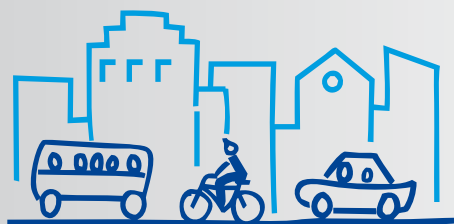




CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



07

POLICY ADVICE NOTES

Priorytetyzacja komunikacji publicznej w miastach



CIVITAS Initiative to europejska akcja wspierająca miasta w zakresie wdrożenia zintegrowanej polityki zrównoważonego, ekologicznego i wydajnego transportu. Wnioski wyciągnięte podczas faz planowania, wdrożenia i realizacji działań podsumowano w dwunastu dokumentach pt. „Policy Advice Notes”. Przedstawiają one sposób radzenia sobie z problemami transportu miejskiego, przed którymi staną w przyszłości miasta Unii Europejskiej.



Priorytetyzacja komunikacji publicznej w miastach

Utworzenie szybkiego i niezawodnego, przyjaznego środowiska środka transportu



W ramach inicjatywy CIVITAS II (2005–2009) wdrożono różne działania mające na celu pierwszeństwo komunikacji zbiorowej w ruchu drogowym i systemie transportu miejskiego. Miasta europejskie, które wprowadziły te nowatorskie narzędzia, miały różne doświadczenia zarówno w fazie planowania, jak i wdrożenia; doświadczenia te stanowią podstawę użytecznej wiedzy zebranej w niniejszym dokumencie pt. „Policy Advice Note”.

Informacje ogólne

OPIS DZIAŁAŃ

Komunikacja zbiorowa może nie być atrakcyjna dla mieszkańców w porównaniu z jazdą prywatnymi samochodami. Komunikacja zbiorowa jest mniej elastyczna, a przejazdy nią często trwają dłużej, ponieważ nie zawsze dojeżdża ona bezpośrednio do miejsca, do którego wybiera się dana osoba. Pojazdy zatrzymują się na przystankach, aby umożliwić przesiadkę na inną linię lub do innego środka transportu, albo aby zabrać innych pasażerów. W rezultacie autobusy i tramwaje często nie są postrzegane jako prawdziwe rozwiązanie alternatywne dla samochodu.

Miasta mogą zapobiegać tym problemom, tworząc systemy pierwszeństwa komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Instalacja wykrywa autobus lub tramwaj zbliżający się do świateł i zapewnia, że w miarę możliwości przy dojeździe do skrzyżowania zapali mu się zielone światło. Takie systemy pierwszeństwa mogą zapewnić znaczne korzyści, jeżeli chodzi o czas podróży i niezawodność; mogą także zmniejszyć straty czasu, zwłaszcza podczas godzin szczytu, gdy komunikacja publiczna jest nawet szybsza od samochodów. Takie systemy pierwszeństwa powinny być ważnym elementem inteligentnych systemów transportu we wszystkich miastach europejskich. Należy je propagować w szczególności w miastach Europy Środkowo-Wschodniej, aby utrzymać wcześniejszy wysoki poziom wykorzystania komunikacji publicznej.



Możliwe jest utworzenie pasów ruchu zarezerwowanych dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Są to odrębne pasy, przeznaczone wyłącznie dla tramwajów i/lub autobusów przed skrzyżowaniami lub wzdłuż całych odcinków sieci drogowej. Dzięki nim pojazdy komunikacji publicznej mogą omijać korki uliczne. Można także udostępnić te pasy innym pojazdom specjalnym, np. taksówkom. Aby osiągnąć efektywne wykorzystanie takich pasów, kluczowe znaczenie ma utworzenie specjalnego systemu monitorowania i egzekwowania oraz zdefiniowanie szczególnych kategorii użytkowników (np. pojazdy komunikacji zbiorowej, taksówki, rowerzyści itp.). Czasem właściwe może być udostępnienie autobusom kluczowych odcinków odrębnych pasów przeznaczonych dla tramwajów (jeśli nie ma możliwości utworzenia nowego odrębnego pasa).

