
Wyniki konsultacji społecznych STOP #SMOGsamochodowy



Projekt dofinansowany
ze środków
Programu Fundusz
Inicjatyw Obywatelskich



Konsultacje rekomendacji społecznych na temat smogu samochodowego

- ▶ Liczba osób, które wzięły udział w konsultacjach: **363**
- ▶ Czas trwania konsultacji: **16-22 grudnia 2017 r.**
- ▶ Sposób przeprowadzenia konsultacji: **formularz online**
- ▶ **Pytania:**
 1. Czy jest Pan/Pani za likwidacją smogu samochodowego?
 2. Czy jest Pan/Pani za zmniejszeniem smogu samochodowego w mieście poprzez uspokojenie i ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta?
 3. Czy jest Pan/Pani za wprowadzeniem priorytetu dla transportu publicznego oraz większych nakładów inwestycyjnych na komunikację rowerową i pieszą?

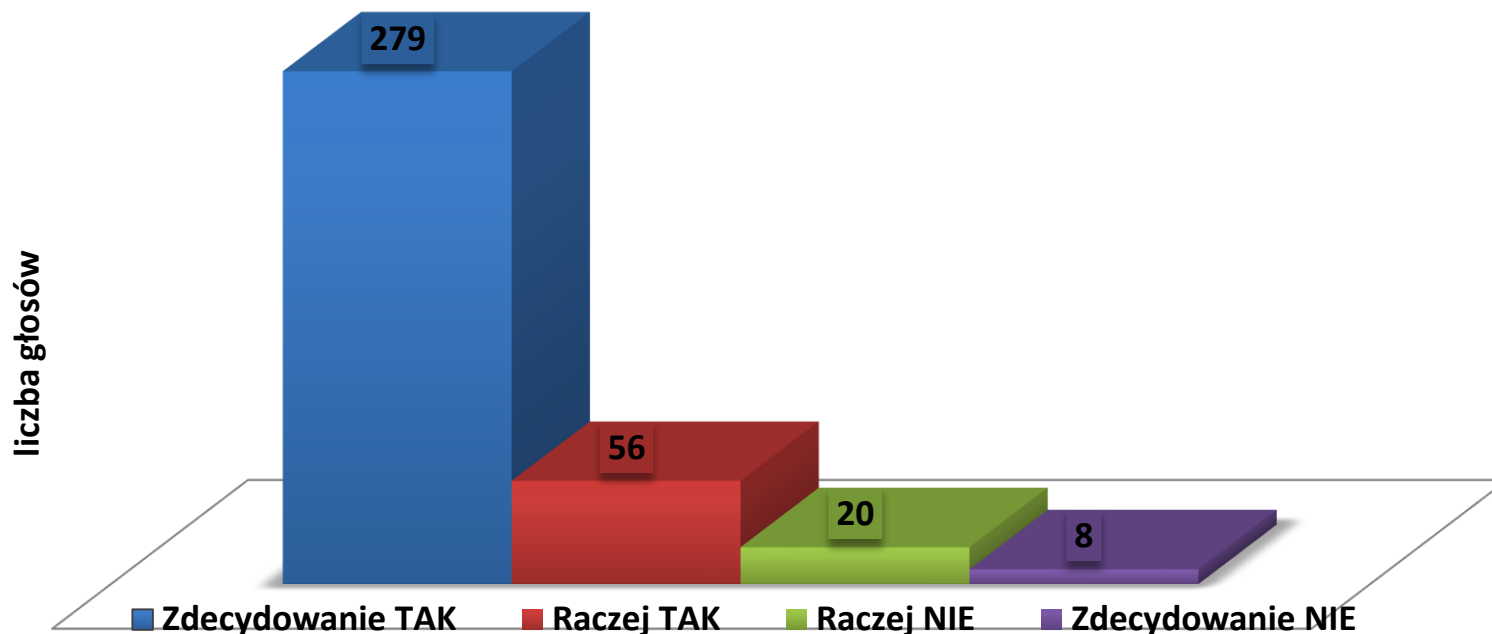
4. Czy jest Pan/Pani za wyznaczeniem buspasów na wszystkich ulicach wlotowych do miasta i prowadzących do centrum?

