

Raport z konsultacji społecznych

z mieszkańcami Miasta Białegostoku dotyczących realizacji projektu pn. „Rozwój zrównoważonego transportu miejskiego w Białymstoku i miejskim obszarze funkcjonalnym”

Przedmiot konsultacji	Projekt pn. „Rozwój zrównoważonego transportu miejskiego w Białymstoku i miejskim obszarze funkcjonalnym”.
Podstawa prawna	Zarządzenie Nr 1108/24 Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 9 października 2024 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Miasta Białegostoku dotyczących realizacji projektu pn. „Rozwój zrównoważonego transportu miejskiego w Białymstoku i miejskim obszarze funkcjonalnym”
Zasięg, w tym liczba uczestników konsultacji	Konsultacje skierowane do wszystkich mieszkańców Białegostoku. Informację o możliwości włączenia się w proces konsultacji społecznych umieszczono na stronie www.bialystok.pl , www.cas.bialystok.pl oraz na portalu społecznościowym Facebook Miasta Białystok. Otrzymano 2 ankiety dot. projektu oraz propozycje udogodnień/zmian.
Termin konsultacji	11.10.2024 r. – 25.10.2024 r.
Metody i formy konsultacji	Zbieranie opinii, uwag w formie pisemnej i elektronicznej. Mieszkańcy Białegostoku mogli wziąć udział w konsultacjach poprzez: wypełnienie ankiety konsultacyjnej i przesłanie jej drogą elektroniczną na adres: b.fe@um.bialystok.pl , złożenie do urny w budynku Urzędu Miejskiego w Białymstoku, ul. Słonimska 1 lub budynku Centrum Aktywności Społecznej, ul. św. Rocha 3.
Koszt konsultacji	Wykonany w ramach zasobów kadrowych Centrum Aktywności Społecznej. Koszt wydruku dokumentów, ankiet – ok. 50 zł.
Jednostka organizacyjna Urzędu/Miasta merytorycznie odpowiedzialna za konsultacje	Biuro Funduszy Europejskich

PREZYDENT MIASTA

dr hab. Tadeusz Truskolaski

Zebrane opinie i propozycje	Stanowisko Prezydenta Miasta
Stworzenie wspólnego biletu (zarówno okresowego jak i jednorazowego) na wszystkie rodzaje komunikacji regionalnej w miejskim obszarze funkcjonalnym (kolej + BKM + autobusy regionalne).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. Wyjaśnienie: Założenia konsultowanego zakresu rzeczowego projektu nie uwzględniają zadania polegającego na stworzeniu wspólnego biletu. W opinii organizatorów transportu miejskiego przyszłościową metodą nabywania biletów, w tym na środki transportu są aplikacje mobilne, które pozwalają na grupowanie usług wielu, również niezależnych operatorów, przy ograniczeniu lub eliminacji tworzenie dodatkowej infrastruktury sprzedaży.
Stworzenie wspólnego uzupełniającego się rozkładu komunikacji autobusowej i kolejowej w miejskim obszarze funkcjonalnym.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zadanie jest realizowane na bieżąco. W strukturze Zarządu Białostockiej Komunikacji Miejskiej znajduje się jednostka, do zadań której należy koordynowanie rozkładów jazdy w odniesieniu do komunikacji miejskiej BKM. Miasto Białystok nie ma wpływu na rozkłady jazdy przewoźników realizujących usługi na terenie gmin obszaru funkcjonalnego na indywidualne zlecenie tych gmin, czyli funkcjonujących poza Białostocką Komunikacją Miejską.
Konieczność stworzenia parkingów (samochodowych i rowerowych) przy wszystkich przystankach kolejowych w miejskim obszarze funkcjonalnym. Brak parkingu samochodowego przy np. przystanku Zielone Wzgórza to przykład do pilnej poprawy. Parkingi rowerowe powinny być zadaszone i monitorowane, a stojaki powinny być „U kształtne”.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. Wyjaśnienie: Założenia konsultowanego zakresu rzeczowego projektu nie uwzględniają zadania polegającego na stworzeniu parkingów dla samochodów, w tym na terenie obszaru funkcjonalnego. . Na terenie Białegostoku niniejszy postulat jest realizowany na bieżąco w ramach realizowanych przebudów infrastruktury dla której inwestorem jest Prezydent Miasta. W odniesieniu do przystanku kolejowego Zielone Wzgórza inwestorem była „kolej” (trudno jest tu wskazać konkretnego inwestora ze względu na rozproszenie kompetencji), która nie zadbała o możliwość dogodnej przesiadki z samochodu na pociąg. Przystanek kolejowy na osiedlu Zielone Wzgórza został prawidłowo zlokalizowany i dowiązany do zlokalizowanych w sąsiedztwie przystanków Białostockiej Komunikacji Miejskiej. Parking rowerowy jest zadaszony a stojaki w kształcie U.

