UCHWAŁA NR XXXIX/747/22
RADY MIASTA TYCHY

z dnia 26 maja 2022 r.

w sprawie przyjęcia polityki mobilności Miasta Tychy

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2022.559 t.j.), na wniosek Prezydenta Miasta Tychy, po zaopiniowaniu przez Komisję Gospodarki Przestrzennej i Infrastruktury,

Rada Miasta Tychy uchwala:

§ 1

Wprowadza się politykę mobilności Miasta Tychy, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Traci moc polityka transportowa dla Miasta Tychy, wprowadzona Uchwałą nr 0150/XLVIII/902/06 Rady Miasta Tychy z dnia 29 czerwca 2006 r.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

Przewodnicząca Rady
Miasta Tychy

Barbara Konieczna

Załącznik do uchwały Nr XXXIX/747/22

Rady Miasta Tychy

z dnia 26 maja 2022 r.

POLITYKA MOBILNOŚCI MIASTA TYCHY

WIZJA I OGÓLNY KIERUNEK DZIAŁANIA

Tychy to miasto atrakcyjne pod względem ekonomicznym, społecznym, kulturalnym i przyrodniczym. Rozwiązania w zakresie mobilności miejskiej wspierają wygodne życie mieszkańców rozumiane jako zamieszkiwanie w miejscu bezpiecznym, czystym, cichym, zielonym oraz zdrowym. Szczególne znaczenie ma to w przypadku osób najmłodszych i najstarszych, którym trzeba zapewnić właściwe warunki do przemieszczania się.

CELE

CEL STRATEGICZNY 1. MIESZKAŃCY KSZTAŁTUJĄ SWOJE DECYZJE TRANSPORTOWE W SPOSÓB ZRÓWNOWAŻONY

Jest to ważne, ponieważ wpływ na jakość życia w mieście ma nie tylko infrastruktura komunikacyjna i usługi transportowe świadczone przez samorząd, ale każda decyzja o sposobie przemieszczania się, podejmowana przez poszczególne osoby mieszkające, pracujące i spędzające czas wolny w Tychach.

Cel operacyjny 1.1. Zmiana zachowań komunikacyjnych uczniów w zakresie dotarcia do szkół miejskich – zwiększenie udziału podróży realizowanych komunikacją zbiorową, pieszo i na rowerze w ogólnej liczbie podróży na trasie dom-szkoła-dom

Narzędzia realizacji

- „Bezpieczna droga do szkoły” – projekt dotyczący poprawy bezpieczeństwa ruchu i humanizacji przestrzeni publicznej wokół szkół realizowany w partnerstwie ze społecznościami szkolnymi.

Metodyka ewaluacji

- Miernik 1 – podział modalny podróży uczniów na trasie dom-szkoła-dom, obliczany osobno dla każdej szkoły uczestniczącej w projekcie; wskaźnik – porównanie wartości miernika przed rozpoczęciem realizacji projektu i po jego zakończeniu; pożądana wartość wskaźnika – wzrost procentowego udziału podróży realizowanych komunikacją zbiorową, na rowerze i pieszo w ogólnej liczbie podróży; sposób pomiaru – wywiad z uczniami ze szkół uczestniczących w projekcie.

CEL STRATEGICZNY 2. TRANSPORT ZBIOROWY, ROWEROWY I PIESZY JEST PIERWSZYM WYBOREM W PODRÓŻACH ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĄTRZ MIASTA

Jest to ważne, ponieważ układ drogowy miasta jest przeciążony, co przekłada się na jakość powietrza, bezpieczeństwo i komfort podróży. Zmniejszenie liczby samochodów na ulicach leży w interesie samych kierowców, gdyż odpowiednie zmiany sprawią, że ci, którzy muszą korzystać z samochodu, będą to mogli robić sprawniej.

