
ALERT SAMORZĄDOWY

4

gap.



open
eyes
economy
summit

Marcin Bazylak
prof. dr hab. Paweł Churski
Agnieszka Dawydzik
dr Rafał Dutkiewicz
Joanna Erbel
prof. dr hab. Jerzy Hausner
Adam Korta
Grzegorz Kubalski
dr Michał Kudłacz
prof. UW r dr hab. Andrzej Łoś
prof. dr hab. Krzysztof Szałucki
dr Michał Wolański
prof. UEK dr hab. Igor Zachariasz

Mobilność mieszkańców w czasie epidemii

Najbliższe miesiące to okres, kiedy przyśpieszone wdrożenie rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności jest w stanie zapewnić kompromis pomiędzy chęcią normalnego życia społeczno-gospodarczego, potrzebą izolacji oraz koniecznością rozsądnych zachowań w obliczu zmian klimatycznych i zanieczyszczeń środowiska.

Działania dostosowawcze – na teraz

Kwestii funkcjonowania transportu publicznego w okresie epidemii nie można oderwać od problemu utrzymania i przywrócenia działalności gospodarczej. Polityka ograniczania częstotliwości ruchu pojazdów komunikacji publicznej dla minimalizowania strat przewoźników staje się już barierą odmrażania gospodarki. Tym samym przyniesie z czasem odwrotne od oczekiwanych skutki finansowe.

Częstotliwość kursowania trzeba stopniowo zwiększać, mając na uwadze plan pełnego przywrócenia ruchu. Trzeba to czynić także ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa zdrowotnego, aby wypełnić obowiązujące w transporcie publicznym wymogi sanitarne i uniknąć mnożenia się awantur.

Ważne jest zaplanowanie i wdrożenie systemu zabezpieczania pasażerów oraz personelu przed zarażeniem (m.in. opracowanie realnych standardów wypełnienia pojazdów, systematyczna dezynfekcja). Informacja o tych zabezpieczeniach musi być zrozumiała i czytelna dla wszystkich użytkowników. A przyjęte wymogi konsekwentnie stosowane i egzekwowane. Tym ważniejsza staje się działalność informacyjna włączająca specjalistów.

Obecnie alternatywą dla wielu mieszkańców staje się rower. Rowerzystów szybko przybywa, zwłaszcza w zakresie dojazdów do pracy. Władze samorządowe powinny tej tendencji sprzyjać, m.in. przez wprowadzenie przejściowych zmian w organizacji ruchu, lepszych oznaczeń drogowych oraz ograniczeń prędkości ruchu w centrach miast/osiedli. To zachęci więcej osób do korzystania z rowerów, a tym samym zmniejszy presję na intensyfikację częstotliwości ruchu pojazdów komunikacji publicznej. Łatwiej będzie pogodzić sprzeczne wymogi i oczekiwania, łagodniej wracać do normalności.

Przemyślanej modyfikacji wymaga system taryf. Trzeba dostosować go do obecnych warunków i adaptacyjnie dostosowywać do ich przyszłych zmian. Nie można zniechęcać do korzystania z transportu publicznego. Nie wolno przyczyniać się do odzwyczajenia od niego w zakresie codziennych dojazdów, ale jednocześnie warto ograniczać lub przesuwać w czasie niektóre potrzeby fakultatywne. Trzeba dbać o zaufanie do transportu publicznego. Rzadsza siatka połączeń powoduje tłok, obniża komfort korzystania i jest pierwszym krokiem do zachęcenia ludzi do korzystania z aut. Jest to istotne w kontekście transportu wewnątrz miast i pomiędzy nimi.

Wszelkie plany i rozwiązania w zakresie transportu publicznego muszą zostać w odniesieniu do danego terenu uzgodnione przez jednostki samorządu terytorialnego wszystkich poziomów: gminnego, powiatowego i wojewódzkiego. Bez dialogu pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz wypracowania wspólnych rozwiązań, trudno będzie stworzyć bezpieczne i efektywne warunki do funkcjonowania transportu publicznego, a jest to jeden z warunków koniecznych do odmrożenia gospodarki.

Funkcjonowanie transportu publicznego generuje dla samorządów wysokie wyzwania finansowe i organizacyjne, co rodzi zagrożenie dla funkcjonowania gospodarki i miejsc pracy (patrz Alert Biznesowy 1). Narzucony standard jednego pasażera na dwa miejsca siedzące jest nie do utrzymania przy rozmrażaniu gospodarki oraz jest nieżyciowy (dwa miejsca siedzące nie oznaczają tej samej kubatury i powierzchni w różnych pojazdach, uderzając w metro i tramwaje).