GRUPY DOCELOWE

Omawiane działania są skierowane głównie do użytkowników komunikacji zbiorowej, ale mogą także przyciągnąć nowych pasażerów poprzez poprawę niezawodności, czasów przejazdu i wizerunku transportu publicznego. Wdrożenie opisanych działań jest ważnym elementem kampanii marketingowej, którą należy skierować także do indywidualnych użytkowników samochodów. Przekaz kampanii powinien bazować na rzeczywistych korzyściach, takich jak skrócenie czasu przejazdu i wyższa niezawodność, zwłaszcza w godzinach szczytu.

ODDZIAŁYWANIE I KORZYŚCI

Dla ogółu mieszkańców

Ogół mieszkańców może odnieść korzyści związane z omawianymi działaniami, ponieważ:

- Poziom emisji pojazdów komunikacji zbiorowej może zostać zmniejszony dzięki skróceniu czasu spędzanego w korkach i większej płynności ruchu drogowego.
- Zwiększa się intensywność zjawiska modal split (zmiany struktury wykorzystywanych środków transportu) w odniesieniu do komunikacji publicznej, a wykorzystanie prywatnych pojazdów silnikowych maleje, powodując długoterminowe zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.
- Fundusze publiczne są wydawane efektywniej, przy koncentrowaniu się na usprawnieniu istniejącej infrastruktury i taboru.

Dla osób fizycznych

Użytkownik komunikacji zbiorowej odnosi korzyści z omawianych działań, ponieważ za przejazdy autobusem lub tramwajem potrzebuje mniej czasu. Usługi komunikacji zbiorowej stają się bardziej niezawodne (zgodność z rozkładami i lepsza regularność). Skracają się czasy potrzebne na usunięcie skutków awarii w razie uszkodzenia pojazdu lub wypadku. Dzięki usprawnionym usługom komunikacji publicznej może zmniejszyć się liczba posiadanych samochodów, ponieważ samochód (lub drugi samochód w rodzinie) przestaje być potrzebny, można więc uniknąć kosztów jego nabycia i eksploatacji.

Dla podmiotów gospodarczych

Zwiększenie konkurencyjności komunikacji zbiorowej powinno prowadzić do wzrostu przychodów z biletów. Operatorzy komunikacji zbiorowej czerpią korzyści z omawianych działań, ponieważ rośnie wydajność pracy i komfort kierowców i dyspozytorów. Wzrasta także średnia prędkość pojazdów. Doświadczenia miasta Tuluzy (Francja) pokazały, że w konkretnych odcinkach możliwe jest zwiększenie średniej prędkości z 13 do 23 km/h, co daje oszczędności czasu podróży od 5 do 10 minut i sprawia, że komunikacja zbiorowa staje się konkurencyjna w porównaniu z samochodem osobowym. Aby ulepszyć ofertę komunikacji zbiorowej, utworzono tam dwa „korytarze” dla autobusów, mające długość 18 km i obejmujące 22 przystanki, stanowiące tzw. high quality corridors (HQC)



Schiffer



(„korytarze wysokiej jakości”). Wprowadzane usprawnienia powinny także wywierać silny wpływ na wizerunek komunikacji zbiorowej, ponieważ stanie się ona bardziej punktualna i niezawodna, a także będzie jeździć z większą częstotliwością.

Firmy handlowe i detaliczne też mogą zyskać oszczędności, ponieważ mniejsza będzie wymagana wartość inwestycji i kosztów eksploatacji związanych z oferowaniem parkingów dla samochodów osobowych.

PODSTAWOWE WARUNKI POWODZENIA

Prawdopodobieństwo powodzenia wdrożenia omawianych działań jest największe, jeśli dane miasto już boryka się z poważnymi problemami transportowymi, takimi jak korki uliczne, niedobór parkingów i brak odpowiedniej infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego. Przyznanie pierwszeństwa pojazdom komunikacji zbiorowej to ekonomiczna opcja zwiększenia dostępności obszarów o średniej gęstości zaludnienia, do których można obecnie dotrzeć tylko za pomocą dróg o dużym natężeniu korków. W takich miejscach nie ma uzasadnienia linia tramwaju lub metra — ze względu na wysokie koszty — ale systemy pierwszeństwa będą odpowiednim rozwiązaniem, ponieważ niezbędne inwestycje są względnie niskie w porównaniu z korzyściami pod względem czasu i komfortu przejazdu. W przypadku wprowadzania pasów zarezerwowanych dla pojazdów komunikacji zbiorowej kluczowa jest wystarczająca ilość dostępnego miejsca oraz wdrożenie systemu monitoringu w celu dobrej kontroli pasów, a więc zwiększenia ich wydajności (np. za pomocą stałych bramek optycznych kontrolujących dostęp). Podczas planowania nowej infrastruktury drogowej zaleca się wdrożenie rozwiązań związanych z pierwszeństwem na etapie planowania i projektowania technicznego.