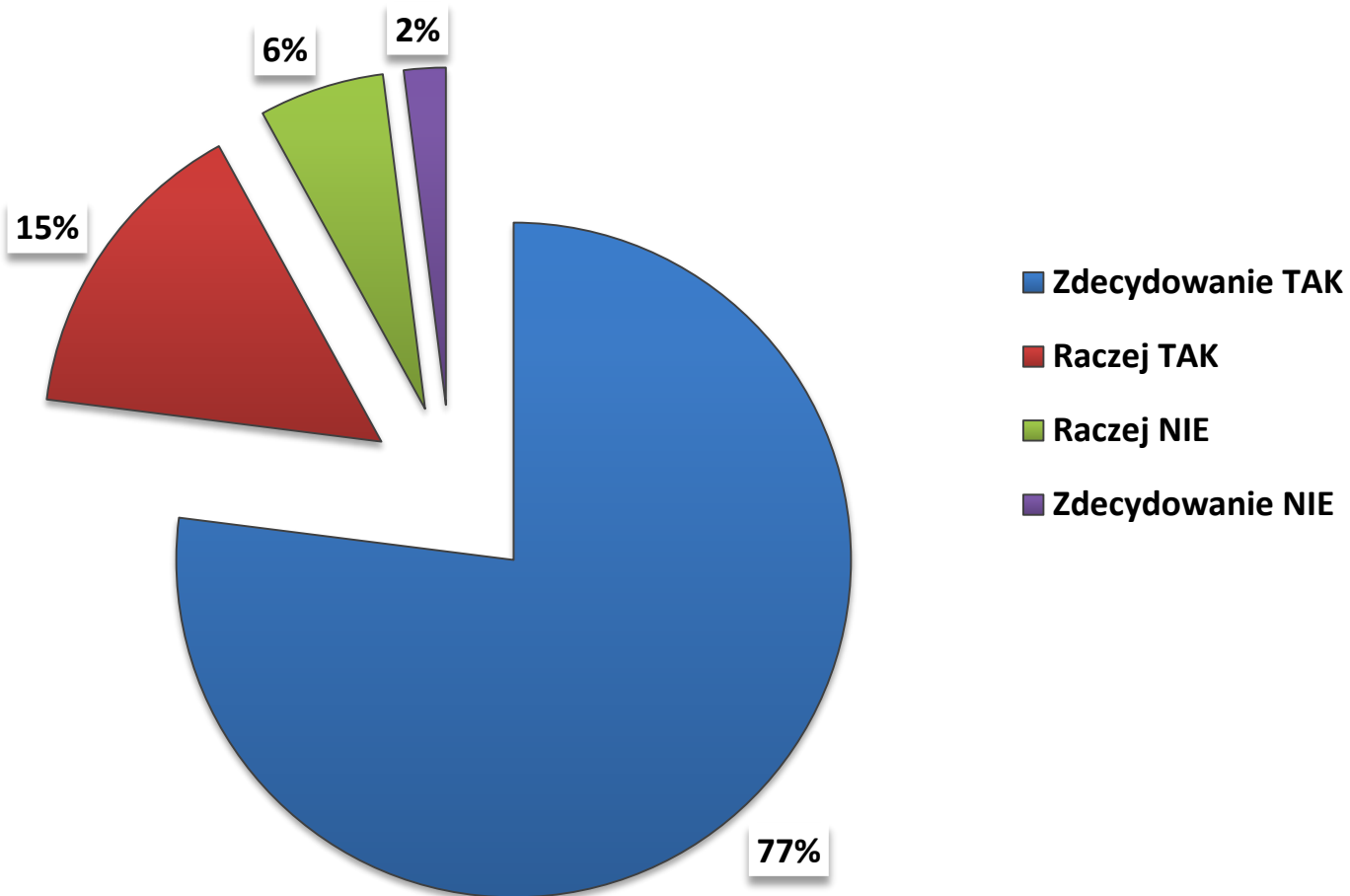
▶ Warianty odpowiedzi do wyboru:

- Zdecydowanie TAK,
- Raczej TAK,
- Raczej NIE
- Zdecydowanie NIE.

