

Raport Komisji Wnioskowej II Forum Transportu Aglomeracyjnego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

CZĘŚĆ I: Informacje statystyczne

1. Liczba referatów ogółem: 11
 - a) 10 referatów w trzech sesjach tematycznych:
 - Plany mobilności – 3 referaty
 - Edukacja Transportowa – 4 referaty
 - Dobre praktyki w zarządzaniu mobilnością – 3 referaty
 - b) referat wprowadzający dr inż. Andrzeja Brzezińskiego
 - c) panel dyskusyjny pod kierownictwem prof. Wojciecha Suchozrewskiego
2. Liczba referentów: 9
3. Liczba zarejestrowanych uczestników Forum: 94
4. Dyskusja nad referatami:

I.p.	nazwa sesji	liczba głosów w dyskusji
1	Plany mobilności	3
2	Edukacja Transportowa	6
3	Dobre praktyki w zarządzaniu mobilnością	4
4a	Panel dyskusyjny - dyskutanci (5 osób)	14
4b	Panel dyskusyjny - uczestnicy Forum	16
Razem:		43

CZĘŚĆ II: Wnioski

Na podstawie wygłoszonych referatów oraz dyskusji uczestników Forum Komisja Wnioskowa przedstawia następujące wnioski:

1. **Transport jest to usługa dostarczana przez szeroko pojętą władzę obywatelom. Podlega wszelkim regułom działalności usługowej – konkurencja, konieczność badań rynkowych, analiz kosztów i korzyści, reklamy czy edukacji klientów.**
2. **Konieczne jest zwiększenie nacisku na wdrażanie projektów pozainwestycyjnych, niskobudżetowych oraz fiskalnych w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu i implementacji planów mobilności.** Koncentracja uwagi głównie na projektach wysokoinwestycyjnych do minimum ogranicza podejmowanie działań mniej kosztownych. W rezultacie efekty działań skoncentrowane są w pojedynczych korytarzach transportowych i wybranych obszarach. Nie dotyczą, w takim samym stopniu wszystkich użytkowników systemu transportowego.
3. **Wskazane jest skupienie dodatkowej uwagi na właściwym planowaniu przestrzennym, zmierzającym do kondensowania tkanki miejskiej przy zachowaniu jej szerokiej funkcjonalności. Plany zagospodarowania i projekty inwestycyjne powinny być ściśle związane z analizami ich wpływu na ruch (ocena wpływu na ruch).**

4. **Większy niż dotychczas nacisk powinien być kładziony na rozwiązania wpływające na zmiany zachowań komunikacyjnych, usprawnienie zarządzania ruchem, modernizację infrastruktury i zbilansowania miejsc pracy oraz zamieszkania w poszczególnych obszarach miasta.**
5. **Należy stworzyć podstawy prawne dla wskazania polityki zarządzania mobilnością jako niezbędnego uzupełnienia rozpowszechnionej obecnie polityki zrównoważonego rozwoju. Wskazane jest również określenie niezbędnego zakresu merytorycznego dla takiego narzędzia.** Ma to na celu uzyskanie realnych, całościowych i trwałych efektów zmiany zachowań komunikacyjnych w wyniku działań podejmowanych przez poszczególne jednostki samorządowe.
6. **Postuluje się stworzenie formalno-prawnych warunków do tworzenia, implementacji oraz audytu lokalnych planów mobilności (dla szkół, zakładów pracy, obiektów handlowych lub sportowych) wraz z systemem narzędzi i zachęt dla pracodawców oraz pracowników, chcących skorzystać z miękkich środków, promujących ekologiczny dojazd do celu podróży. Pomyślność tego przedsięwzięcia jest silnie uzależniona od uświadomienia prawodawcom wagi podejmowanego zagrożenia.**

Inwestycje w system transportowy (drogowy, transportu zbiorowego i rowerowy) powinny być wspomagane działaniami strategicznymi i edukacyjnymi skierowanymi na zmianę zachowań komunikacyjnych zachęcających do ograniczenia liczby podróży odbywanych samochodami. Szansą w tym względzie jest tworzenie planów mobilności. Uczestnicy Forum rekomendują ich tworzenie na szeroką skalę. W kontekście Warszawy postuluje się o pilotażowe stworzenie planów mobilności dla szkół.
7. **Jednostki Samorządu Terytorialnego powinny dawać wyraźny przykład w tworzeniu i wdrażaniu wśród własnych pracowników, lokalnych planów zarządzania mobilnością.**
8. **Wskazane jest zintensyfikowanie promocji dobrych praktyk w zakresie programów edukacyjnych kształtujących poprawne zachowania komunikacyjne, różnych form planów mobilności, a także projektów pozainwestycyjnych w formie ogólnopolskiej bazy danych powiązanej ze skrzynką kontaktową dla wspierania partnerskiej wymiany wiedzy.**

Należy zauważyć, że skuteczność planów mobilności zależy o szeregu czynników. Wymaga dokładnego zbadania grup docelowych, świadomego celów realizatora planów, monitorowania efektów i dobrej oferty ze strony transportu zbiorowego oraz infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.
9. **Należy zwiększyć nacisk na prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie uświadamiania mieszkańcom miast występujących obecnie zagrożeń komunikacyjnych w zestawieniu z korzyściami ekologicznego podróżowania. Działania edukacyjne powinny być adresowane do wszystkich grup użytkowników, w tym także seniorów, dzieci i młodzieży.** Ma to na celu stworzenie nowej kultury mobilności. Warto w tym względzie korzystać z dobrych doświadczeń innych krajów i miast (np. Londynu).
10. **Proponuje się konsekwentną kontynuację działań w zakresie rozwijania sieci parkingów strategicznych w systemie „Parkuj i Jedź” z jednoczesnym zadbaniem o jak najlepsze skomunikowanie nowych i istniejących obiektów ze sprawnym systemem transportu zbiorowego.** Z uwagi na wysokie koszty budowy parkingów kubaturowych wskazane jest zwrócenie się w stronę mniej kapitałochłonnych obiektów jednopiętrowych.

CZĘŚĆ III: Skład Komisji Wnioskowej

1. Wacław Jastrzębski,
2. Karolina Jesionkiewicz-Niedzińska
3. Marcin Kozoń – przewodniczący,
4. Waldemar Lasek