Należy wziąć pod uwagę, że wprowadzenie pasów pierwszeństwa zabierze najprawdopodobniej przestrzeń innym użytkownikom dróg. Na etapie planowania ważne jest wykorzystanie modeli w celu oceny warunków, w jakich można osiągnąć ten sam przepływ podróżnych. „Przeładunek” z samochodu do autobusu powinna skutkować co najmniej taką samą, a

najlepiej wyższą mobilnością wszystkich użytkowników dróg. W przeciwnym przypadku poziom korków i zanieczyszczenia nie zmieni się, ale zostanie przesunięty w inne miejsce. Dlatego więc należy przeprowadzić modelowanie określające projektowane przepływy i oddziaływanie na poziom emisji w zależności od różnych scenariuszy wykorzystania autobusów i samochodów.

Etapy i harmonogram wdrożenia

Aby pomyślnie wdrożyć działania służące przyznaniu pierwszeństwa komunikacji publicznej, należy rozważyć następujące etapy prac, działania pomocnicze i terminy.

ETAPY PRAC

1. Zgromadzenie wymaganych danych

- Analiza bieżącej sytuacji związanej z ruchem drogowym, taborem i infrastrukturą, aby zapewnić, że planowane działania są właściwe.
- Pomiar bieżącej jakości usług komunikacji zbiorowej w celu przeprowadzenia rzeczowej oceny po zrealizowaniu działań (na podstawie regularnych badań marketingowych).
- Przeprowadzenie badania mobilności w celu poznania potrzeb i opinii użytkowników komunikacji zbiorowej i mieszkańców.
- Identyfikacja najbardziej problematycznych ulic (lub odcinków) i skrzyżowań, a także długości opóźnień w godzinach szczytu w celu zdefiniowania obszarów, w których należy wprowadzić omawiane działania.
- Sprawdzenie, czy ramy prawne i regulacyjne dopuszczają wdrożenie omawianych działań, i przeanalizowanie krajowych przepisów dotyczących ochrony prywatności, aby zapewnić, że system egzekwowania jest z nimi zgodny (np. sprawdzenie, czy można wykonywać zdjęcia pojazdów nielegalnie korzystających z wydzielonych pasów).



- Zgromadzenie najaktualniejszych badań i studiów przypadku dotyczących miast o podobnej wielkości i takich samych problemach transportowych w celu zdobycia informacji o nowych elastycznych koncepcjach dotyczących pierwszeństwa komunikacji zbiorowej i technologii umożliwiających ich zastosowanie.

2. Zainicjowanie wymaganych decyzji formalnych

- Uzyskanie zgody na wybór korytarza dla wydzielonych buspasów.
- Zatwierdzenie typu systemu pierwszeństwa.
- Zatwierdzenie systemu egzekwowania.
- Uzgodnienie podziału przychodów z kar.

3. Zdefiniowanie koncepcji

- Zaprojektowanie systemu pod względem zastosowanej technologii i specyfikacja oprogramowania przez zespół projektowy (np. administrację lokalną, policję, operatora komunikacji publicznej).