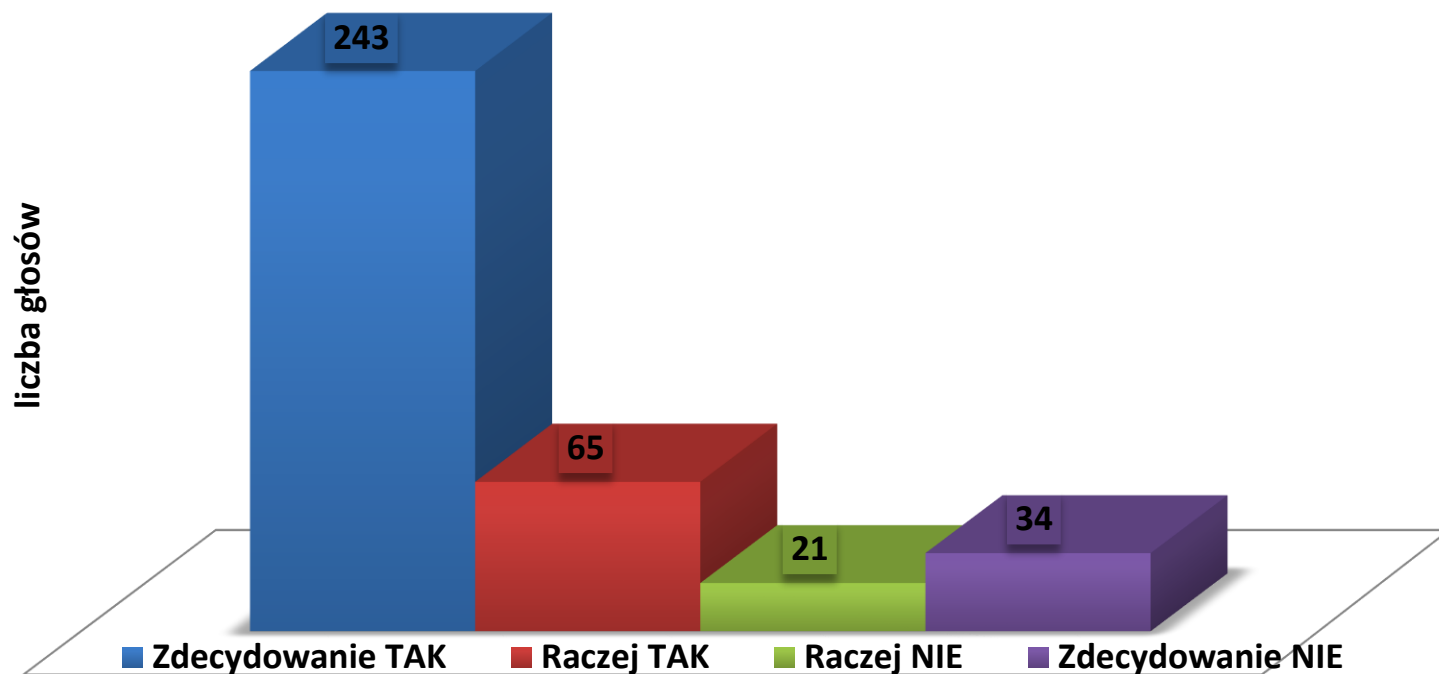
➤ Dodatkowa możliwość: pozostawienie uwagi do pytania

