

## KARTA WYZWANIA/PROBLEMU

ID:	T.01a
Data aktualizacji wpisu:	22 maja 2021 r.
Autorzy:	Michał Beim
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

**1. Nazwa wyzwania:**

Budowa efektywnych systemów transportu publicznego w mieście i MOF

**2. Zwięzła charakterystyka wyzwania (uzasadnienie z elementem diagnozy):**

Kompleksowe badania ruchu prowadzone w polskich miastach pokazują rosnącą liczbę samochodów wjeżdżających z podmiejskich gmin. Problem narasta, gdyż zjawisko suburbanizacji nie zostało wyhamowane. Działania miast na rzecz tworzenia alternatywnych sposobów dojazdu (integracja taryfowa, zwiększanie liczby kursów autobusów, tworzenie systemów kolei metropolitalnych, budowa dróg rowerowych łączących miasto z przedmieściami), mimo iż cieszą się zaufaniem podróżnych, nie przynoszą spadku liczby samochodów wjeżdżających na co dzień do miast. Przyczyniają się jedynie do wyhamowania tempa wzrostu.

Celem zmian zachowań transportowych mieszkańców przedmieść koniecznym jest rozwój oferty publicznego transportu zbiorowego, parkingów Park&Ride przy podmiejskich stacjach kolejowych oraz budowa chodników i dróg rowerowych. Realizacja tych wyzwań ma wieloraki charakter: legislacyjny (ujednoczenie wymiaru i zasad refundacji ulg), organizacyjny (np. zasady współpracy gmin z powiatowymi, wojewódzkimi i GDDKiA przy realizacji chodników, dróg rowerowych i zieleni przyulicznej), a także finansowy (niewystarczające środki podmiejskich gmin). Jednym z ułatwień mogłyby być zasady znane w wielu krajach (np. Niemcy, Szwajcaria, Francja), gdzie samorząd miasta metropolitalnego może „kupić efekt transportowy” w sąsiednich gminach, np. finansując budowę parkingów Park&Ride poza własnymi granicami administracyjnymi, na terenie podmiejskich gmin. Oszczędza przez to koszty (zazwyczaj w miastach wykonuje się kilkukrotnie droższe parkingi kubaturowe niż placowe na przedmieściach) i ogranicza ruch już na rogatkach, a nie na obrzeżach centrów miast.

Należy podkreślić, że bez rozwiązania problemów planistycznych, stworzenie sensownej oferty transportu publicznego na przedmieściach nigdy nie będzie możliwe. Niekontrolowany rozwój zabudowy i jej rozproszenie uniemożliwiają marszrutyzację linii w sposób atrakcyjny czasowo i efektywny kosztowo. Planowanie przestrzenne terenów zabudowy na przedmieściach powinno więc uwzględniać przyszłą obsługę transportem publicznym, preferując tereny wokół stacji kolejowych oraz przy istniejących skupiskach zabudowy.

**3. Wpływ na realizację celu/celów głównych KPM:**

- **CEL 1. Miasto dostępne:** Budowa miast otwartych i przyjaznych dla wszystkich jego użytkowników
- **CEL 2. Miasto produktywne:** Podniesienie konkurencyjności i atrakcyjności gospodarczej miast
- **CEL 4. Miasto inteligentne.** Wykorzystanie technologii cyfrowych do poprawy zarządzania miastem i dostarczania usług publicznych

**4. Wymiar terytorialny (wskazanie wraz z uzasadnieniem)**

- (E) Obszary metropolitalne i duże miasta
- Wyzwania przedstawione w niniejszym punkcie dotyczą przede wszystkim obszarów metropolitalnych, jednak wypracowane rozwiązania mogą przynieść pozytywne skutki na obszarze całego kraju.

#### 5. Powiązanie z kierunkiem/kierunkami działań w ramach modelu odpowiedzialnej urbanizacji:

##### MIASTO ZIELONE

#### 6. Priorytet/istotność z punktu widzenia realizacji celu/ów:

Wysoki. Istnieje konieczność szybkiego wypracowania i wdrożenia rozwiązań, gdyż w budżecie UE na lata 2021-2027 oraz z Krajowym Planie Odbudowy, a także w krajowych funduszach (np. FRPA, NFOŚiGW) przewidziano duże środki na inwestycje infrastrukturalne. Należy przygotować się legislacyjnie i organizacyjnie, aby optymalnie wykorzystać je na rzecz zrównoważonego rozwoju.

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

- Kowalewski A., Mordasiewicz J., Osiatyński J., Regulski J., Stępień J., Śleszyński P., 2014, Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce. Kongres Budownictwa, Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej, Warszawa.
- Bul R., 2016. Poznańska Kolej Metropolitalna jako odpowiedź na zmiany przestrzenne i demograficzne zachodzące na obszarze Poznania i jego strefy podmiejskiej. Transport Miejski i Regionalny, nr 9, s. 11-18.
- Szymańska D., Chodkowska-Miszczuk J., Biegańska J. (2013). Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny (Metropolitalny) w świetle wybranych wskaźników. Acta Universitatis Nicolai Copernici Ekonomia, nr 44(2), s. 319-332.

#### 8. Powiązane akty prawne:

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
- Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

#### 9. Powiązanie wyzwania z globalnymi i europejskimi wyzwaniami rozwoju, w tym z realizacją celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG):

- cel 3 „dobre zdrowie i jakość życia”
- cel 9 „innowacyjność, przemysł i infrastruktura”
- cel 10 „mniej nierówności”
- cel 11 „zrównoważone miasta i społeczności”.