

BADANIE PREFERENCJI TRANSPORTOWYCH PŁOCCZAN JAKO ELEMENT PLANU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Abstrakt

Regionalne Programy Operacyjne 2014-2020 wskazują plany zrównoważonej mobilności miejskiej jako narzędzie wspierające rozwój multimodalnego i niskoemisyjnego transportu miejskiego. Elementem planu mobilności jest analiza podziału modalnego i badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Słowa kluczowe: Płock, mobilność miejska, preferencje transportowe, zrównoważony transport miejski, podział modalny

Wstęp

Polska niewątpliwie należy do grupy państw rozwiniętych. Potwierdzają to różnego rodzaju klasyfikacje i indeksy – m.in. wskaźnik rozwoju społecznego liczony i publikowany cyklicznie przez UNDP (ONZ-owski Program Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju). Również dane dotyczące dynamiki rozwoju gospodarczego wyrażane przez PKB napawają optymizmem. Przybywa inwestycji, dynamizuje się eksport, a efekty dokonujących się przemian obserwujemy codziennie w najbliższym otoczeniu, także na naszych ulicach, na których w ostatnich latach znacząco przybyło samochodów. Dane Stowarzyszenia Europejskich Producentów Samochodów (ACEA), które systematycznie publikuje statystyki dotyczące europejskiej branży motoryzacyjnej wskazują, że na koniec 2014 roku w Polsce przypadało 599 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. To więcej niż średnia dla całej Unii Europejskiej oraz państw EFTA (Norwegia, Szwajcaria, Islandia), która wynosi 564 auta na 1000 mieszkańców. Jak podaje ACEA pod względem nasycenia samochodami Polska wyprzedziła już takie potęgi gospodarcze, jak Niemcy, Wielka Brytania, Hiszpania czy Francja. Trend ten potwierdzają również liczby z Płocka. W mieście, które może pochwalić się niewiele ponad 120 tysiącami mieszkańców, na koniec czerwca 2015 roku było zarejestrowanych blisko 100 tysięcy pojazdów. Niewątpliwie rosnąca liczba aut jest jednym z najbardziej namacalnych dowodów na wzrost zamożności danego społeczeństwa.

Niestety powyższe zjawisko przekłada się także na coraz bardziej dotkliwe konsekwencje w postaci pogłębiającego się zanieczyszczenia powietrza

spalinami, w tym oczywiście dwutlenkiem węgla oraz uciążliwościami kongestii transportowej¹. Zatłoczone ulice polskich miast przestają być efektywne komunikacyjnie. Problem zaczyna być na tyle istotny, że kosztowne i długotrwałe rozwiązania infrastrukturalne (obwodnice, wiadukty) pomagają na krótko lub wcale. W odwodzie pozostają zatem działania organizacyjne i tzw. „miękkie” wpływające na świadomość mieszkańców, czyli przekonanie, że tylko rezygnacja z podróży samochodem osobowym na rzecz np. roweru, komunikacji publicznej czy chodzenia pieszo w długiej perspektywie może poprawić sytuację. Posiłkując się doświadczeniami wielu miast z Europy Zachodniej, należy stwierdzić, że katalizatorem dobrych zmian oraz wymiernym wsparciem dla decydentów w procesie zarządzania samorządem lokalnym jest planowanie mobilności miejskiej.

Miasta w ramach przygotowania Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan) będą mogły zidentyfikować miejsca, które generują największy ruch (zakłady pracy, centra handlowe itp.), zbadać preferencje transportowe swych mieszkańców, a następnie przygotować listę rozwiązań i zachęt, które przekonają daną społeczność do wyboru środka transportu alternatywnego wobec indywidualnie użytkowanego samochodu osobowego.