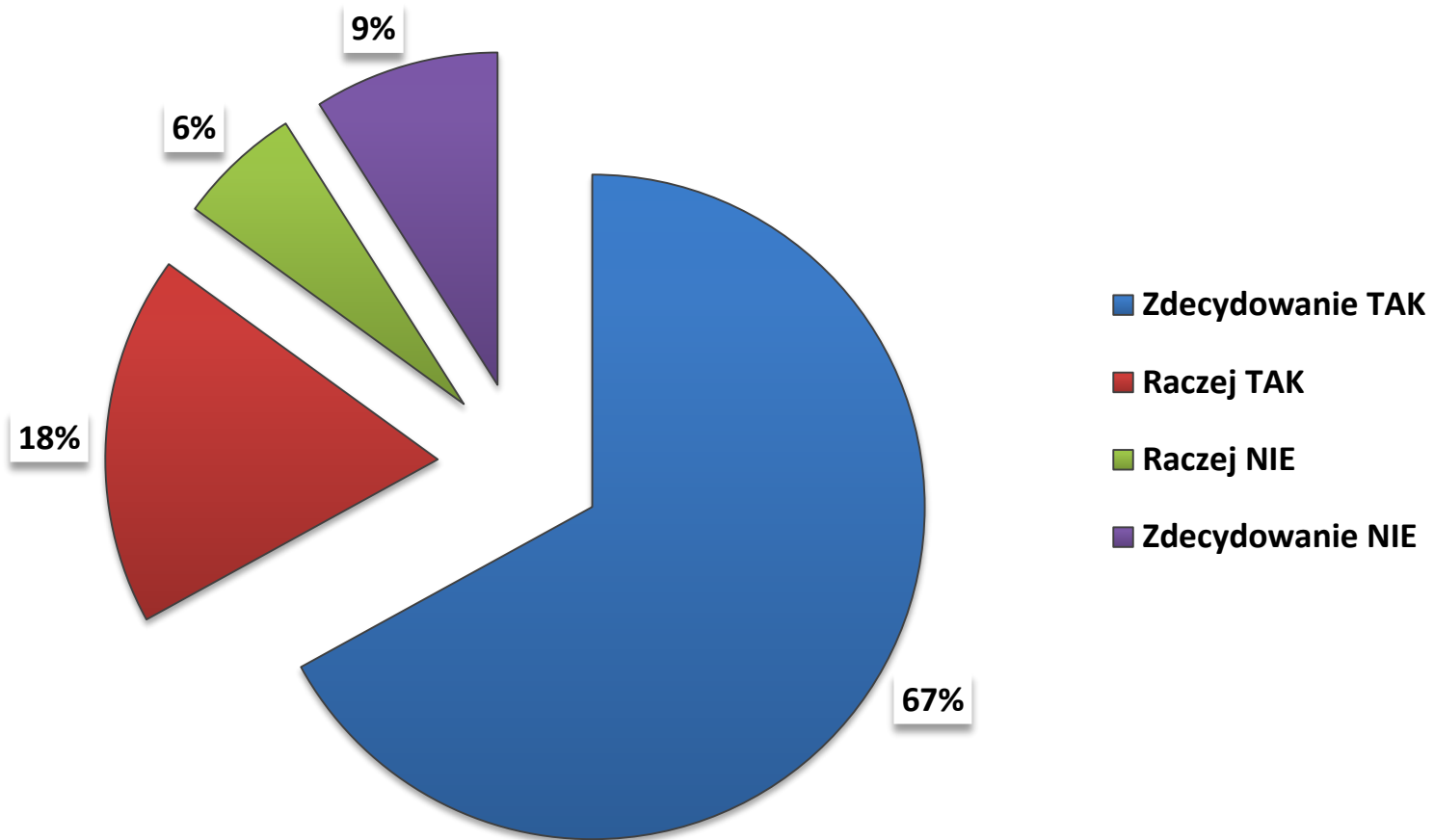
Pytanie nr 1: Czy jest Pan/Pani za zmniejszeniem smogu samochodowego w mieście poprzez uspokojenie i ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta?



