

C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA

C.10. TRANSPORT METROPOLITARNY

C.10.1 JAK ORGANIZOWAĆ TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARACH METROPOLITALNYCH

C.10.2 TRANSPORT SZYNOWY JAKO WARUNEK ROZWOJU OBSZARÓW METROPOLITALNYCH

C.10.3 ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W OBSZARACH METROPOLITALNYCH

Autor: Przewodniczący Grzegorz Kwitek

**Opisy do panelu tematycznego Transport Metropolitalny
TRANSPOL 2024**

C.10.1. Jak organizować transport publiczny na obszarach metropolitalnych

Skuteczny i sprawny transport publiczny powinien być priorytetem dla obszarów metropolitalnych. Dobrze zorganizowany transport zbiorowy jest podstawą funkcjonowania tak dużych ośrodków miejskich. Jednocześnie jest to również jedno z największych wyzwań, zarówno pod względem finansowym jak i organizacyjnym.

Obecnie w Polsce funkcjonuje jeden Związek Metropolitalny powołany na podstawie ustawy. Zatem warto przyjrzeć się jak organizowany jest transport publiczny na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Jednym z kluczowych elementów, którym Metropolia zajęła się w pierwszej kolejności to zintegrowany system taryfowo-biletowy. Przed powołaniem GZM funkcjonowało trzech różnych organizatorów komunikacji miejskiej. U dwóch z nich obowiązywała ta sama taryfa biletowa, u trzeciego – inna. To generowało nawet podwójny koszt podróży i było uciążliwe zarówno dla mieszkańców, jak i dla osób odwiedzających Metropolię. Dlatego priorytetem było wprowadzenie wspólnych biletów dla wszystkich trzech organizatorów. W kolejnych etapach wdrożono nowe rozwiązania taryfowe, których główny cel to przekonanie mieszkańców, że jazda transportem publicznym jest przyjazna i opłacalna.

Bardzo ważnym elementem jest system sprzedaży biletów, który musi podążać za rozwojem technologicznym społeczeństwa. Dlatego Metropolia wprowadziła nowy, kontocentryczny system sprzedaży Transport GZM z aplikacją mobilną, która daje pasażerom wiele możliwości, m.in. podróż start/stop, gdzie czas na przesiadkę nie wlicza się do czasu podróży. Ponadto Metropolia inwestuje w stacjonarne punkty sprzedaży w postaci solarnych automatów biletowych. Istotne jest, aby pasażer, który chce kupić bilet, miał do wyboru dużą liczbę kanałów dystrybucji.

Na obszarach metropolitalnych mogą funkcjonować odrębnie różne środki transportu – od rowerów miejskich poprzez autobusy, trolejbusy, tramwaje i pociągi. Istotne jest, aby niezależnie od tego czym pasażer będzie podróżować, obowiązywał jeden wspólny bilet. To ma zapewnić użytkownikom komfort podróżowania, bez konieczności zastanawiania się jaki bilet wybrać na dany przejazd oraz ma umożliwić bardziej elastyczne dopasowanie swojej podróży (uwzględniające m.in. czas podróży, komfort przesiadek, przejazd pierwszej/ostatniej mili).

Taki też kierunek obrała Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, na obszarze której obecnie funkcjonuje zintegrowany system taryfowo-biletowy, łączący komunikację miejską, kolejową (dwóch przewoźników) oraz metropolitalny system rowerów miejskich. Dzięki niemu pasażerowie mogą podróżować wszystkimi ww. środkami transportu posiadając jeden bilet. W ramach systemu obecnie pasażer ma do dyspozycji cztery 30-dniowe Metrobilet, które są ważne na 1 miasto, na 2 miasta, na całą sieć komunikacji miejskiej oraz wybraną relację kolejową łączącą od 3 do 6 miast lub na całą sieć zarówno komunikacji miejskiej jak i kolejowej na obszarze Metropolii. Dostępny jest również zintegrowany Metrobilet 24h. Dla pasażerów, którzy nie korzystają z komunikacji kolejowej, do dyspozycji są m.in. bilety długookresowe 90 i 180-dniowe. Osoby, które podróżują nieregularnie mogą wykorzystać specjalne bilety Pakietowe, które są ważne 180 dni lub bilet 7-dniowy. Dla osób korzystających z komunikacji sporadycznie dostępne są m.in. bilet Dzienny lub bilety jednorazowe/krótkookresowe, w tym opłata Start/Stop w taryfie czasowej, która pozwala zatrzymać czas ważności biletu w trakcie oczekiwania na przesiadkę, a także umożliwia agregację wszystkich przejazdów w danym dniu do biletu Dziennego. Oznacza to, że pasażer nie musi się wcześniej martwić, ile przejazdów dokona w danym dniu, gdyż system maksymalnie za wszystkie przejazdy w taryfie Start/Stop pobierze równowartość biletu Dziennego. Wszystkie bilety średnio i długookresowe są zintegrowane z Metrorowerem, co zapewnia pasażerom bezpłatne korzystanie z jednoślada