4. Wdrożenie działania

- Systemy pierwszeństwa autobusów.
 - Ogłoszenie przetargu na oprogramowanie niezbędne do wprowadzenia pierwszeństwa na światłach.
 - W razie potrzeby powołanie konsultanta ds. technicznego planowania ruchu drogowego na skrzyżowaniach.
 - Opracowanie protokołu programowania sterownika oraz bazy danych autobusów wykorzystywanej przez system pierwszeństwa na skrzyżowaniach.
 - Instalacja i eksploatacja nowego wyposażenia w wybranych miejscach.
- Zarezerwowane pasy.
 - Uzyskanie miejsca na pasy wydzielone dla pojazdów komunikacji zbiorowej (np. przez przekształcenie pasów przeznaczonych wcześniej na parkingi).
 - W razie potrzeby powołanie konsultanta ds. planowania ruchu drogowego.
 - Budowa niezbędnej infrastruktury.
 - Utworzenie systemu kontroli, aby uniemożliwić nielegalne wykorzystanie zarezerwowanych pasów.
- Obliczenie nowego rozkładu jazdy komunikacji publicznej w następstwie wdrożenia nowych systemów pierwszeństwa autobusów.

5. Rozpoczęcie kampanii informacyjnej w

celu przekazania użytkownikom samochodów i komunikacji zbiorowej informacji o systemie i aspektach związanych z jego egzekwowaniem.

6. Opracowanie strategii egzekwowania.

Może to obejmować na przykład kontrolę specjalnych pasów ruchu za pomocą kamer, systemów telewizji przemysłowej (CCTV) lub przez patrole policji.

7. Ocena działania.

Specjalne badania marketingowe wśród pasażerów pojazdów komunikacji publicznej jeżdżących po wydzielonych pasach będą pomocne do stwierdzenia, ilu z nich było wcześniej użytkownikami samochodów. Ocena powinna być prowadzona systematycznie i obejmować kompleksowy monitoring liczby pasażerów, średnie prędkości autobusów i samochodów oraz oddziaływanie na liczbę i poziom zajętości samochodów osobowych.





DZIAŁANIA TOWARZYSZĄCE, WZMACNIAJĄCE POZYTYWNE EFEKTY

Następujące działania towarzyszące mogą zwiększyć powodzenie działań związanych z przyznawaniem pierwszeństwa komunikacji zbiorowej:

- Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej, np. wprowadzenie zintegrowanych systemów biletów, systemy informacji działające w czasie rzeczywistym (np. przy użyciu systemu GPS i informacji dla podróżnych w Internecie oraz na przystankach autobusowych), modernizacja wiat na przystankach, poprawa połączeń między różnymi liniami komunikacji zbiorowej, poprawa dostępności przystanków autobusowych dla pieszych i rowerzystów, montaż stojaków na rowery, a także wykorzystanie pojazdów przystosowanych dla osób niepełnosprawnych (np. niskopodłogowych).
- Wprowadzenie wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej w połączeniu z usprawnieniem sieci kolei podziemnej (np. nowa linia metra). Jeśli drogi dojazdowe (pasy komunikacji zbiorowej z obszarów peryferyjnych) wprowadzanego systemu szybkiego transportu także zostaną ulepszone, a połączenia między siecią autobusową a metrem zostaną zoptymalizowane, korzyści odniosą również obszary peryferyjne.
- Wprowadzenie ekologicznych, cichych pojazdów może być skutecznie wykorzystane na wydzielonych pasach. Przydzielenie pierwszeństwa i wprowadzenie pojazdów ekologicznych zwiększa atrakcyjność pakietu komunikacji publicznej, ułatwiając działania marketingowe związane z wdrażaniem działania.
- Wprowadzenie stref ograniczonego dostępu (np. stref niskiej emisji), zarządzanie dostępnością centralnych miejsc parkingowych i wprowadzenie lub podniesienie opłat parkingowych. Równolegle należy oferować usługi typu „park and ride” na przystankach linii komunikacji publicznej mających pierwszeństwo, znajdujących się poza centrum miasta.
- Marketing zrównoważonych środków transportu: wprowadzenie omawianych działań można połączyć z wydarzeniami promującymi zrównoważoną mobilność (np. Car Free Day („Dzień bez samochodu”), dni otwarte komunikacji zbiorowej itp.).

HARMONOGRAM

Systemy pierwszeństwa

Doświadczenia w ramach inicjatywy CIVITAS II pokazują, że wdrożenie niewielkiego systemu pierwszeństwa komunikacji zbiorowej trwa od 42 do 48 miesięcy, zależnie od stopnia złożoności planowanych działań. W pierwszej kolejności należy przeprowadzić analizę bieżących koncepcji i narzędzi ułatwiających zarządzanie, co może zająć około 12 miesięcy. Tworzenie koncepcji (faza planowania) i procedury przetargowe mogą trwać do jednego roku. Kolejny rok jest niezbędny na wyposażenie pojazdów, świateł ulicznych i ustalenie parametrów systemu.