Umożliwienie przesiadki „drzwi w drzwi” dla każdego przystanku kolejowego w miejskim obszarze funkcjonalnym. Mowa o przesiadce z autobusu do pociągu. Należy więc bezwarunkowo w bezpośrednim sąsiedztwie każdego przystanku kolejowego stworzyć przystanki autobusowe.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. Wyjaśnienie: Założenia konsultowanego zakresu rzeczowego projektu nie uwzględniają zadania polegającego na poprawie funkcjonalności infrastruktury kolejowej na terenie obszaru funkcjonalnego.
Współpraca z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie proponowania budowy nowych przystanków kolejowych w miejskim obszarze funkcjonalnym. Miasto Białystok po konsultacjach z mieszkańcami, także powinno inicjować budowę nowych lokalizacji zatrzymań pociągów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. Wyjaśnienie: Współpraca i uzgodnienia z zarządcami infrastruktury kolejowej jest realizowana na bieżąco. Budowa infrastruktury kolejowej na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego nie należy do kompetencji Prezydenta Miasta. Wniosek dotyczy zarządzającego transportem kolejowym. Dostępność BKM dla pasażerów kolei jest aktualnie bardzo dobra – Białystok Starosielce, Białystok Fabryczny, Białystok Stadion.
Skupienie się na większej liczbie kursów BKM, a niekoniecznie tylko na zeroemisyjności nowego taboru. Najnowocześniejszy tabor przy marnym rozkładzie nie przyciągnie pasażerów. Obecnie jest tak, że mamy nowoczesny tabor, a rozkład jest zdecydowanie gorszy od tego z początku bieżącego wieku. W ten sposób powodujemy tylko i wyłącznie odpływ pasażerów od BKM.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. Wyjaśnienie: Osiągnięcie odpowiedniego poziomu taboru zeroemisyjnego jest obowiązkiem ustawowym Miasta jako organizatora komunikacji publicznej. W ramach programu, do którego planowane jest złożenie wniosku o dofinansowanie nie ma możliwości finansowania usług/kursów komunikacji miejskiej. Częstotliwość kursowania (czyli liczba kursów na godzinę) jako najważniejszy parametr komunikacji jest bezpośrednio uzależniony od dostępnych środków finansowych, co do których istnieją 2 źródła: budżet Białegostoku i gmin objętych komunikacją miejską oraz powszechność wnoszenia opłat za przewóz.
Oprócz oczywistej budowy nowych dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, należy zadbać o połączenie istniejących DDR oraz wyremontowanie DDR zaprojektowanych w sposób zniechęcających do korzystania z roweru – tworząc niekończący się „próg zwalniający (jak na ulicy Hetmańskiej od Zakładu Karnego do ul. Marcukowskiej). W opisie projektu znajdziemy pierwsze dobre przykłady łączenia sieci, jednak nie odnajdziemy przykładów naprawy bardzo źle zaprojektowanej infrastruktury.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. Wyjaśnienie: Miasto sukcesywnie uzupełnia i tworzy połączenia istniejących dróg rowerowych, tak aby rozszerzać ich sieć. Możliwość realizacji danego połączenia determinuje dostępności terenu, umiejscowienie infrastruktury podziemnej oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom.
Warto wziąć pod uwagę stworzenie ciągu dla komunikacji rowerowej od tunelu Nila do dworca PKP w następującym przebiegu: 1. Wyremontowana „na prosto” DDR wzdłuż Hetmańskiej (od Zakładu Karnego do ul. Marcukowskiej); 2. Przejazd drogami osiedlowymi: Marcukowska – Spokojna – Prowiantowa;	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Wyjaśnienie: 1. Droga rowerowa wzdłuż Hetmańskiej (od Zakładu Karnego do ul. Marcukowskiej) jest ujęta w zakresie projektu. 2. Uwaga nie dotyczy zakresu rzeczowego projektu. 3. Droga rowerowa wzdłuż ul. Zwycięstwa, planowana do realizacji w ramach projektu, łączy się z istniejącymi drogami rowerowymi, jest prowadzona

3. Nowa droga dla rowerów wzdłuż ul. Zwycięstwa (DDR koniecznie od strony dworca kolejowego – w innym przypadku rowerzyści dla wygody i zgodnie z PoRD i tak będą korzystać z pasa ruchu).	od strony dworca kolejowego.
"Zielone na raz". Pieszy dla każdego przykładu skrzyżowania powinien móc przejść całą drogę (wraz ze wszystkimi jezdniami) w jednym cyklu świateł. Długość cyklu powinna uwzględniać także potrzeby wolniej poruszających się osób z niepełnosprawnościami oraz starszych.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wyjaśnienie: Co do zasady długość sygnału zielonego na sygnalizacjach świetlnych w Białymstoku, jest tak dobierana aby możliwe było przejście przez obie jezdnie w jednym cyklu. Często nie zdążają osoby, które weszły na przejście nie na początku lecz w trakcie sygnału zielonego. Każda sygnalizacja jest rozpatrywana oddzielnie. Istnieją również sytuacje, szczególnie na bardziej rozległych skrzyżowaniach, gdzie przejście przez obie jezdnie ma długość około 70 m. Nie jest możliwe wówczas zapewnienie przejścia przez obie jezdnie w jednym cyklu. Długość cyklu uwzględniając możliwość przejścia również osób poruszających się wolniej, wyniosłby nawet około 180 sek., co byłoby sprzeczne z obowiązującymi przepisami, które nakazują aby na sygnał zielony czekać nie dłużej niż 120 sek. Dodatkowo sztuczne wydłużenie cyklu za każdym razem spowoduje dłuższe oczekiwanie dla pozostałych uczestników ruchu, w tym innych pieszych na pozostałych wlotach, co może prowadzić do zniecierpliwienia i niebezpiecznych zachowań. W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla osób wolniej poruszających się są azyle pomiędzy jezdniami, gdzie pieszy może bezpiecznie oczekiwać, na sygnał zielony, jeżeli nie zdążył przejść w jednym cyklu.

Białystok, dnia 21 listopada 2024 r.

PREZYDENT MIASTA
dr hab. Tadeusz Truskolaski