przez 60 minut dziennie. Opcja ta ma za zadanie zapewnić pasażerom podróż na tzw. pierwszej lub ostatniej mili. W kolejnych etapach GZM będzie dążyć do integracji z komunikacją kolejową pozostałych biletów długookresowych (np. kwartalnych, półrocznych) oraz biletów jednorazowych.

W Metropolii nieustannie trwają prace nad poprawą jakości transportu zbiorowego. Jednym z priorytetów jest modyfikacja siatki połączeń oraz rozkładów jazdy, aby były bardziej dostosowane do oczekiwań i aktualnych potrzeb mieszkańców, a także do obecnych generatorów ruchu. Przykładem takiego działania było uruchomienie linii lotniskowych. Natomiast obecnie Metropolia finansuje połączenia Linii Metropolitalnych. 32 Metrolinie usprawniają podróżowanie po wszystkich 41 miastach i gminach GZM. Jest to atrakcyjna oferta ze względu na wysoką częstotliwość kursowania, niemal całodobową obsługę i wprowadzenie regularnych odstępów odjazdów.

Odpowiednia liczba połączeń to połowa sukcesu. Konieczne jest inwestowanie w nowy tabor. Obecnie standardem są już pojazdy wyposażone w klimatyzację, gniazda ładowania usb, systemy dynamicznej informacji pasażerskiej czy miejsca do przewozu rowerów. Pasażerowie decydujący się na transport publiczny, płacący za przejazd mają wobec organizatorów konkretne oczekiwania, że będą podróżować w komfortowych warunkach. Aby to zapewnić niezbędne jest posiadanie także taboru z odpowiednią pojemnością, dopasowaną do rzeczywistych potoków podróży.

Metropolia dąży również do ujednoczenia standardów transportu zbiorowego na całym obszarze. Dlatego kolejnym podjętym wyzwaniem jest skoordynowane zarządzania przystankami. Przejęcie infrastruktury przystankowej ma na celu wypracowanie modelu zarządzania infrastrukturą przystankową, co pozwoli na zmianę wizerunku otoczenia Metropolii oraz zapewni pasażerom porównywalny standard jakości. Oprócz tego opracowano standardy infrastruktury przystankowej oraz wybrano „metropolitalne” modele wiaty przystankowej (3 rodzaje).

Podsumowując planowanie i organizacja transportu publicznego to jeden z warunków rozwoju miast. Jest z pewnością jednym z kluczowych aspektów przy podejmowaniu decyzji o zamieszkaniu w określonym miejscu. Co dla obszarów wyludniających się powinno być dodatkowym argumentem, aby zdecydowanie inwestować w rozwój transportu zbiorowego.

C.10.2. Transport szynowy jako warunek rozwoju obszarów metropolitalnych

Dynamiczny rozwój obszarów metropolitalnych w Polsce stawia coraz większe wyzwania w zakresie obsługi komunikacyjnej tak dużych obszarów, zamieszkałych przez miliony ludzi. Jednym z kluczowych problemów dużych ośrodków miejskich jest ogromna liczba samochodów, co powoduje, że w godzinach szczytu główne ulice komunikacyjne są sparaliżowane.

Bez odpowiedniej infrastruktury drogowej w postaci buspasów autobusy muszą tkwić w tych samych korkach co samochody, a zatem trudno w takiej sytuacji przekonać mieszkańców, aby zamiast własnego, wygodnego samochodu, wybrali przejazd autobusem.

Zatem przy problemach dużych miast z kongestią, warunkiem ich rozwoju jest transport szynowy, który pozwala przewozić dużą liczbę pasażerów wydzielonymi torowiskami. W przypadku tramwaju będą to przewozy miejskie, a w przypadku pociągu przewozy aglomeracyjne.

Aby tramwaj był skuteczną alternatywą dla transportu indywidualnego musi być ku temu odpowiednia infrastruktura. To przede wszystkim torowisko oddzielone od normalnego ruchu miejskiego oraz pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach. To zapewni atrakcyjne czasy przejazdu, zminimalizuje ewentualne opóźnienia i wpłynie w znaczący sposób na bezpieczeństwo podróżnych (ograniczenia prawdopodobieństwa kolizji z samochodami).