Zarezerwowany pas

Planowanie wydzielonego pasa ruchu dla autobusów lub tramwajów trwa około 12 miesięcy. Budowa pasów zależy od ich długości i trwa około roku dla prawie 10 kilometrów.

Ponieważ działania są zwykle rozłożone w czasie, zmiany zapotrzebowania dostrzegalne są sukcesywnie. Małe, krótkoterminowe oddziaływanie można zauważyć, gdy istniejący użytkownicy komunikacji zbiorowej zmieniają swoje trasy, aby jeździć szybszą linią. Przyciągnięcie użytkowników samochodów do komunikacji zbiorowej, dzięki oszczędnościom czasu i poprawie niezawodności, można postrzegać jako oddziaływanie bardziej długoterminowe. Jest ono szczególnie widoczne na bardzo zatłoczonych odcinkach sieci drogowej.





Jakie inwestycje wiążą się z omawianymi działaniami?

W zależności od typu wdrażanego systemu i liczby skrzyżowań w sieci autobusowej, a także liczby pojazdów, które trzeba wyposażyć w nowe technologie, koszty działania mogą być bardzo zróżnicowane. Należy jednak wziąć pod uwagę następujące czynniki związane z kosztami:

- Koszty budowy wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji publicznej.
- Koszty ulepszenia istniejącej infrastruktury.
- Koszty wyposażenia montowanego w pojazdach.
- Koszty wdrożenia systemów pierwszeństwa na światłach ulicznych.

Niektóre doświadczenia w ramach inicjatywy CIVITAS II:

- 26 000 EUR na wdrożenie systemu pierwszeństwa na 42 skrzyżowaniach, w tym nakłady na modemy, instalacje i techniczne planowanie ruchu drogowego oraz eksploatację systemu (Malmö, Szwecja).
- 100 000 EUR na oparty na pętli system pierwszeństwa na dwóch buspasach (o łącznej długości 16,5 km) oraz radiowy system pierwszeństwa zastosowany na dwóch głównych skrzyżowaniach, plus 2000 EUR na autobus za wyposażenie pokładowe (Tuluza, Francja).
- 1 165 000 EUR na wyposażenie systemu pierwszeństwa obejmującego 26 skrzyżowań, 150 pojazdów i 7 ośrodków zarządzania i obserwacji (Tallin, Estonia).

Należy wziąć pod uwagę, że koszty mogą się znacznie różnić w poszczególnych miastach i krajach. W przypadku wyznaczania wydzielonych pasów ważne jest stwierdzenie, czy mają one powstać z przekształcenia miejsc parkingowych, czy trzeba specjalnie zbudować w tym celu nowy pas.

Główne czynniki decydujące o sukcesie

Powodzenie działań zrealizowanych w ramach inicjatywy CIVITAS II, których celem było przydzielenie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, wynikało z wielu różnych czynników wymienionych poniżej:

- Użytkownicy komunikacji zbiorowej, którzy zdecydowanie popierali te działania.
- Dobra współpraca między partnerami zaangażowanymi w działanie (między policją, operatorem transportu, władzami komunikacji zbiorowej, miastem, firmami taksówkowymi, jeśli mają prawo do korzystania z wydzielonych pasów itp.).
- Poparcie lokalnych polityków, co pomaga przewycięzać różne trudności.
- Strategia zrównoważonego zaangażowania, a także oparte na wizji i czynnikach jakościowych zarządzanie miastem.
- Siłą napędową wdrożenia systemów pierwszeństwa jest ocena techniczna dokonana przez specjalistów, którzy dowiodą, że system może znacznie zwiększyć niezawodność i częstotliwość usług komunikacji zbiorowej.
- Stała współpraca z lokalnymi mediami, aby uwidocznic potrzeby użytkowników komunikacji zbiorowej oraz korzyści, które mogą oni czerpać z wprowadzanych działań.
- Wykorzystanie kolorowego asfaltu lub urządzeń fizycznych i wyraźnego oznakowania w celu wyróżnienia odrębnych buspasów (jeśli zezwalają na to układ ulic, prawo i zasady ekonomiczne).