Planowanie mobilności miejskiej w kontekście rozwoju infrastruktury transportowej finansowanej ze środków UE w latach 2014-2020

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej zostały dostrzeżone przez samorządowców niemal każdego szczebla, nie tylko przez prezydentów

dużych miast, ale także przez burmistrzów, a nawet wójtów. Stało się tak, dzięki zapisom Regionalnych Programów Operacyjnych poszczególnych województw, które niejednokrotnie podział środków z nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020 na szeroko rozumiane cele transportowe warunkują posiadaniem dokumentów planistycznych lub strategicznych, które będą uwzględniały zrównoważoną mobilność. Mazowiecki RPO mówi wprost²: „wszystkie projekty związane z rozwojem zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej muszą prowadzić do skoordynowania polityki transportowej z polityką przestrzenną tak, aby uzyskać zmniejszenie transportochłonności przyczyniając się do osiągnięcia niskoemisyjności. Zatem muszą one wynikać z przygotowanych przez samorzady planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach. Wskazuje się, że funkcję takich dokumentów mogą pełnić: plany dotyczące gospodarki niskoemisyjnej, Strategie ZIT³ oraz właśnie plany mobilności miejskiej. Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych interwencji na danym obszarze i w zależności od zidentyfikowanych potrzeb zawierać odniesienia lub wskazywać adekwatne obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np.:

- zbiorowy transport pasażerski i transport niezmotoryzowany;
- wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS);
- logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach,
- wdrażanie nowych wzorców użytkowania.

Podobne w wymowie ustalenia znajdują się w pozostałych piętnastu programach wojewódzkich, a to oznacza, że lokalne samorzady chcąc zachować swoje szanse w procesie aplikacji muszą zastosować jeden z powyższych wariantów. Mogą uzupełnić istniejący dokument (np. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej) lub opracować zupełnie nowy, np. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP). Obejmuje on kwestie organizacji publicznego transportu miejskiego, ale także regulację ruchu samochodowego na rzecz zielonych środków transportu, w tym rowerów i ruchu pieszego. PZMM (SUMP) zsynchronizowany z pozostałymi elementami logistyki miejskiej, czyli m.in. organizacją transportu dostawczego z uwzględnieniem procesów magazynowania, problematyką wywozu i utylizacji odpadów komunalnych czy kształtowania powiązań komunikacyjnych z systemem logistycznym regionu może być

nie tylko zbiorem formalnych sformułowań i nakreślonych zadań, ale także stać się faktycznym katalizatorem systematycznego podnoszenia jakości życia, bez negatywnego wpływu na środowisko, które chcemy pozostawić przyszłym pokoleniom w jak najlepszej kondycji.

Komisja Europejska promuje Plany Zrównoważonej Mobilności od kilku lat, między innymi poprzez Plan Działania na Rzecz Miejskiej Mobilności (Action Plan on Urban Mobility – 2009) czy Białą Księgę Transportu (Transport White Paper – 2011). Natomiast w grudniu 2013 roku Komisja Europejska opublikowała Pakiet Zrównoważonej Mobilności (Urban Mobility Package), który zawierają konkretne wytyczne oraz wskazówki pomocne zarówno na etapie przygotowania SUMP, jak i całego procesu ich wdrażania przez lokalne władze. Dodatkowo Komisja wspierając liczne projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej ułatwiła transfer wiedzy i zaoferowała samorządom bezpłatny dostęp do najlepszych praktyk (szczegóły dostępne na stronie internetowej <http://www.epomm.eu/endurance>).

Rys 1. Ekran powitalny strony internetowej projektu ENDURANCE



Źródło: Opracowanie własne

Zrównoważony transport stanowi jeden z najważniejszych czynników decydujących o tym, czy otoczenie w którym żyjemy jest przyjazne, czy też uciążliwe. Miasto dobre do życia, to takie, które spełnia oczekiwania mieszkańców zarówno w przestrzeni ekonomicznej, społecznej i kulturowej, a transport oraz infrastruktura niezbędna do jego zrównoważonego kształtowania stanowi fundament każdej z powyższych przestrzeni. Ponadto uwarunkowania transportowe, jak i sama infrastruktura wpływają także na kształt rynku wewnętrznego i tym samym na wzrost gospodarczy czy tworzenie nowych miejsc pracy.