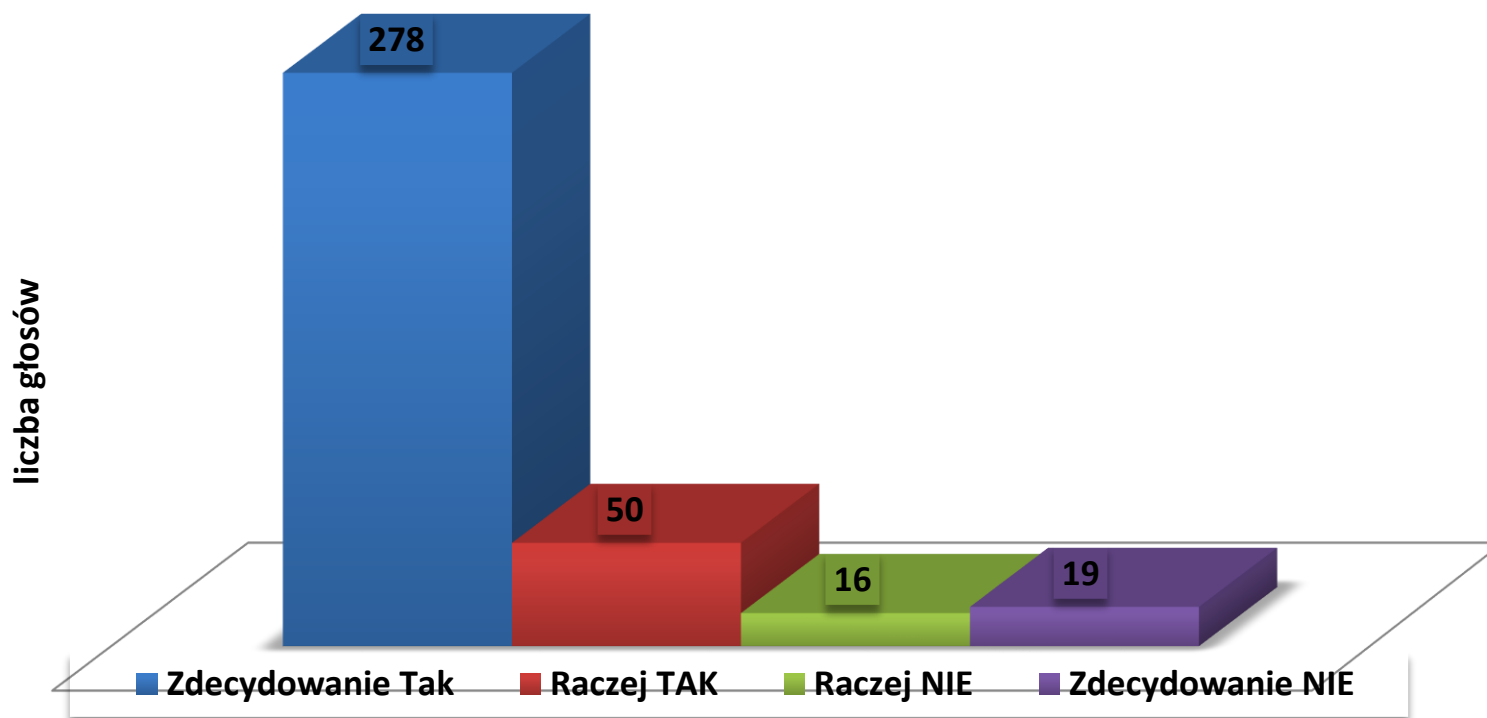


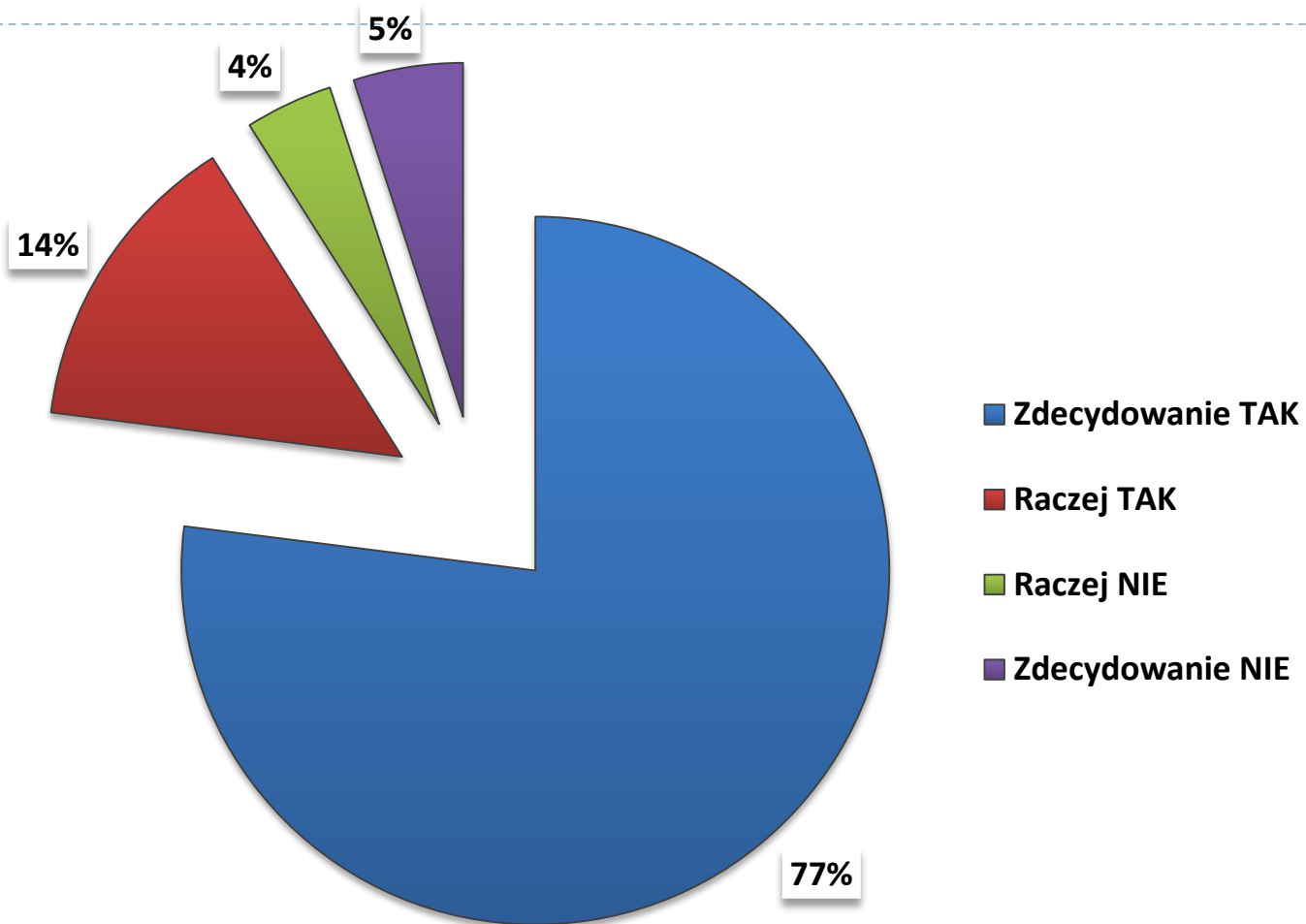
Pytanie nr 2: Czy jest Pan/Pani za zmniejszeniem smogu samochodowego w mieście poprzez uspokojenie i ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta?



