wszystkim bezpieczny i nowoczesny, czyli dobrze zaplanowany, zorganizowany, zintegrowany i sprawnie działający.

Dobra jakość transportu przełoży się na wysoką jakość życia mieszkańców, jeśli zostanie zapewniona łatwa dostępność do dóbr i usług oraz dobra jakość środowiska. To należy rozumieć poprzez dostępność w zakresie dystansu odległości do punktów obsługi mieszkańców jak i dostępność finansową oraz optymalny balans życia zawodowego i prywatnego.

Wysoka jakość transportu publicznego jest nierozłączna z konkurencyjnością względem transportu indywidualnego, czyli zrównoważenie kosztów ponoszonych przez użytkowników i kosztów ponoszonych przez samorzady a także zrównoważonego poprzez dostęp do alternatywnych środków transport (ruch pieszny, rowerowy itp.).

Zatem zadaniem samorządów będzie oferowanie bezpiecznych środków transportu dla podróżnych i otoczenia, w którym żyją mieszkańcy.

2. W jaki sposób można zmienić wybory użytkowników i zachowania osób dojeżdżających do pracy, aby sprzyjać najbardziej zrównoważonym sposobom transportu? Jakie zachęty mają władze lokalne i regionalne?

Pierwszym krokiem jest zapewnienie zintegrowanych ze sobą środków transportu przy jednoczesnym systematycznym budowaniu świadomości mieszkańców, tworzeniu zachęt – tj. optymalnego planowania infrastruktury – dla przewag transportu publicznego nad indywidualnym.

Narzędzia do korzystania z transportu w formie łatwych e-usług powinny mieć nadany priorytetowy charakter, jednak należy pamiętać o dostępności do transportu dla wszystkich interesariuszy, w tym grup społecznych z ograniczeniami cyfrowymi.

Dobry przykład „idzie z góry” więc niezmiernie ważne i pilne jest wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań w zarządzaniu i organizacji transportu oraz dobre planowanie przestrzenne, co pozwoli łatwiej integrować transport publiczny i indywidualny, który nie może zostać wyeliminowany a jedynie maksymalnie ograniczony. Powyższe powinno być optymalizowane w oparciu o analizy i diagnozy na podstawie aktualizowanych danych z systemów monitoringu przepływów mobilności odzwierciedlonych w planach zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Miasta i obszary metropolitalne, aby osiągnąć cele związane z dekarbonizacją będą potrzebowały decyzji politycznych oraz zapewnienia odpowiednich środków finansowych na ich osiągnięcie, w tym zewnętrznych z funduszy polityki spójności oraz pozostałych instrumentów funduszy.

3. Czy koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) odniosła sukces w pokonywaniu granic administracyjnych i geograficznych w celu zaprojektowania systemu mobilności miejskiej?

W Polsce koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) spotkała się z bardzo dobrym odzewem i zainteresowaniem kilkudziesięciu miast a kilka z nich zostało wybranych do bezpośredniej współpracy z JASPERS.

Należy podkreślić, że skuteczne planowanie mobilności miejskiej musi być dostosowane do liczby mieszkańców, wynikać z doświadczeń w tematyce mobilności, dopasować się do specyfiki obszarów i systemów transportowych, tj. uwzględnić powiązania z miastem wojewódzkim, zaplanować działania na rzecz progresu zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta czy metropolii oraz zachować ścisłe powiązanie i integrację z sąsiadującymi ze sobą miastami.

Samorządom zależy na tym, aby transport publiczny był efektywny, zintegrowany pod względem przestrzeni, organizacji i taryf. Jest to ważne zwłaszcza na obszarach metropolitalnych, regionach ze stolicami i większych aglomeracjach miejskich, w których dojazdy wiążą się z sieciowaniem wielu środków transportu miejskiego, podmiejskiego i lokalnego z transportem krajowym. Nie bez znaczenia należy podkreślić zapewnienie dostępności do miast dla obszarów wiejskich, gdzie np. obecnie w Polsce zdarzają się wykluczenia komunikacyjne.

Opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej pozwala zaplanować optymalny model systemu mobilności integrującego wspólny system cenowy, gdzie wystąpi wyraźny efekt synergii między wieloma operatorami transportu publicznego działającymi w tym samym obszarze metropolitalnym. Ponadto pozwala na ułatwienie dostępu do przystanków transportu publicznego, choćby przez system satelitarnych P&R.