Tabela 1. Podział modalny (%) dla wybranych miast w 2012 lub 2013 roku

Miasto	Ludność	Pieszo	Rower	Transport zbiorowy	Transport indywidualny (samochód osobowy)
Karlsruhe (Niemcy)	298000	24	25	17	34
Bari (Włochy)	322751	3	1	20	76
Nantes (Francja)	580000	27	5	16	52
Malmö (Szwecja)	313000	15	22	21	42
Ghent (Belgia)	251000	24	20	9	47
Bristol (Wielka Brytania)	437000	21	14	16	49
Gdynia (Polska)	260000	21	1	36	42

Źródło: Opracowanie własne na podstawie epomm.eu

Warto również dodać, iż plany mobilności oraz zaproponowana przez Komisję Europejską innowacyjna metoda planowania transportu (w ramach SUMP), zakłada partycypacyjne podejście i włączenie społeczeństwa w ten proces na każdym z etapów. SUMP ma zagwarantować bezpieczny, przyjazny dla środowiska, wydajny oraz cenowo konkurencyjny transport, dojazd do miejsc pracy oraz swobodny dostęp do wszelkich usług codziennego życia. Tam, gdzie tradycyjne formy planowania transportu zmierzają do rozwiązywania problemów ruchu drogowego poprzez rozwijanie infrastruktury, SUMP kładzie nacisk na poprawę jakości życia i przestrzeni publicznej oraz działania promujące korzystanie ze środków komunikacji miejskiej, roweru czy poruszania się pieszo. Przygotowywane konsultacje społeczne swym zasięgiem powinny obejmować także gospodarkę gruntami, schematy ustalania cen, sprawne usługi transportu publicznego, infrastrukturę rowerowo-drogową, jak również infrastrukturę do obsługi pojazdów ekologicznych. Finalnym celem tych działań będzie ograniczenie zatorów komunikacyjnych oraz emisji szkodliwych gazów do atmosfery (głównie CO²).

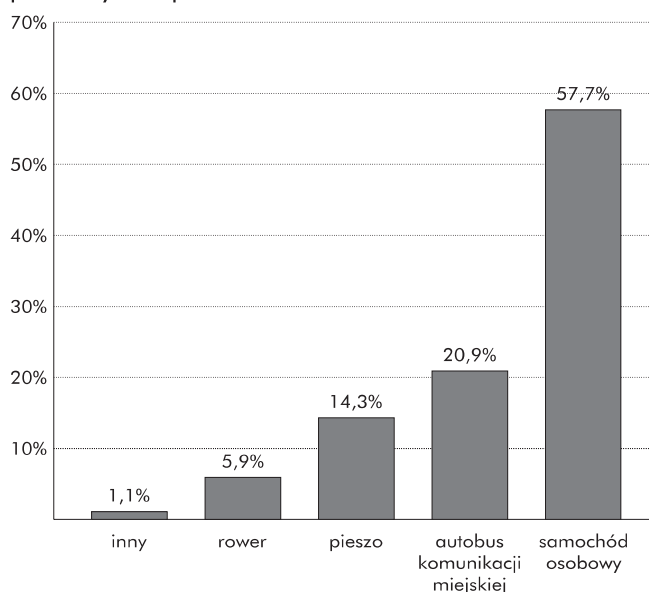
Stosując opisane podejście władze lokalne pokażą, że strategie i plany są tworzone z mieszkańcami i z myślą o wszystkich mieszkańcach, a nie tylko tych posiadających samochody osobowe. Jednym z pierwszych etapów (po analizie istniejącej dokumentacji strategicznej) jest zidentyfikowanie rzeczywistego podziału modalnego, czyli udziału różnych środków transportu w realizacji codziennych podróży w danym mieście. W wersji podstawowej zazwyczaj ukazuje on podział na transport samochodowy, rowerowy, zbiorowy i ruch pieszy. Bardziej szczegółowe badania obejmują niejednokrotnie także podział transportu samochodowego na przejazdy indywidualne i w charakterze pasażera, a transportu zbiorowego na autobusy, tramwaje, metro, trolejbusy, kolej i inne. W celu zebrania danych niezbędne jest przeprowadzenie badań

preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, które posłużą jako materiał do analizy i realizacji kolejnych działań na drodze do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Preferencje transportowe mieszkańców Płocka w świetle badań zrealizowanych w ramach projektu ENDURANCE