Rekomendujemy:

- zmianę standardów zapewnienia pojazdów – poprzez odniesienie do ich ogólnej długości (np. x miejsc w autobusie 12-metrowym, niezależnie od sposobu urządzenia wnętrza) lub ewentualnie łącznej liczby miejsc (np. x% miejsc ogółem);
- zaplanowanie awaryjnych linii komunikacji miejskiej i regionalnej, ukierunkowanych na maksymalizację bezpieczeństwa w warunkach zagrożenia oraz pracę w warunkach ograniczonej dostępności kadr (większa liczba połączeń w szczytach w dni robocze – w tym pełne uruchomienie pojazdów w wakacje, w miarę możliwości mniejsza liczba pojazdów w weekendy, wieczorami);
- tymczasowe zmiany taryf komunikacji miejskiej, ukierunkowane na ograniczanie fakultatywnych potrzeb przewozowych, w celu motywowania do podróży pieszych i rowerowych do szkół.

Już teraz należy pomyśleć długofalowo i korzystając z okazji testowo wprowadzić pewne ograniczenie ruchu samochodów, które w normalnych warunkach byłyby oprotestowywane. Sprzyjałoby to poprawie środowiska i podnoszeniu jakości życia mieszkańców. Doświadczenia krajów „starej” UE wskazują, że po takich testowych wdrożeniach większość rozwiązań uzyskuje dużą akceptację mieszkańców i zostaje na stałe.

Rekomendujemy:

- wprowadzenie dodatkowych buspasów w celu poprawy warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- wprowadzenie dodatkowych pasów i kontrapasów dla rowerów, w celu zapewnienia bezpiecznych ciągów rowerowych;
- budowę dodatkowych parkingów rowerowych – zwłaszcza przy szkołach i budynkach użyteczności publicznej;
- uregulowanie zasad korzystania z elektrycznych hulajnóg (wyznaczenie miejsc parkowania, kary za nielegalne parkowanie analogiczne do samochodów, zrównanie prawne w ruchu z rowerami, koncesjonowanie działalności analogicznie do taksówek).

Zachowanie częściowej pracy zdalnej otwiera możliwość zmiany w optymalnym podziale przestrzeni na ulicach. Już dotychczas część jezdni nie była dobrze wykorzystywana.

Rekomendujemy:

- dopuszczenie parkowania na chodnikach pod warunkiem zachowania co najmniej 2,5 metra dla pieszych;
- przeznaczenie „w zamian” części powierzchni jezdni na miejsca parkingowe, przy szerszym wprowadzaniu ruchu jednokierunkowego;
- uregulowanie możliwości ograniczania przez samorząd maksymalnego czasu parkowania w danym miejscu;
- zniesienie ustawowych ograniczeń czasu pobierania oraz wysokości opłat parkingowych, powiązane z umożliwieniem jednostkom samorządu terytorialnego elastycznego ich ustalania – w tym również w zależności od stopnia zajętości miejsc parkingowych;
- ułatwianie dostaw do sklepów i dostaw kurierskich w miejscach, gdzie parkowanie jest kłopotliwe: wyznaczenie miejsc do parkowania tylko dla kurierów lub aut dostawczych;
- promocję dostaw rowerami cargo.

Działania długofalowe

Najtańsze i najbardziej ekologiczne są podróże zaoszczędzone. Oznacza to, że należy stworzyć warunki umożliwiające ograniczenie ich liczby.

Rekomendujemy:

- profilowane konkursy na najem komunalnych i państwowych lokali użytkowych, w celu zapewnienia bliskości podstawowych usług (np. supermarketów, drogerii, prywatnych żłobków i przedszkoli);

- stworzenie sieci centrów co-workingowych, w celu możliwości pracy blisko domu, lecz poza domem (wielu Polaków ma małe mieszkania lub wynajmuje pokoje, w których telepraca jest trudna);
- tworzenie tymczasowych targowisk w dzielnicach (raz/dwa razy w tygodniu lub codziennie – w halach namiotowych);
- zachowanie na uczelniach części zajęć prowadzonych zdalnie;
- weekendowe zamykanie niektórych ulic, w celu zapewnienia miejsca na spacery i działania integrujące mieszkańców.

Generalnie postulujemy w ramach planowania przestrzennego odchodzenie w maksymalnie możliwym stopniu od modernistycznego paradygmatu strefowego przeznaczenia terenu.

Problemem systemów transportowych jest ich duże obciążenie w godzinach szczytu. Wówczas trudno jest zachować drożność dróg, zaś środki transportu publicznego się przepełniają. Większa równomierność podróżowania w ciągu dnia i tygodnia stwarza możliwość zapewnienia bezpiecznych warunków podróżowania wszelkimi środkami transportu.