Na dłuższych dystansach najlepszym rozwiązaniem będzie pociąg, który również potrzebuje spełnienia określonych warunków, aby mieszkańcy chętnie korzystali z kolei. Wśród najważniejszych można wymienić:

- wysoka częstotliwość kursowania i wysokopojemny tabor;
- wydzielenie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego i towarowego poprzez budowę dodatkowych torów;
- tworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych;
- zintegrowanie taryfowe kolei z transportem miejskim.

Istotnym elementem rozwoju transportu szynowego na obszarach metropolitalnych jest jego integracja z innymi środkami transportu. Naturalnie nie ma możliwości, aby pociągi

obsługiwały całą Metropolię. Dlatego istotne jest stworzenie systemu dowozowo-odwozowego do stacji i przystanków kolejowych. Aby taki system był skuteczny, przede wszystkim konieczne jest zintegrowanie transportu kolejowego z pozostałymi środkami transportu publicznego, jak tramwaje, autobusy, trolejbusy, rower, a także z transportem indywidualnym. Integracja odbywa się poprzez wspólną taryfę oraz tworzenie węzłów przesiadkowych, parkingów Park & Ride oraz Bike & Ride. Dzięki temu pasażerowie mogą dojechać do stacji czy przystanku kolejowego w najbardziej wygodny dla siebie sposób, a następnie kontynuować podróż pociągiem.

Z pewnością ograniczeniem w rozwoju transportu szynowego są jego wysokie koszty. Poczawszy od inwestycji w infrastrukturę, poprzez wysokie ceny pociągów w porównaniu np. z autobusami, kończąc na kosztach eksploatacyjnych.

Mimo tego w przyszłości transport szynowy będzie stanowić szkielet systemu komunikacyjnego większości obszarów metropolitalnych. Z takiego założenia wychodzą m.in. władze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W przyjętym przez GZM Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej transport szynowy jest kluczowym elementem systemu.

W pierwszej kolejności opracowywana jest niezbędna dokumentacja. Równolegle Metropolia finansuje połączenia kolejowe na swoim obszarze, integruje kolej taryfowo z transportem miejskim, a także uczestniczy w Programie „Kolej+”, w ramach którego ma zostać zrealizowanych sześć inwestycji liniowych pod przyszłą Kolej Metropolitalną.

C.10.3. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w obszarach metropolitalnych

Przede wszystkim należy zrozumieć czym jest mobilność? Obejmuje ona zagadnienia dotyczące przemieszczania się ludzi oraz wszelkich uwarunkowań z tym związanych. Istotne jest, aby te kwestie w pierwszej kolejności były opisywane z indywidualnej perspektywy użytkownika. Rozważania mobilnościowe nie są więc skupione wyłącznie na infrastrukturze, ale też na aspektach ekonomicznych, społecznych i psychologicznych.

Zatem zrównoważona mobilność i zrównoważony sposób myślenia o mobilności powinny obejmować nie tylko sfery bezpośrednio związane z komunikacją, transportem i mobilnością sensu stricto, ale i sfery życia społecznego, takie jak korzystanie z usług i dóbr, styl życia określonych wspólnot, sposoby spędzania wolnego czasu, a także aspekty środowiskowe i geograficzne – jak sposoby zagospodarowania przestrzeni, a także sposoby jej użytkowania.

Dlatego obszary metropolitalne muszą poszukiwać nowatorskich rozwiązań, prowadzących do zmniejszenia udziału indywidualnego transportu samochodowego oraz zwiększenia efektywności energetycznej codziennych podróży.

Rozwiązania te mają mieć korzystny wpływ na środowisko i nie zanieczyszczać powietrza. W tym kontekście szczególnie ważny jest ekologiczny transport publiczny. Organizatorzy transportu zbiorowego inwestując w nowy, ekologiczny tabor, często posiłkują się zewnętrznymi dopłatami, które sięgają nawet 85 procent.

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, aby ubiegać się o takie wsparcie finansowe, w przypadku dużych ośrodków miejskich konieczne jest opracowanie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP).

SUMPy mają z jednej strony diagnozować problemy danego obszaru, ale przede wszystkim szukać ich rozwiązań. Tak aby możliwe było zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu związanego z ruchem drogowym, zatorów i wypadków przy jednoczesnym podniesieniu jakości życia w Metropoliach.

Podsumowując zadaniem obszarów Metropolitalnych w zakresie zrównoważonej mobilności jest zapewnienie mieszkańcom wachlarza komunikacyjnych możliwości, które będą dopasowane do potrzeb danej chwili i ich osobistych preferencji.