W ramach realizacji projektu ENDURANCE⁴ (finansowanego przez Komisję Europejską i popularyzującego korzyści płynące z tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP), CIFAL Płock (afiliowany ośrodek szkoleniowy ONZ Instytutu ds. Szkoleń i Badań UNITAR, polski lider projektu ENDURANCE) przeprowadził badanie preferencji transportowych mieszkańców Płocka. Celem badania było poznanie opinii mieszkańców Płocka nt. mobilności miejskiej, diagnoza podziału

Wykres 1. Ogólny podział modalny (modal split) podróży miejskich w Płocku

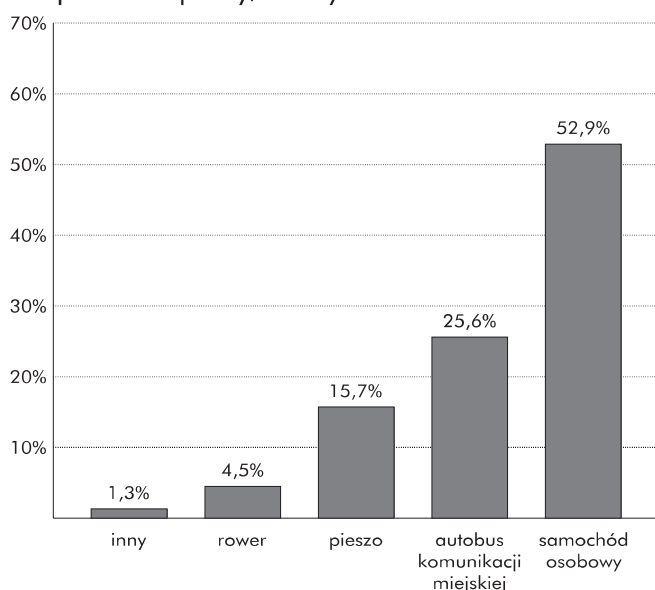


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

modalnego, ocena stanu istniejącego oraz identyfikacja szans i potencjalnych zagrożeń w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej. Badanie przeprowadzono 19 września 2015 r. w formie indywidualnych wywiadów kwestionariuszowych na próbie 301 osób.

Na podstawie powyższych danych, należy stwierdzić, że mieszkańcy Płocka zdecydowanie najczęściej korzystają z samochodów osobowych – 57,7%. Na drugim miejscu znalazła się komunikacja zbiorowa – 20,9%. Z kolei chodzenie pieszo wybiera 14,3% płocczan, a 5,9% decyduje się na podróże rowerowe.

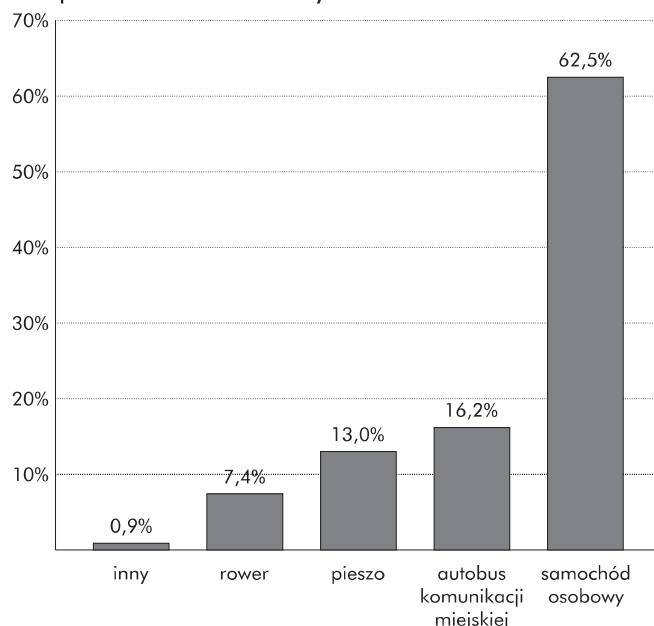
Wykres 2. Podział modalny (modal split) podróży miejskich do pracy/szkoły w Płocku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