4. Czy w przeszłości Unia Europejska była wystarczająco ambitna w swojej polityce transportowej? W jakich obszarach mogła być bardziej ambitna?

Dotychczasowa Biała Księga z 2011 r. straciła aktualność i już trwają prace na poziomie KE nad strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – to bardzo dobry krok. Konieczne jest wsparcie okazane przez KE dla władz lokalnych i regionalnych dot. dodatkowych źródeł finansowania. Środki z polityki spójności i mechanizmów finansowych UE oprócz wsparcia nowych inwestycji transportowych zasilą modernizację istniejących systemów transportowych poprzez zwiększenie udziału alternatywnych i zrównoważonych rozwiązań dla indywidualnego transportu samochodowego.

Kolejnym wymiarem mobilności miejskiej i całego kontekstu polityki transportu publicznego jest osadzenie jej w szerszej polityce społecznej. Istnieje konieczność zadbania o mieszkańców odczuwających najbardziej zbyt wysokie koszty korzystania z transportu zarówno finansowe, jak i te zewnętrzne wynikające z nadmiarowego hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gleby, wyłączeń na potrzeby modernizacji infrastruktury.

5. Jakiego rodzaju wsparcia będą potrzebne władzom lokalnym i regionalnym na szczeblu europejskim, jeśli chodzi o wspólną politykę transportową?

Wspomniana już wcześniej nowa strategia transportowa wytyczająca nowoczesną wizję transportu miejskiego i metropolitalnego będzie z pewnością silnym wsparciem i asumptem do nowego spojrzenia na ten obszar tematyczny, gdzie transport publiczny jest w organizmie miasta jest kluczowym układem krążenia.

Ekosystemy miast i metropolii w UE w swej drodze do wyrównywania poziomu świadczonych usług transportowych muszą mieć zapewnione zewnętrzne wsparcie finansowe. Katalog programów, funduszy i instrumentów jest szeroki i dostępność do niego powinna być łatwa, gdyż najprostsze rozwiązania często okazują się najskuteczniejsze. To jedyna droga do stworzenia dobrze funkcjonujących zintegrowanych systemów transportu publicznego. Stąd tak istotne jest kierowanie środków budżetu UE wprost do władz regionalnych, odpowiedzialnych za te zadania i realizujących je poprzez programy operacyjne w nadchodzącej perspektywie 2021-2027.

Należy podkreślić szczególną rolę funduszu na rzecz sprawiedliwej transformacji będącego częścią pakietu polityki Europejskiego Zielonego Ładu. Jego celem jest zapewnienie wsparcia regionom, które stoją przed poważnymi wyzwaniami społeczno-gospodarczymi związanymi z osiągnięciem neutralności klimatycznej, a więc miastom i metropoliom w przechodzeniu na transport publiczny bez emisji dwutlenku węgla.

6. Pandemia COVID wywarła druzgocący wpływ na korzystanie z transportu publicznego. Jak odbudować zaufanie i zrekompensować utracone przychody, aby zagwarantować wysoki poziom usług również w przyszłości?

Pandemia Covid-19 niestety spowodowała widoczną niepożądaną tendencję do minimalizowania codziennych potrzeb w zakresie mobilności. To wynika głównie z rozszerzenia pracy zdalnej, wprowadzenia przez poszczególne państwa członkowskie pakietów ograniczających funkcjonowanie ludzi w przestrzeni publicznej oraz obniżenia poczucia bezpieczeństwa w środkach komunikacji.

Jedną z odpowiedzi na te tendencje może być dążenie do osiągnięcia założeń koncepcji „miasto 15 minut”.

Powyższe wymaga od władz lokalnych i regionalnych ponoszenia dodatkowych kosztów na prewencję zagrożeń higienicznych w pojazdach komunikacji zbiorowej dla zachowania balansu utraty wpływów z korzystania z mobilności. Wsparciem będzie tu również skuteczna kampania informacyjna promująca ograniczanie korzystania z samochodów i, w wielu przypadkach, dojeżdżania do pracy w pojedynkę.

Nowa strategia zintegrowanego transportu publicznego musi objąć ogólnoeuropejskie standardy zapobiegania i wykrywania konkretnych zagrożeń, w tym pandemii, oraz praktyki gwarantujące bezpieczny przepływ osób w przypadku ich wystąpienia.

Kontakt:

PresseCDR@cor.europa.eu