

TORUŃSKI KONGRES DIALOGU 2024

Raport z warsztatu stolikowego

V. TRANSPORT ZBIOROWY I ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ

Moderator: Joanna Suchomska

Priorytetowe kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności dla Torunia

1. Opracowanie strategii rozwoju komunikacji miejskiej w oparciu o dane i rozwiązania wspierające zrównoważoną mobilność.
2. Rozwój komunikacji w oparciu o dane, zarówno prowadzone analizy danych zastanych i symulacje, ale też badania preferencji podróżnych.
3. Priorytet dla rozwoju komunikacji zbiorowej – inaczej nie odejdziemy od dominacji samochodów.
4. Wzmocnienie koordynacji i współpracy między Miejskim Zarządem Dróg i Wydziałem Gospodarki Komunalnej w kreowaniu rozwiązań i ich wdrażaniu przy bieżących inwestycjach.
5. Strefowanie ruchu – rozwijanie osiedli wolnych od samochodów, sukcesywne odciążanie z ruchu samochodowego mniejszych, osiedlowych ulic, szczególnie w centrum miasta.

TRANSPORT ZBIOROWY

Proponowane kierunki rozwoju transportu zbiorowego

- Zmiana sposobu organizacji linii autobusowych w gęste sieci: stałe linie jeżdżące co kilkanaście minut na krótkim dystansie i sukcesywne wprowadzanie większej liczby węzłów przesiadkowych; linie główne łączące odległe punkty miasta powinny jeździć co kilka minut i być sprzężone z liniami osiedlowymi
- Rozwój linii autobusowych i tramwajowych na nowych osiedlach.
- Budowa linii tramwajowej wraz z zajezdnią na lewobrzeżu jako komunikacji między dzielnicami i osiedlami.
- Wdrożenie systemu elektronicznego biletu, wprowadzenie krótszych czasowo biletów a tańszych
- Rozwój infrastruktury tramwajowej na Jarze i Rubinkowie, aby tramwaje nie wracały tą samą trasą, w były połączone z innymi dzielnicami jak Wrzosey i Bielawy.
- Wdrożenie działań marketingowych i promujących transport zbiorowy: współpraca z instytucjami i organizatorami wydarzeń kulturalno-sportowych, aby były bilety na przejazd były w cenie biletu na wydarzenia; akcje promocyjne na zakup biletów; wprowadzenie półrocznego biletu dla mieszkańców.

Inne działania usprawniające działania transportu zbiorowego

- Kontynuacja współpracy z przedsiębiorcami, aby prowadzić przystanki i kursy autobusów w miejscach koncentracji miejsc pracy (zakłady usługowe i przemysłowe).
- Zwrócić uwagę na rozładowanie nagromadzenia pasażerów w godzinach szczytu rano i po południu i wprowadzać dodatkowe kursy w tych godzinach.
- Poprawa czytelności rozkładów jazdy na przystankach - cyfry i litery są zbyt małe.
- Tablice elektroniczne informujące o rozkładzie jazdy na przystankach powinny być zadane (gdy świeci słońce informacje na wyświetlaczu są nieczytelne).
- Poprawa promocji darmowych przejazdów dla seniorów i seniorek.
- Poprawa oznaczenia na autobusach – nie tylko kierunek, ale także trasy przejazdu.
- Poprawa systemu głosowej informacji pasażerskiej - standardem powinna być komunikacja głosowa w trakcie trasy i przy podjeździe na przystanek.
- Poprawa częstotliwości kursowania autobusów (na Czerniewiczach i Rudaku, z dworca kolejowego w weekendy).
- Pracownicy zajmujący się transportem zbiorowym powinni jeździć komunikacją publiczną.

RUCH PIESZY

Proponowane działania podnoszące jakość ruchu pieszego

- Wprowadzanie zmiennych nawierzchni w celu spowolnienia ruchu, celem podniesienia jakości ruchu pieszego.
- Prowadzenie audytów nawierzchni chodników we współpracy z radami okręgów.

POLITYKA PARKINGOWA I STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Proponowane kierunki rozwoju polityki parkingowej

- Stworzenie systemu parkowania wokół starówki, na który będą składać się: dobry system informacji, wprowadzenie jednolitych opłat w podziale na ścisłą starówkę i strefowanie parkingów wokół starówki oraz wytyczanie nowych miejsc parkingowych.
- Najpierw trzeba rozmawiać o polityce parkingowej w centrum i ją kształtować, potem można dyskutować o wyłączaniu stref miasta z ruchu samochodowego.
- Starówka jako pierwsze miejsce na wyłączenie z ruchu samochodowego.
- Zanim prowadzone będą konsultacje społeczne dotyczące strefy czystego transportu potrzebna jest kampania edukacyjna.