Analizując podróże do pracy/szkoły zaobserwujemy spadek indywidualnych liczby podróży samochodem osobowym – do 52,9% na rzecz komunikacji zbiorowej – 25,6%. Nieznacznie wzrasta odsetek

Wykres 4. Podział modalny (modal split) podróży miejskich w czasie wolnym



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

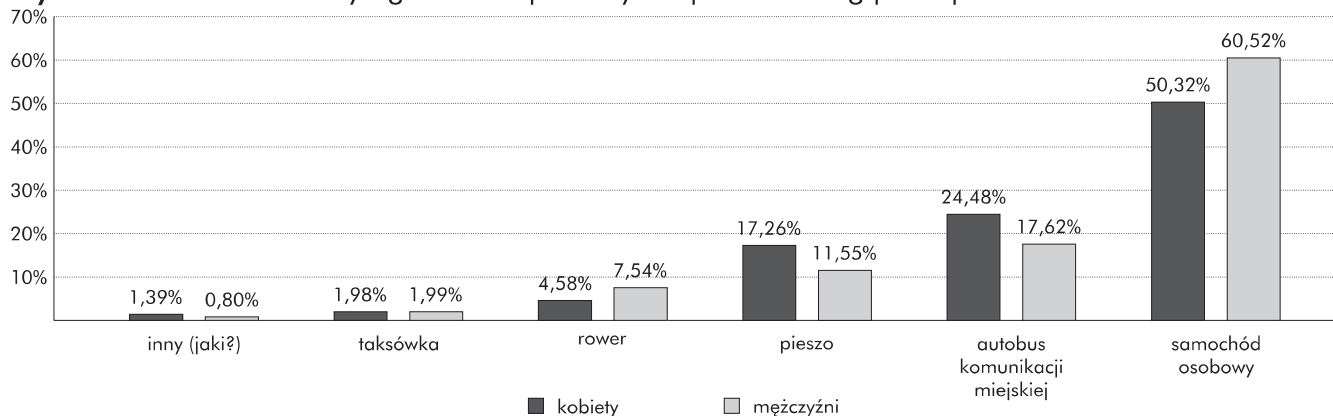
osób poruszających się pieszo – 15,7% oraz do 4,5% spada liczba osób wybierających jazdę rowerem.

Jak pokazuje powyższy wykres w czasie wolnym zdecydowanie wzrasta udział zmotoryzowanego transportu indywidualnego – 62,5%, natomiast dzieje się to kosztem podróży autobusami miejskimi – tylko 16,2% oraz chodzenia pieszo – 13%. Co ciekawe, w czasie wolnym płocczanie chętniej wybierają jazdę rowerem – 7,4%.

Zebrane dane wskazują na większą popularność samochodu osobowego i roweru wśród mężczyzn, natomiast kobiety zdecydowanie częściej wybierają podróże transportem zbiorowym oraz poruszanie się pieszo.

W trakcie badania zapytano mieszkańców Płocka o częstotliwość korzystania z roweru. 60,6% nie korzysta lub korzysta tylko okazjonalnie w celach

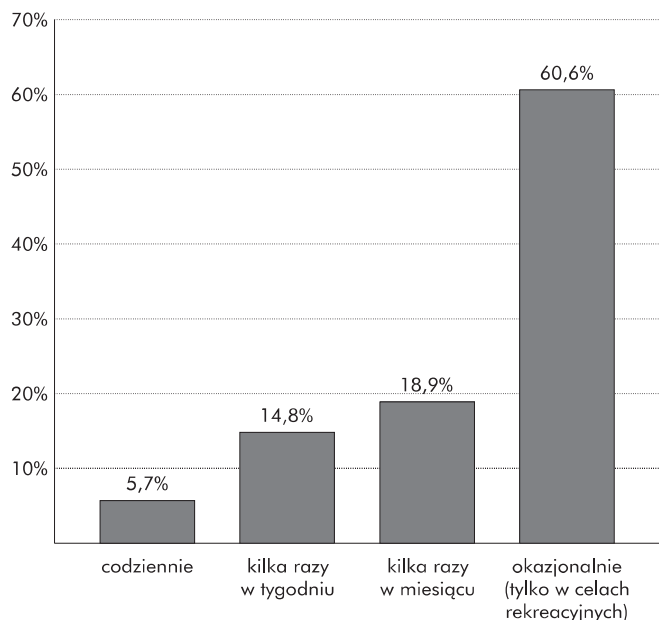
Wykres 3. Podział modalny ogółem dla podróży miejskich według płci – porównanie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

rekreacyjnych. Natomiast 18,9% przyznaje się do korzystania kilka razy w miesiącu, a 14,8% nawet kilka razy w ciągu tygodnia. Regularne, codzienne wykorzystanie roweru wskazało 5,7% badanych.