Strategie pomyślnego wdrożenia

Czynniki wymienione poniżej to główne siły napędowe decydujące o rozpoczęciu, a także o wydajnym i pomyślnym wdrożeniu wyżej opisanych działań:

Planowanie przestrzenne

W szczególności w zabytkowych centrach miast ulice są wąskie i ilość miejsca jest niewielka, potrzebne mogą więc być ograniczenia w celu zapewnienia miejsca dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Jeśli ilość miejsca jest zbyt ograniczona, można zainstalować sygnalizację świetlną, aby nie wpuszczać prywatnych samochodów osobowych do danego obszaru, jeżeli zbliża się pojazd komunikacji zbiorowej.

Strategia

Działania powinny być obecne w polityce lub strategii transportowej miasta, z określonym terminem wdrożenia i wyznaczonym odpowiedzialnym za nie wydziałem.

Instytucjonalizacja i organizacja

Ważne jest uspoźnienie zróżnicowanych priorytetów różnych wydziałów miejskich. W przypadku wszystkich etapów prac ważne jest sporządzanie raportów na temat wykonanych prac, kroków i decyzji pozostających do podjęcia i powstałych problemów, co umożliwi szybkie reagowanie na ewentualne odchylenia. Musi być jasne, którym elementem przedsięwzięcia lub działaniami pomocniczymi którego działu należy zająć się w pierwszej kolejności.

Akceptacja

Zaleca się współpracowanie z mediami w celu informowania mieszkańców o korzyściach płynących z wprowadzanych działań dla użytkowników komunikacji zbiorowej, a także dla całego systemu transportowego. Może to ułatwić rozpowszechnianie informacji i zwiększenie świadomości korzyści, aby przekonać stowarzyszenia kierowców, a w szczególności samych kierowców, którzy obawiają się negatywnego wpływu wdrażanych działań na użytkowanie samochodów.

Jeśli instalowane są systemy monitorowania, rejestrujące nielegalne korzystanie z pasów dla komunikacji zbiorowej przez samochody, można zainstalować duże, widoczne panele informacyjne dla kierowców. Akceptację dla kar można zwiększyć poprzez informacje (np. ostrzeżenia) zamiast faktycznego karania (przynajmniej w początkowym okresie realizacji działań). Pomoże to mieszkańcom w zrozumieniu ich obowiązków — a więc w zmianie zachowań — przez uświadomienie im, że celem działań nie jest karanie kierowców, ale usprawnienie usług komunikacji zbiorowej, a przez to pozytywne oddziaływanie na cały system transportowy.

Zarządzanie finansami

Duże znaczenie ma właściwe oszacowanie wydatków na początku działań poprzez zlecenie kompleksowej analizy wyposażenia technicznego i jego kosztów przed rozpoczęciem szczegółowego procesu planowania. Jeśli wdrożenie działania planowane jest na okres dłuższy niż rok, ważne jest zabezpieczenie finansowania przez poparcie polityczne większości w radzie miasta.

Istotne jest przygotowanie biznesplanu, wykorzystanie różnych źródeł finansowania (np. z Komisji Europejskiej lub Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EIB)), a także stworzenie struktury zarządzania finansowego i jej respektowanie.



Aspekty techniczne

Bardzo ważną jest rozległa wiedza techniczna na temat potencjalnie wdrażanych rozwiązań, zanim rozpoczną się procesy planowania i wdrożenia. W szczególności niezbędna jest wiedza członków organizacji będącej stroną kontraktu (np. rady miasta, władz komunikacji zbiorowej), ponieważ pozwala zapewnić odpowiedni poziom specyfikacji technicznej w dokumentacji przetargowej, harmonogramowaniu projektu i zarządzaniu kontraktami. Ważne jest także, aby przedsiębiorstwa zaproszone do udziału w procedurze przetargowej posiadały kompleksową wiedzę techniczną. Dlatego korzystne może być zaangażowanie ekspertów międzynarodowych, którzy będą w stanie udzielić rad na temat specyfikacji technicznej, zarządzania i wyboru kontrahentów, a także zgromadzenie doświadczeń podobnych miast, które wdrożyły i eksploatują obecnie podobne działania, aby poznać koszty inwestycji i eksploatacji.