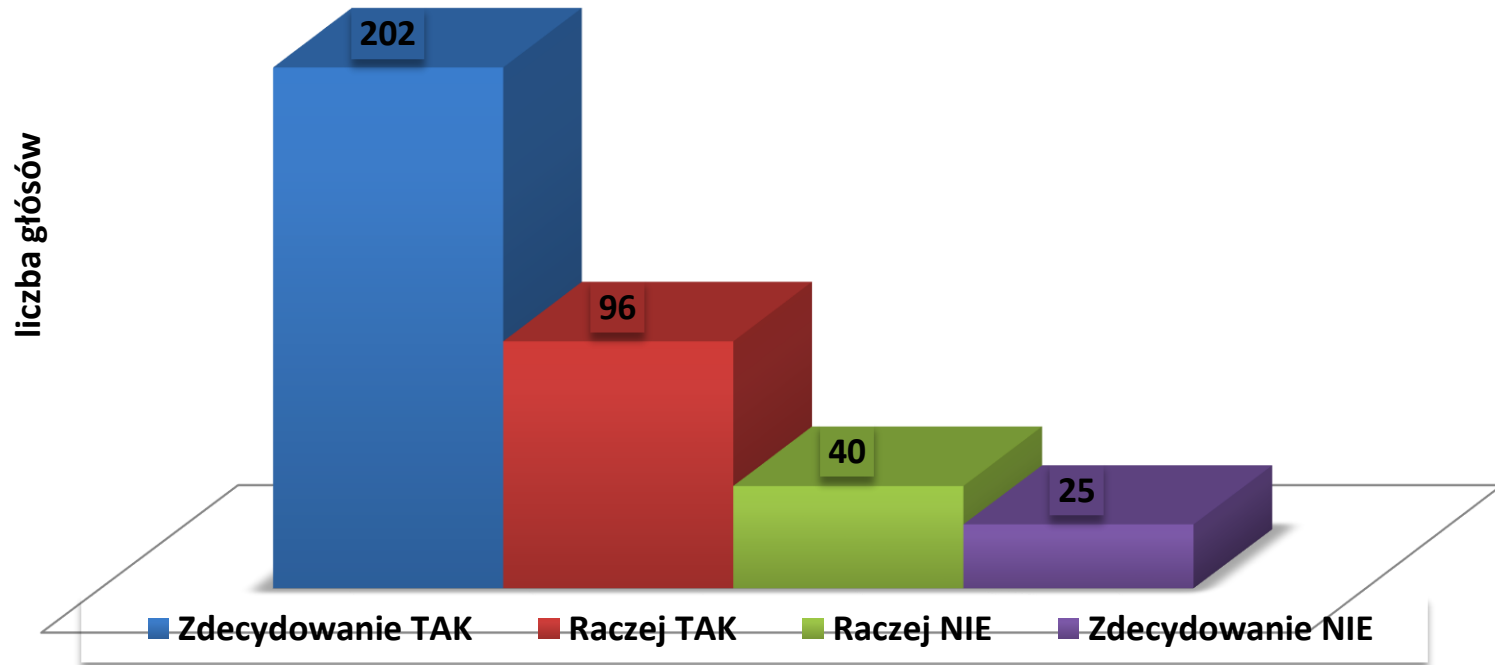


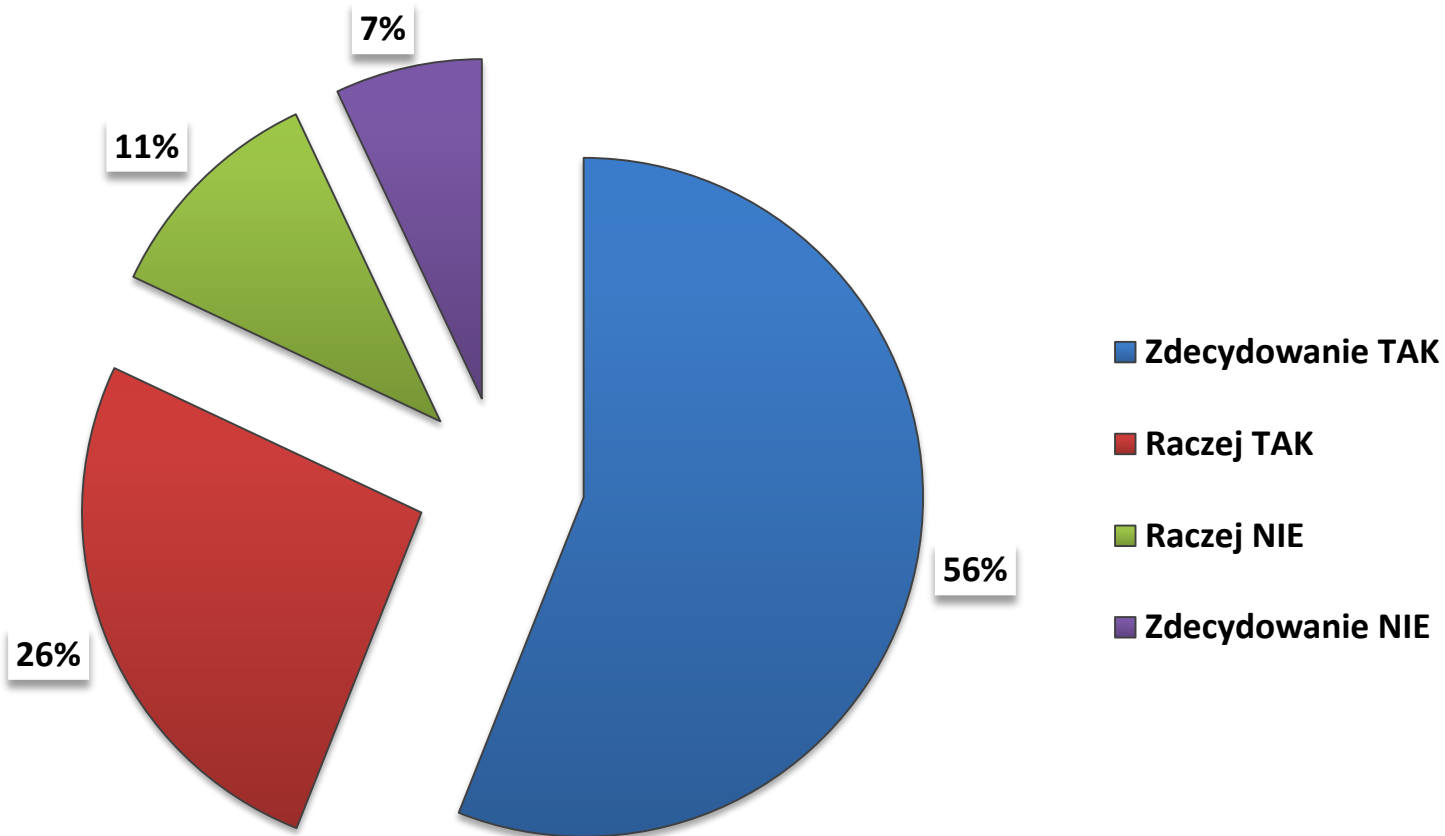
Pytanie nr 3: Czy jest Pan/Pani za wprowadzeniem priorytetu dla transportu publicznego oraz większych nakładów inwestycyjnych na komunikację rowerową i pieszą?





Pytanie nr 4: Czy jest Pan/Pani za wyznaczeniem buspasów na wszystkich ulicach wlotowych do miasta i prowadzących do centrum?





Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 1

Jestem alergikiem. W dniach dużego smogu wzrastają objawy choroby.

Moim zdaniem nie da się głosować za „likwidacją smogu samochodowego”, a jedynie za istotnym jego ograniczeniem. Likwidacja tego smogu to likwidacja transportu samochodowego, a to jest niemożliwe.

Ważna kwestia dodatkowa – spaliny wydobywają się z rur wydechowych na poziomie twarzy dzieci idących, czy przewożonych w wózkach oraz na wysokości psich mordek, wyżej ulegają rozrzedzeniu. Czyli najbardziej narażone na wdychanie spalin są małe dzieci i psy. Czy są dostępne badania na temat problemów zdrowotnych dzieci mieszkających w dużych miastach, wywołane smogiem?

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 1

W ani jednym pytaniu nie uwzględniono lawinowo wzrastającego ruchu samolotowego, którego spaliny nie pozostają bez wpływu na stan powietrza atmosferycznego. Nikt jak do tej pory nie zadał sobie trudu aby określić wpływ tego rodzaju transportu na stan środowiska życia człowieka.