Cel operacyjny 2.1. Zmiana zachowań komunikacyjnych w zakresie podróży zewnętrznych – zwiększenie udziału podróży realizowanych transportem kolejowym, autobusowym i trolejbusowym oraz rowerowym

Cel operacyjny 2.2. Zmiana zachowań komunikacyjnych w zakresie podróży wewnątrz miasta – zwiększenie udziału podróży realizowanych transportem autobusowym i trolejbusowym oraz rowerowym

Cel operacyjny 2.3. Zmiana zachowań komunikacyjnych w zakresie podróży wewnątrz obszarów centralnych oraz wewnątrz osiedli miejskich i podmiejskich – zwiększenie udziału podróży realizowanych transportem rowerowym i pieszym

Narzędzia realizacji

- Współpraca z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią w zakresie organizacji i dostosowywania do potrzeb mieszkańców Tychów lokalnej siatki połączeń kolejowych, siatki połączeń autobusowych z gminami sąsiednimi, w tym linii metropolitalnych, oraz siatki połączeń autobusowych i trolejbusowych wewnątrz miasta.
- Współpraca z właścicielami infrastruktury kolejowej w zakresie utrzymania należytego stanu technicznego tej infrastruktury oraz jej modernizacji.
- Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniach zakładająca wprowadzenie znaczącego priorytetu dla komunikacji zbiorowej.
- Współpraca z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią w zakresie organizacji sieci roweru metropolitalnego jako transportu dowozowego do przystanków komunikacji zbiorowej.
- Budowa infrastruktury rowerowej łączącej Tychy z sąsiednimi gminami oraz zapewniającej połączenia między obszarami centralnymi, osiedlami miejskimi i podmiejskimi i dobre warunki do rozwoju mikromobilności w podróżach ostatniej mili.
- Budowa parkingów rowerowych przy instytucjach publicznych, budynkach mieszkalnych wielorodzinnych stanowiących własność gminy i przystankach komunikacji zbiorowej.
- Rozwój strefy płatnego parkowania w celu poprawy funkcjonowania obszarów centralnych poprzez zwiększenie wskaźnika rotacji na miejscach postojowych, przy zachowaniu priorytetu zaspokajania potrzeb parkingowych mieszkańców tego terenu.
- Reorganizacja zasad funkcjonowania parkingów przy dworcu Tychy, przystanku Tychy Lodowisko, szpitalu wojewódzkim oraz stadionie miejskim w systemie zapewniającym integrację podsystemów transportowych i ograniczenie dostępności samochodowej obszarów centralnych.
- Wdrażanie projektów uspokojenia ruchu w obszarach i punktach krytycznych – zmiana organizacji ruchu na terenie obszarów centralnych, osiedli miejskich i podmiejskich wzmacniająca bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu oraz zapewniająca możliwość poruszania się na rowerze w ruchu ogólnym w strefach ograniczonej prędkości i dobre warunki do rozwoju mikromobilności w podróżach ostatniej mili.
- Poprawa dostępności pieszej przestrzeni publicznej – przebudowa i rozbudowa infrastruktury pieszej na terenie obszarów centralnych, osiedli miejskich i podmiejskich wyposażonej w rozwiązania zabezpieczające przed nielegalnym i nieprawidłowym parkowaniem.
- Zmiana polityki przestrzennej – wprowadzenie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przepisów stymulujących rozwój usług wewnątrz obszarów centralnych oraz osiedli miejskich i podmiejskich.

Metodyka ewaluacji

- Miernik 1 – podział modalny podróży obliczony dla punktów kluczowych; wskaźnik – porównanie wartości miernika za rok sprawozdawczy i rok poprzedni; pożądana wartość wskaźnika – wzrost procentowego udziału podróży realizowanych komunikacją zbiorową, na rowerze i pieszo w ogólnej liczbie podróży; sposób pomiaru – obliczenia własne na podstawie danych o napełnieniach w autobusach i trolejbusach oraz danych o liczbie pojazdów z ITS.
- Miernik 2 – liczba wypadków z udziałem rowerzystów i pieszych; wskaźnik – porównanie wartości miernika za rok sprawozdawczy i rok poprzedni; pożądana wartość – spadek liczby wypadków z udziałem rowerzystów i pieszych ze skutkiem śmiertelnym, w tym do zera do roku 2030; sposób pomiaru – coroczna analiza BRD.