Systemy pierwszeństwa pojazdów komunikacji zbiorowej muszą być elastyczne. Zaleca się stworzenie zbioru rozwiązań, które można zastosować w zależności od sytuacji na danym skrzyżowaniu, w odróżnieniu od stosowania tego samego rozwiązania na całym pasie. W przypadku nieskoordynowanej sygnalizacji świetlnej możliwe jest traktowanie każdego skrzyżowania indywidualnie, ale bardzo utrudnia to inżynierom ruchu wdrożenie systemu pierwszeństwa dla komunikacji zbiorowej. W rezultacie zmiana sytuacji (np. modyfikacja warunków ruchu drogowego, instalacja nowych świateł) wymaga znacznych nakładów czasowych i pieniężnych. Takie zdecentralizowane rozwiązanie jest odpowiednie dla pojedynczych skrzyżowań. Jeśli można zarządzać jednocześnie większą liczbą skrzyżowań, zaleca się zastosowanie scentralizowanego systemu pierwszeństwa, ponieważ jest on bardzo skuteczny, choć niestety kosztowny i skomplikowany do zarządzania. Jeśli zasoby finansowe są niewielkie, zaleca się identyfikację najważniejszych skrzyżowań i odcinków dróg, na których zostaną wdrożone omawiane działania. Należy je planować jako system otwarty, który można łatwo powiększać i rozwijać.

Ramowe uwarunkowania prawne

Krajowe przepisy dotyczące polityki ochrony środowiska mogą uzasadniać wdrożenie systemów pierwszeństwa i wydzielonych pasów w całym kraju. Może się jednak okazać — zwłaszcza w nowych państwach członkowskich UE — że przepisów wykonawczych jeszcze nie ma lub nie są zharmonizowane.

Narzędzia egzekwowania (np. stałe bramki na buspasach) muszą zostać certyfikowane przez odpowiednie ministerstwo, aby zapewnić, że system jest zgodny z krajowym prawem ochrony danych. Zaleca się także włączenie omawianych działań w szersze strategie transportu popierane przez polityków lokalnych lub regionalnych.

KLUCZOWE ELEMENTY DO UWZGLĘDNIENIA

- Przyznanie pierwszeństwa pojazdom komunikacji zbiorowej udaje się zrealizować ze szczególnym powodzeniem w obszarach o średniej gęstości zaludnienia, do których można obecnie dotrzeć tylko za pomocą dróg o dużym natężeniu korków.
- W przypadku wprowadzania wydzielonych buspasów konieczna jest wystarczająca ilość dostępnego miejsca, a także system monitoringu do kontrolowania pasów.
- Korzystne jest wprowadzenie równoległe z omawianymi działaniami ograniczeń dostępu i parkowania w miastach. Należy też oferować usługi typu „park and ride” na przystankach linii komunikacji publicznej objętych usprawnieniami.
- Ważne są działania zwiększające świadomość, informujące mieszkańców (zwłaszcza kierowców samochodów obawiających się ograniczeń) o zaletach wdrażanego działania dla użytkowników komunikacji zbiorowej i całego systemu transportu.



Kim są najważniejsze zaangażowane osoby?

UDZIAŁOWCY

Następujące zainteresowane osoby lub organizacje powinny być zaangażowane jako doradcy lub popiecznicy:

- Osoby, na które wdrażane rozwiązania oddziałują bezpośrednio (użytkownicy samochodów, użytkownicy komunikacji zbiorowej, stowarzyszenia kierowców, osoby dojeżdżające itp.).
- Grupy szczególnych użytkowników, którzy także mogą mieć prawo korzystania z wydzielonych pasów (np. osoby niepełnosprawne, taksówkarze, rowerzyści).

GŁÓWNI PARTNERZY PROJEKTU

Dla pomyślnego wdrożenia omawianych działań kluczowe znaczenie ma zaangażowanie następujących stron:

Decydenci

- Administracja lokalna, jak władze miasta, rada lokalna, miejski wydział dróg i parkingów lub komunikacji publicznej albo władze komunikacji zbiorowej.

