



Zarząd Transportu Miejskiego

REKOMENDACJA
POZNAŃSKIEJ RADY TRANSPORTU AGLOMERACYJNEGO

DOTYCZĄCA
STRATEGICZNYCH KIERUNKÓW ROZWOJU TRANSPORTU
W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ

Rekomendacja nr 7

O strategicznych kierunkach rozwoju transportu w aglomeracji poznańskiej

Rekomendacja

W opinii Rady dla dalszego rozwoju aglomeracji poznańskiej zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju i w celu przeciwdziałania dalszej niekontrolowanej suburbanizacji na jej obszarze konieczny jest sukcesywny rozwój transportu publicznego.

Członkowie Poznańskiej Rady Transportu Aglomeracyjnego rekomendują Dyrektorowi ZTM w Poznaniu inicjowanie i wspieranie działań podjętych przez inne organy Urzędu Miasta w Poznaniu, instytucje samorządowe i pozostałych interesariuszy tworzących aglomerację poznańską a służących wszechstronnemu rozwojowi oferty transportu zbiorowego i zrównoważonego transportu indywidualnego. W szczególności:

1. inicjowanie i prowadzenie działań zmierzających do pozyskania finansowania dodatkowej pracy przewozowej na potrzeby obsługi nowych tras i linii transportu publicznego oraz rosnącej liczby pasażerów;
2. inicjowania i prowadzenie zaawansowanych studiów i analiz zwłaszcza z zakresu zagospodarowania przestrzennego, trendów demograficznych i migracyjnych, megatrendów i innych niezbędnych dla właściwego planowania zagospodarowania obszaru aglomeracji poznańskiej i dla możliwie precyzyjnego określenia przyszłych potrzeb transportowych i współbieżnego lub nawet wyprzedzającego planowania adekwatnej obsługi transportem publicznym przy zaniechaniu projektów inwestycyjnych opartych o efektywność wewnętrzną (tzw. "budowania na stan docelowy") oraz uwzględnieniu modułowości podejmowanych działań inwestycyjnych umożliwiającej elastyczne zmiany dostosowane do wciąż zmieniającego się modelu urbanizacji miasta z obszarem aglomeracyjnym dla stymulowania urbanizacji opartej o zasady Karty Lipskiej UE i zmiany struktury gałęziowej przewozów;
3. podejmowanie decyzji dotyczących inwestycji infrastrukturalnych dla transportu zbiorowego i indywidualnego tylko pod warunkiem przeprowadzenia dogłębnych analiz kosztów (w tym również kosztów środowiskowych) i korzyści dla każdej z inwestycji w transporcie publicznym, tak aby jak najlepiej oddawały one antycypowane w przyszłości realia w ciągu całego cyklu życia danej inwestycji. W przypadku braku podjęcia inwestycji inicjowanie zmian organizacyjnych, które poprawią ofertę transportu publicznego w danym obszarze;
4. wszechstronne przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez eliminację „białych plam” na mapie transportu publicznego oraz barier w dostępie do infrastruktury punktowej i środków transportu;
5. dbanie, aby inwestycje taborowe, zwłaszcza w pojazdy o alternatywnych źródłach napędu, były poprzedzone działaniami, które zabezpieczą dostawy tych źródeł energii pod względem stabilności kosztu jednostkowego i prognozowanej wielkości podaży w długim horyzoncie czasu;
6. intensyfikację działań na rzecz zmiany koncepcji funkcjonowania transportu kolejowego z obecnie występującej kolei regionalnej na faktyczną kolej metropolitalną

o charakterze przelotowym przez Poznań poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania i dostępności do niej dzięki budowie nowych pozacentralnych i właściwie wyposażonych węzłów przesiadkowych (zgodnie z zapisami rekomendacji nr 2) i przystanków kolejowych na linii międzydzielnicowe, szczególnie linie tramwajowe, a także zwiększaniu dostępności do już istniejących węzłów zwłaszcza poprzez budowę nowych dojazdów pieszych i rowerowych przy równoczesnym rozwijaniu przepustowości poznańskiego węzła kolejowego;