CEL STRATEGICZNY 3. KAŻDA DROGA JEST ULICĄ MIEJSKĄ

Jest to ważne, ponieważ większość dróg w Tychach przebiega przez tereny zurbanizowane, w związku z tym stanowi otoczenie czyjegoś domu czy mieszkania, a przez to miejsce, w którym pojawiają się piesi, starsi i młodsi.

Cel operacyjny 3.1. Ulice miejskie jako przestrzeń publiczna – zwiększenie udziału zieleni w zagospodarowaniu pasów dróg publicznych, wprowadzenie umeblowania – zgodnie ze standardem wyznaczonym przez „System zarządzania publicznymi terenami zieleni dla Miasta Tychy”.

Cel operacyjny 3.2. Redukcja emisji CO2 ze źródeł transportowych oraz z funkcjonowania infrastruktury komunikacyjnej.

Narzędzia realizacji

- Realizacja nowych nasadzeń drzew i mebli miejskich w pasach dróg publicznych.
- Przygotowywanie dokumentacji budowlanej dla dróg publicznych w sposób zapewniający minimalizację wycinki drzew i ochronę terenów zieleni przed nielegalnym parkowaniem.
- Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego.
- Budowa infrastruktury wspierającej rozwój elektromobilności.
- Zmiana systemu oświetlenia ulic zapewniająca redukcję zużycia energii.
- Wdrażanie projektów uspokojenia ruchu w obszarach i punktach krytycznych – zmiana organizacji ruchu na terenie obszarów centralnych, osiedli miejskich i podmiejskich wzmacniająca bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu oraz zapewniająca możliwość poruszania się na rowerze w ruchu ogólnym w strefach ograniczonej prędkości i dobre warunki do rozwoju mikromobilności w podróżach ostatniej mili.
- Poprawa dostępności pieszej przestrzeni publicznej – przebudowa i rozbudowa infrastruktury pieszej na terenie obszarów centralnych, osiedli miejskich i podmiejskich wyposażonej w rozwiązania zabezpieczające przed nielegalnym i nieprawidłowym parkowaniem.
- Zmiana polityki przestrzennej – wprowadzenie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przepisów stymulujących rozwój usług wewnątrz obszarów centralnych oraz osiedli miejskich i podmiejskich

Metodyka ewaluacji

- Miernik 1 – bilans drzew wyciętych i nasadzonych w pasach drogowych w danym okresie sprawozdawczym (2 lata); wskaźnik – porównanie wartości miernika za okres sprawozdawczy i okres poprzedni; pożądana wartość wskaźnika – wzrost wartości bilansu wskazujący na przyrost różnicy między liczbą drzew nasadzonych i wyciętych; sposób pomiaru – przygotowanie zestawienia w oparciu o przegląd dokumentów.
- Miernik 2 – średni poziom emisji CO_2 ze źródeł transportowych oraz funkcjonowania infrastruktury komunikacyjnej; wskaźnik – porównanie wartości miernika przed rozpoczęciem realizacji projektu i po jego zakończeniu; pożądana wartość wskaźnika – spadek średniego poziomu CO_2; sposób pomiaru – dane emisyjne z ITS oraz obliczenia producenta oświetlenia.
- Miernik 3 – podział modalny podróży obliczony dla punktów kluczowych; wskaźnik – porównanie wartości miernika za rok sprawozdawczy i rok poprzedni; pożądana wartość wskaźnika – wzrost procentowego udziału podróży realizowanych komunikacją zbiorową, na rowerze i pieszo w ogólnej liczbie podróży; sposób pomiaru – obliczenia własne na podstawie danych o napełnieniach w autobusach i trolejbusach oraz danych o liczbie pojazdów z ITS.
- Miernik 4 – liczba wypadków z udziałem rowerzystów i pieszych; wskaźnik – porównanie wartości miernika za rok sprawozdawczy i rok poprzedni; pożądana wartość – spadek liczby wypadków z udziałem rowerzystów i pieszych ze skutkiem śmiertelnym, w tym do zera do roku 2030; sposób pomiaru – coroczna analiza BRD.