Rekomendujemy:

- zróżnicowanie godzin rozpoczynania i kończenia pracy przez duże zakłady pracy, a w przyszłości również szkoły;
- dopuszczenie handlu detalicznego 7 dni w tygodniu, przy zapewnieniu pracownikom przynajmniej 2 niedzieli w miesiącu wolnych;
- zapewnienie funkcjonowania urzędów – przede wszystkim biur obsługi interesanta – również w godzinach popołudniowych, wieczornych i w soboty;
- wprowadzenie popołudniowych zajęć w przedszkolach i szkołach, w celu opieki nad dziećmi osób pracujących na zmianę popołudniową.

Samorządom wojewódzkim i powiatowym należy przekazać ryczałtowo środki przeznaczone uprzednio na dopłaty do ulg ustawowych oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Najbardziej narażonym

na bankructwa przewoźników sektorem transportu są autobusowe liniowe przewozy pozamiejskie. Jest to sektor mało rentowny, który przez lata ulegał degradacji, a obecnie dodatkowo został pozbawiony środków budżetowych, gdyż zależały one od wielkości sprzedanych biletów. Aby uniknąć zaniku tego sektora gospodarki i późniejszych kosztów jego odbudowy w celu zapewnienia przewozów do szkół, środki przeznaczone w budżecie na dopłaty do ulg ustawowych (ok. 700 mln zł rocznie) oraz środki ze wspomnianego Funduszu (ok. 800 mln zł rocznie) powinny być w trybie pilnym przekazane samorządom powiatowym i w mniejszej skali wojewódzkim, w celu dofinansowania siatki połączeń powiatowych i wojewódzkich objętych obowiązkiem służby publicznej (dotacja celowa).

Powinno się to wiązać ze zmianą systemu ustalania połączeń objętych obowiązkiem służby publicznej i możliwością wprowadzania dla tych połączeń prawa wyłącznego.

Dodatkowo należy nadać samorządom uprawnienie do kontraktowania transportu publicznego pojazdami nie będącymi autobusami (oraz kierowców z prawem jazdy kat. B) oraz wykonywania przewozów zbiorowych bez rozkładu jazdy (telebus) – zarówno autobusami, jak i innymi pojazdami oraz wprowadzić inne ułatwienia kontraktowania usług przewozowych (np. zawiesić obowiązek sporządzania planów transportowych lub uprościć i zoptymalizować ich metodykę).

Tezy do strategicznej refleksji

Przed wybuchem pandemii COVID-19 obserwowaliśmy wzrost popularności współdzielonych środków transportu. Chodzi tu zarówno o systemy rowerów miejskich, jak i car-sharing, czy elektryczne hulajnogi, których rosnąca popularność doprowadziła do apeli o ograniczenie ich użycia (a w wielu miastach na świecie: albo do zakazu, albo do nałożenia regulacji). Coraz lepszą renomą cieszył się również transport publiczny jako tańsza i szybsza alternatywa dla samochodów. Podczas pandemii wszystkie sposoby przemieszczania się, którymi dzielimy się z innymi są potencjalnym

nośnikiem wirusa. Zagrożeniem jest powrót do wizji prywatnego samochodu jako najlepszego, bo najszybszego, a teraz również i najbezpieczniejszego sposobu transportu.

Działania w sferze mobilności mieszkańców, trzeba podejmować teraz, ale z myślą o przyszłości. Po okresie zakończenia zagrożenia epidemicznego, będzie można rzetelnie ocenić i zadecydować, które z obecnie wprowadzanych rozwiązań należy utrwalić, a które – odrzucić.

Przygotowując ten Alert korzystaliśmy z ekspertyzy „Wsparcie mobilności regionalnej w obliczu kryzysów gospodarczego i klimatycznego oraz zagrożeń epidemicznych”¹, który jest dostępny na stronie <https://oees.pl/dobrzewiedziec/>

Alert Samorządowy to inicjatywa Open Eyes Economy Summit oraz Kolegium Gospodarki i Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.

Wszystkie alerty eksperckie dostępne są na: www.oees.pl/dobrzewiedziec

¹ Raport przygotowany przez międzyrodowiskowy zespół „Sieć kompetencji TSL” pod kierownictwem prof. dr. hab. Wojciecha Paprockiego (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie).

Autorzy ekspertyzy: prof. dr. hab. Wojciech Paprocki i dr. Michał Wolański (SGH) przy udziale: prof. dr. hab. Piotra Banaszyka (Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu), prof. dr. hab. Moniki Bąk (Uniwersytet Gdański), Mirosława Czerlińskiego (Politechnika Warszawska), Marcina Gromadzkiego (Public Transport Consulting), Grzegorza Kubalskiego (Fundacja ProKolej), dr. Jakuba Majewskiego (Fundacja ProKolej), dr. Andrzeja Massela (Instytut Kolejnictwa), prof. dr. hab. Jarosława Witkowskiego (Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu), Ryszarda Wójcika (Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych).