

## KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.01a-3
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	a, b, d
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	A, B
Data aktualizacji wpisu:	23.04
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	<b>T01a. Budowa efektywnych systemów transportu publicznego w mieście i MOF</b> Efektywny i zrównoważony transport zbiorowy miejski/podmiejski
Autorzy:	Łukasz Franek
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Wprowadzenie planów mobilności dla punktów dostępu do systemów aglomeracyjnego transportu zbiorowego

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Kształtowanie infrastruktury transportowej obszarów aglomeracyjnych polskich miast jest obecnie oparte o strategie rozwoju i inne dokumenty przygotowywane zazwyczaj tak, aby wpisać się w wytyczne programów pomocowych, głównie środków UE. Niestety często realizowane inwestycje nie wykazują odpowiedniej efektywności ekonomicznej, ale co ważniejsze również transportowej, nie zwiększając przede wszystkim udziału podróży wykonywanych nie samochodem. Potrzebne jest wypracowanie mechanizmu poprawiającego analizy na etapie koncepcji, które będą w sposób bardziej konkretny przedstawiały prognozy i efekty danych inwestycji pod kątem podziału zadań przewozowych, ekologii, w tym zmian klimatycznych, a także efekty społeczne i ekonomiczne.

Takim narzędziem mogłoby być plany mobilności, obligatoryjnie przygotowywane dla istniejących, jak również planowanych lub modernizowanych, inwestycji infrastrukturalnych w zakresie punktów dostępu do systemów aglomeracyjnego publicznego transportu zbiorowego, finansowanych zarówno ze środków krajowych jak i pomocowych. Takie punkty to węzły komunikacyjne, terminale i przystanki, na których odprawiane są szynowe lub drogowe systemu transportu zbiorowego, ale o zasięgu minimum między powiatowym.

W planach mobilności wymagane byłoby również określenie zwiększania potencjału poprzez integrację z innymi systemami komunikacji miejskiej, systemem transportu rowerowego, systemów transportu na żądanie oraz działaniami w zakresie planowania przestrzennego. W planowaniu przestrzennym oczekuje się wykorzystania potencjału miejsc przystanków szybkiego transportu szynowego w myśl zasady Transit Oriented Development, tj. wyższa gęstość zabudowy, lokalizowanie handlu i usług w pobliżu stacji itp.

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

### 3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Przygotowanie szczegółowych wytycznych do tworzenia Planów Mobilności dla punktów dostępu do systemów aglomeracyjnego transportu zbiorowego obejmujących:

- analizę wyjściowej dostępności do punktu pod względem demograficznym, pieszo, rowerem i transportem zbiorowym i delimitacja obszaru,
- analizę demograficzną zidentyfikowanej społeczności z dostępem (wiek, status, zachowania komunikacyjne, itp.) ukierunkowaną na określenie szansy zmiany zachowań komunikacyjnych obszaru z dostępem
- analizę rozwoju przestrzennego obszaru w zasięgu punktu z określeniem wytycznych dla planów zagospodarowania przestrzennego,
- analizę możliwych do osiągnięcia zysków ekologicznych,
- analizę wzrostu potencjału ekonomicznego obszaru
- analizę efektywności inwestycji
- wskazanie zakresu niezbędnych działań w obszarze dla osiągnięcia określonej efektywności
- określenie wskaźników oceny efektywności w każdej kwestii (transport, ekonomia, ekologia) SUMI?

#### Wskazanie grup docelowych/adresatów rozwiązania.

- Samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie,
- zarządcy sieci kolejowej (PKP PLK, DSDiK, PKM i inni)

### 4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska

### 5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

...

### 6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Poprawa efektywności inwestycji transportowych – wysoki priorytet ze względu na trwające

### 7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

- Olszewski P., Krukowska H., Krukowski, P. (2014). Metodyka oceny wskaźnikowej węzłów przesiadkowych transportu publicznego. Transport Miejski i Regionalny, nr 6, s. 4-9.
- Kruszyna, M. (2012). Znaczenie węzłów przesiadkowych w miejskim transporcie zbiorowym. Transport Miejski i Regionalny, nr 1, s. 11-14.
- Gadziński J., Beim M. (2009). Ewaluacja węzłów przesiadkowych poznańskiego lokalnego transportu publicznego. Transport miejski i regionalny, nr 9, s. 18-24.
- Bul R. (2017). Węzły przesiadkowe jako główny element zintegrowanego systemu transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej. Transport Miejski i Regionalny, nr 9, s. 11-19.

### 8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym,
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

### 9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)