Wykres 5. Korzystanie z roweru podczas podróży po mieście



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej uzależniony jest nie tylko od aktywności samych mieszkańców, ale także od systematycznego rozwoju infrastruktury i wdrażania kolejnych innowacji transportowych.

Jak pokazało badanie (ankietowani mogli wskazać maksymalnie 3 działania), mieszkańcy oczekują szeregu działań, wśród których zdecydowanymi liderami są:

- inteligentny system zarządzania ruchem – 19,97%;
- nowe strefy spacerowe – 19,35%;
- nowe ścieżki rowerowe – 15,94%;

- rozbudowa połączeń transportu publicznego – 14,24%.

Z kolei najmniejszą liczbę zwolenników miały działania określone jako:

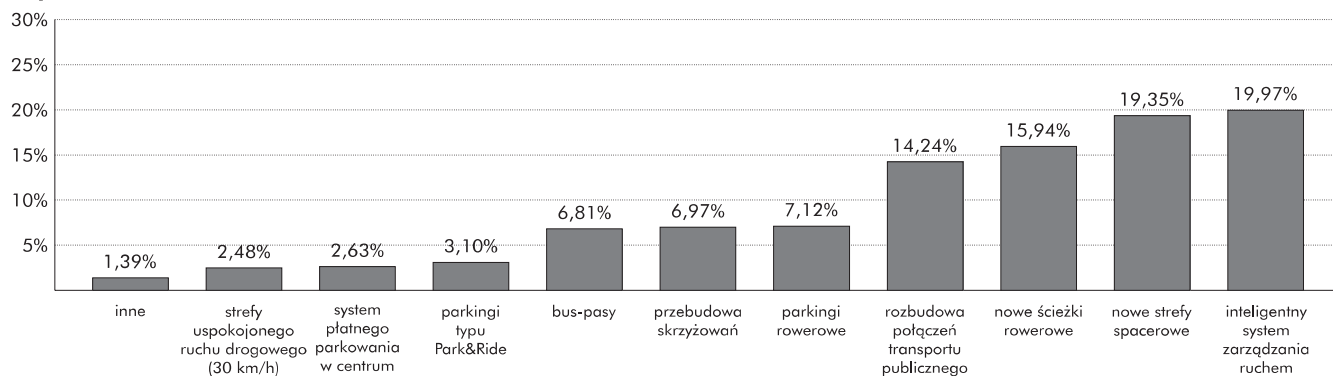
- strefy uspokojonego ruchu drogowego (tempo 30 km/h) – 2,48%;
- system płatnego parkowania – 2,63%;
- parkingi typu Park&Ride – 3,10%.

Podsumowanie

Specyfika rozwoju polskiego społeczeństwa mająca swoje odzwierciedlenie także w Płocku, np. w systematycznie rosnącej liczbie zarejestrowanych samochodów (ok. 100 tys.) sprawia, że zmiana dotychczas obserwowanego podejścia do kwestii transportu miejskiego będzie odbywała się przede wszystkim dzięki determinacji samorządu w kształtowaniu oczekiwanych zachowań komunikacyjnych i postaw mieszkańców akceptujących multimodalne podejście do planowania podróży miejskich.