7. analizowanie szerszej palety rozwiązań przewozowych, w szczególności baczniejsze przyjrzenie się możliwościom oferowanych dzięki reorganizacji sieci linii autobusowych przez tworzenie niskonakładowych autobusowych linii szkieletowych poruszających się buspasami, w szczególności do skupisk mieszkalnych i miejsc pracy nieobsługiwanych siecią tramwajową, trolejbusy lub modyfikacjom tych już istniejących, np. budowy nowych linii PST w obszarach peryferyjnych miasta i aglomeracji, ale na poziomie gruntu, dla zmniejszenia kosztów budowy i poprawy dostępności do nich;
8. przejęcie odpowiedzialności za wykonanie zasady priorytetu w ruchu dla usług transportu publicznego poprzez inicjowanie rozwiązań z zakresu sterowania i organizacji ruchu, i usuwania niesprawności systemu dla każdej z linii powiązane z corocznym raportowaniem postępów poprawy prędkości handlowych w wyniku zmian dla każdej z linii;
9. analizowanie, m.in. poprzez pilotażowe uruchomienia, możliwości wprowadzania nowych form transportu np. taksówek lub minibusów jako uzupełnienie tradycyjnych nocnych linii autobusowych lub wdrażanie telebusów, jednak celem uniknięcia błędów popełnionych w innych miastach, należy je analizować na większych obszarach o luźnej zabudowie i planować dla całych wiązek, a nie tylko pojedynczych linii;
10. dążenie do zwiększenia długości, gęstości i spójności sieci dróg rowerowych, w szczególności priorytetowego ukończenia realizacji inwestycji zapisanych w Programie Rowerowym Miasta Poznania;
11. tworzenie nowoczesnych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów poprzez tworzenie m.in. woonerfów, rozwijania prawdziwie funkcjonalnych i bezpiecznych stref Tempo 30 realnie wymuszających na kierujących pojazdami ograniczenie prędkości do bezpiecznego poziomu, a także stref bez samochodów, przy zachowaniu maksymalnej płynności ruchu pojazdów transportu zbiorowego bez nadmiernego ograniczania ich prędkości;
12. inicjowanie i prowadzenie działań mających na celu wdrożenie nowych form płatności za usługi w transporcie publicznym, np. płatności kartą płatniczą/kredytową w pojazdach;
13. inicjowanie i prowadzenie działań promujących transport publiczny i równoczesne inicjowanie działań zmierzających do ograniczenia roli indywidualnego transportu samochodowego zgodnie z mechanizmem *push & pull* zarządzania popytem na transport m.in. poprzez wdrożenie nowej kompleksowej polityki parkingowej, w szczególności na obszarze miasta Poznań, parametrów dostępności transportem indywidualnym spoza Poznania oraz zmniejszania negatywnego wpływu transportu na obszarze aglomeracji i jej mieszkańców;

Uzasadnienie

W opinii Rady dalszy rozwój transportu publicznego we wskazanych kierunkach i poprzez wymienione działania powinien, w sposób istotniejszy niż dotychczas, przyczynić się do:

- przeciwdziałania chaotycznej suburbanizacji i rozpraszaniu zabudowy zarówno wewnątrz, jak i poza granicami miasta i zachowania spójności zaludnienia zgodnie z regułami Karty Lipskiej UE,
- uniknięcia błędów popełnianych w przeszłości, a skutkujących pojawianiu się obszarów o intensywnej zabudowie mieszkaniowej bez równoczesnego zaplanowania adekwatnej ich obsługi transportem zbiorowym,
- zmniejszenia kosztów zewnętrznych funkcjonowania systemu transportu w aglomeracji, w szczególności redukcji zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, poziomu kongestii transportowej, hałasu i zajętości terenu
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- intensyfikacji wykorzystania przestrzeni zajętej przez infrastrukturę transportową przeznaczoną zwłaszcza dla obsługi potoków pasażerskich,
- ograniczenia cennych obszarów, zwłaszcza w centrum Poznania, zajętych przez parkingi,
- poprawy jakości przemieszczania się w aglomeracji,
- zwiększenia jakości życia w aglomeracji.

Rekomendacja wypracowana przez Poznańską Radę Transportu Aglomeracyjnego, której prace koordynował jej moderator dr Hubert Igliński.