- Dla prowadzenia konstruktywnej dyskusji o strefie czystego transportu trzeba mieć alternatywę w postaci efektywnego systemu parkingowego.

POLITYKA ROWEROWA

Proponowane kierunki rozwoju transportu rowerowego

- Prowadzenie akcji promujących jazdę rowerem we współpracy z instytucjami publicznymi i firmami np. wspólne zbieranie kilometrów.
- Trudniej o wprowadzanie ścieżek rowerowych na osiedlach, które powstały dawniej, są już infrastrukturalnie ukształtowane – Na osiedlach gdzie z uwagi na zastaną infrastrukturę trudno budować ścieżki rowerowe Wprowadzanie strategii spowalniania ruchu, wprowadzania priorytetu dla rowerzystów, wytyczania pasów dla rowerów w jezdni.
- Promocja roweru miejskiego z dodatkowymi opcjami – np. rowery elektryczne, z siodełkami dla dzieci, z funkcją cargo.
- Organizować rowerowe spacery badawcze w celu wytyczenia niepołączonych szlaków rowerowych, przeglądu oznakowania pionowego i poziomego (szczególnie na starówce) oraz audytu infrastruktury.
- Dbanie o bezpieczne zostawianie rowerów (współpraca z instytucjami, spółdzielniami, centrami handlowymi; zwiększanie liczby zbiorczych parkingów rowerowych; stawianie stojaków rowerowych przy przystankach autobusowych na pętlach; stawianie szaf dla rowerów w miejscach krańcowych przystanków, gdzie nie ma naturalnej obserwacji przestrzeni przez ludzi).
- Konsekwentnie przechodzić w wytyczaniu nowych tras rowerowych do ich prowadzenia w śladzie jezdni nie jako pieszo-jezdnie.
- Stale polepszać jakość infrastruktury rowerowej - to wpływa na płynność ruchu.
- Wytycznie nowych rekreacyjnych tras rowerowych: 1) wiślanej trasy od Złotorii do Drogi Starotoruńskiej, 2) do Ciechocinka oraz 3) ulicami Balonową i Kaszubską.

Konsultowanie decyzji dotyczących mobilności miejskiej (Proponowane kierunki rozwoju konsultacji społecznych)

- Nie wszystko trzeba konsultować. Ważne jest widzenie problemów i kształtowanie kierunków rozwoju z poziomu całego systemu – podejmowanie decyzji w oparciu o dane, analizy i badania (także wśród pasażerów i pasażerek).
- Wdrożenie pieszych i rowerowych spacerów badawczych na poziomie osiedli i mniejszych fragmentów miasta w celu prowadzenia audytów infrastruktury, bezpieczeństwa, dostępności i ciągłości przemieszczania się.

- W większym stopniu włączać rady okręgów w opiniowanie i organizację spotkań z mieszkańcami, angażować rady okręgów jako dobry kanał do zgłaszania bieżących uwag dotyczących transportu i mobilności miejskiej.
- Włączać instytucje i inne podmioty jak wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe oraz szkoły do rozmów o mniejszych fragmentach przestrzeni. Dyskutować i zmieniać lokalnie.
- Wdrażać testowe rozwiązania przestrzenne, popularyzować je w skali miasta np. przyjazne szkolne ulice, sposoby uspokajania ruchu na ulicach osiedlowych. Nie tylko dyskutować o zmianach, ale też je prototypować.
- W większym stopniu precyzować grupy docelowe procesów konsultacyjnych i je angażować, np. kierowcy.
- Wdrażać informację zwrotną po konsultacjach społecznych dotyczących transportu zbiorowego na przystankach jako standard konsultacji (co się zmieni w kursowaniu autobusów / tramwajów).
- Zachęcać mieszkanki i mieszkańców na stronie internetowej Wydziału Gospodarki Komunalnej i Miejskiego Zakładu Komunikacji do przesyłania pytań, skarg ale też pochwał.

INNE PROPOZYCJE DOTYCZĄCE TEMATU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

- Promowanie wśród mieszanek i mieszkańców car sharingu, stworzenie miejskiego systemu wspólnych przejazdów.
- Inspirowanie się innymi miastami we wdrażaniu rozwiązań.
- Podjęcie współpracy z operatorami hulajnóg w celu wyznaczenia oznakowanych parkingów, które wymuszają odstawienie hulajnóg na miejsce do tego przeznaczone.