Aktywność samorządu może wspomóc osiągnięcie realnych efektów wyrażających się w zmianie proporcji podziału modalnego dla Płocka, z oczekiwanym systematycznym rezygnowaniem z wykorzystania samochodów osobowych, na rzecz wzrostu popularności alternatywnych form przemieszczania się, czyli: transportu zbiorowego, roweru i chodzenia pieszo. Niemniej należy być świadomym faktu, iż kształtowanie nowych zachowań komunikacyjnych, a tym bardziej utrwalenie ich w formie postaw, jest procesem kosztownym, wieloaspektowym i długofalowym, stąd także i efekty będą pojawiać się stopniowo. Niezbędna zmiana świadomości społecznej i likwidacja barier mentalnych związanych z zagadnieniem zrównoważonej mobilności miejskiej, oraz determinacja i konsekwencja w podejmowaniu decyzji i określonych działań przez lokalny samorząd pomogą uzyskać pożądane efekty. Kluczem do osiągnięcia sukcesu

Wykres 6. Podział modalny ogółem dla podróży miejskich według płci – porównanie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

będzie konsekwentna realizacja kolejnych działań inwestycyjnych w infrastrukturę (drogi dla rowerów, komfortowe i niskoemisyjne autobusy itp.), ale

także przekonanie mieszkańców Płocka do idei zrównoważonej mobilności.

Przypisy

- ¹ Kongestia transportowa definiowana jest jako chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu, znacznie przekraczającego przepustowość wykorzystywanej przez infrastruktury (dróg, skrzyżowań itp.).
- ² Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020, Zarząd Województwa Mazowieckiego, Warszawa 2015, s.111.
- ³ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) to narzędzie, które po raz pierwszy pojawiło się w przedstawionych przez Komisję Europejską aktach prawnych na nową perspektywę finansową 2014-2020. Przy pomocy tego instrumentu, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego (JST) miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie (miasto i samorządy znajdujące się w jego oddziaływaniu) mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, łączące działania finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. ZIT to także wyjście poza sztywne granice administracyjne JST i większe możliwości oddziaływania projektów unijnych.
- ⁴ ENDURANCE to projekt Komisji Europejskiej, którego CIFAL Płock jest polskim liderem. Najważniejszym celem projektu

ENDURANCE jest merytoryczne wsparcie miast przy przygotowaniu i wdrażaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej poprzez stworzenie sieci wymiany doświadczeń, która umożliwi dostęp do najlepszych praktyk w 25 krajach europejskich. Projekt ENDURANCE jest największym projektem z tego obszaru ponieważ skupia 25 partnerów z 25 krajów UE oraz Norwegii. Wspomniane plany mają w efektywny sposób pomóc w rozwiązaniu problemów transportowych i w zrównoważony sposób zaspokoić potrzeby przemieszczania się ludzi i towarów w miastach. Główną ideą SUMP jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu miejskiego, poprzez realizację takich celów jak m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (pieszych, rowerzystów, kierowców/pasażerów samochodów) i bezpieczeństwa w pojazdach transportu zbiorowego, redukcja hałasu i zanieczyszczeń powietrza, emisji dwutlenku węgla i zużycia energii, podniesienie skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego, polepszenie jakości życia mieszkańców, poprawa dostępności usług transportowych dla mieszkańców.

DETERMINATION OF TRANSPORT PREFERENCES OF THE RESIDENTS OF PŁOCK AS AN ELEMENT OF THE URBAN MOBILITY PLAN.

Summary

Regional Operational Programs for the 2014-2020 period indicate sustainable urban mobility plans as a tool supporting the development of multimode and low carbon energy urban transport. An analysis of modal division and research of inhabitants' communicational behaviour constitute an element of mobility plan.

LISTA RECENZENTÓW KWARTALNIKA „NOTATKI PŁOCKIE” W ROKU 2015

prof. zw. dr hab. Andrzej Chodubski
dr inż. Hanna Bauman-Kaszubska
mgr Małgorzata Duch
dr Grzegorz Gołębiowski
ks. prof. dr hab. Andrzej Gretkowski
ks. prof. dr hab. Michał Marian Grzybowski
dr Andrzej Kansy
doc. dr Wiesław Koński
prof. zw. dr hab. Eugeniusz Kwiatkowski
dr Andrzej Papierowski
prof. zw. dr hab. Paweł Samuś
dr hab. inż. Renata Walczak
prof. zw. dr hab. Danuta Walczak-Duraj