Operatorzy

- Operator wprowadzanych działań (zwykle jest to miasto).
- Operatorzy flot transportu publicznego lub władze komunikacji zbiorowej.

Finansowanie

- Za finansowanie budowy wydzielonych pasów i wdrożenia systemów pierwszeństwa odpowiedzialne są władze miasta, województwa lub kraju.
- Operator komunikacji zbiorowej powinien płacić za usprawnienia autobusów i ich wyposażenie służące do transmisji danych.

Inni partnerzy

- Policja lub inna instytucja kontrolująca ruch drogowy odpowiedzialna za egzekwowanie systemu.
- Przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne, udzielające wsparcia technicznego.
- Instytuty badawcze, wykonujące ocenę oddziaływań, przepływów ruchu drogowego i analiz porównujących z przypadkiem bazowym.
- Inne organizacje, takie jak ekologiczne organizacje pozarządowe, organizacje rowerzystów, stowarzyszenia kierowców samochodów, organizacje osób niepełnosprawnych.





Lista przykładów praktycznych w ramach inicjatywy CIVITAS II

W ramach inicjatywy CIVITAS II 7 miast wdrożyło działania związane z pierwszeństwem komunikacji zbiorowej:

Genua (Włochy): system kontroli buspasów.

Kraków (Polska): ekologiczny korytarz zapewniający wysoką mobilność; system pierwszeństwa komunikacji zbiorowej.

Tuluza (Francja): wysokiej jakości korytarze dla autobusów i stworzenie wydzielonych i zabezpieczonych pasów dla komunikacji zbiorowej w centrum miast; wdrożenie programu pierwszeństwa autobusów.

Malmö (Szwecja): system pierwszeństwa autobusów.

Suczawa (Rumunia): działania związane z pierwszeństwem autobusów i inne usprawnienia autobusów.

Tallin (Estonia): system pierwszeństwa komunikacji zbiorowej.

La Rochelle (Francja): wprowadzenie specjalnych buspasów.



WIĘCEJ INFORMACJI: WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

Strona inicjatywy CIVITAS zawiera informacje na temat związanych z nią **wiadomości i wydarzeń**. Znajduje się tam podsumowanie wszystkich **projektów CIVITAS**, zestawienie **miast** uczestniczących w tym programie oraz **dane kontaktowe** ponad 600 osób działających w ramach CIVITAS.

Można też uzyskać tam szczegółowe informacje na temat **ponad 650 nowatorskich przykładów** miast demonstracyjnych CIVITAS.

Można też odwiedzić stronę CIVITAS i wyszukać **świetne przykłady nowatorskich doświadczeń**, pochodzących z aktualnie realizowanych projektów zrównoważonego transportu miejskiego. Jeśli któryś pomysł będzie odpowiedni dla Państwa miasta, lub jeśli po prostu chcąc Państwo dowiedzieć się więcej, istnieje możliwość skontaktowania się z osobą odpowiedzialną za dane działanie.



Osoba kontaktowa

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center for
Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Faks: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Wydawca: CIVITAS GUARD – Ocena, monitorowanie i rozpowszechnianie informacji w ramach inicjatywy CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Skład:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Źródła:** Schiffer (zdjęcie na okładce). Wszystkie inne zdjęcia pochodzą od miast uczestniczących w projektach CIVITAS i zespołu CIVITAS GUARD i uzyskano zgodę na ich wykorzystanie w niniejszej publikacji. Podane liczby i wartości są oparte głównie na wynikach projektów demonstracyjnych CIVITAS, zgłaszanych przez uczestniczące w nich miasta. W razie potrzeby wykorzystano inne informacje dostępne w literaturze. **Wydanie 2010.** Wydrukowano w Austrii.

Komisja Europejska ani osoby działające w jej imieniu nie ponoszą odpowiedzialności za sposób wykorzystania informacji zawartych w niniejszej publikacji. Poglądy w niej wyrażone nie zostały przyjęte ani zatwierdzone przez Komisję i nie można ich uznać za wyraz jej poglądów.

Inicjatywa CIVITAS Initiative jest współfinansowana przez Program ramowy badań, rozwoju technicznego i wdrożeń, w ramach części programu dotyczących energii i transportu.

CIVITAS