Nie mogę pogodzić się z tym, że strach wychodzić na spacer. Dzieci, które powinny przebywać jak najwięcej na powietrzu, nieustannie chorują na górne drogi oddechowe.

Wszystkie pytania ukierunkowują na ograniczenia w ruchu pojazdów. Uważam, że żeby ograniczyć smog należałoby zadbać o czyste spaliny samochodów i nie dopuszczać do ruchu samochodów, które trują. Dlaczego nie położyć nacisku na eliminowanie z ruchu pojazdów, których spaliny zanieczyszczają powietrze. Jak długo jeszcze będziemy złomowiskiem Europy?

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 1

Ograniczenie smogu przez udoskonalenie publicznego transportu i używanie elektrycznych pojazdów (tramwaje, trolejbusy), a nie penalizacje kierowców.

Udział spalin samochodowych w zanieczyszczeniu powietrza to tylko kilkanaście procent. Nowsze samochody posiadają filtry i inne rozwiązania, powodujące ich mniejszy wpływ na środowisko. Jednak na nowsze samochody stać tylko najbogatszych. Zatem wszelakie zmiany, dotyczące walki ze smogiem dotkną najbiedniejszych użytkowników aut, a generalnie nie przyczynią się w zbyt dużym stopniu do poprawy jakości powietrza. Spowodują za to bardzo negatywne skutki dla niezamożnej części społeczeństwa.

Duża część pojazdów porusza się nie potrzebnie. Ludzie wsiadają do aut gdy sytuacja tego nie wymaga, gdy blisko do sklepu, kościoła, gdy mogliby jechać na rowerze. Znakomita część wybiera auto zamiast roweru do pracy. Podobnie w przypadku krótkich przebiegów gdy zimny silnik emituje jeszcze bardziej.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 2

Najpierw trzeba poprawić wydolność komunikacji miejskiej. Więcej autobusów i tramwajów na trasach, gdzie jest tłok, tańsze bilety za przejazd. Aby dojechać do sąsiedniej dzielnicy i wrócić potrzebuję kupić 2 bilet, każdy po 4,4zł (Wawa). Prawie 10 zł za przejazd to za dużo, i niewygodnie, wolę wziąć samochód.

W centrum Wrocławia ruch jest i tak już mocno ograniczony, a ze względu na to, że w niektórych przypadkach nie ma alternatywnych tras przejazdu, ograniczenie ruchu nie zmniejsza liczby przejeżdżających samochodów, a tylko zwiększa korki, w wyniku czego samochody spalają więcej paliwa.

Przyczyni się to też do zwiększenia bezpieczeństwa.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 2

Oprócz przepisów, kampanie społeczne mogłyby wiele zdziałać (Mieszkam w dużym mieście, niepotrzebny mi samochód).

Przeszkadza temu brak infrastruktury np. rowerowej, komunikacji eko w każdej postaci w miejscach zamieszkania ludzi. Świadomości obywatelskiej nie zbuduje się tylko mową. Zachęty różne jak obywatel kalkulując uzna za korzystne, staną się atrakcyjne i pobudzą świadomość do wyboru. Przestrzeń dla pomysłów ludzi dla zamiennika transportowego – samochodu jak będzie mieć wsparcie zadziała i stworzy nowe miejsca pracy, małe firmy. Ocieplenie klimatu i wygoda ludzi i potrzeba szybkiego przemieszczana się, stres w korku, wąskie drogi, brak miejsca same przeszkody Nic się samo nie zmieni..... i tylko może być gorzej jak nic się nie zmieni.

To wymaga dobrze przemyślanej komunikacji publicznej, w tym także rowery na wynajem – Veturilo w W-wie.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 2

Tzw. "uspokojenie" i ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta przyniesie więcej strat niż korzyści, zwłaszcza przy bardzo słabym i już teraz niewydolnym transporcie zbiorowym. Należy zatem w pierwszej kolejności radykalnie usprawnić transport publiczny oraz promować go poprzez obniżenie ceny biletów (lub nawet wprowadzenie bezpłatnych przejazdów), co zmniejszy ruch aut osobowych. Ponadto należy promować sprzedaż aut hybrydowych i elektrycznych (np. akcyza) oraz ich użytkowanie (infrastruktura) – przykładowo w Amsterdamie stanowiska ładowania aut elektrycznych są rozlokowane w całym mieście, co kilkadziesiąt metrów!

Wyjątki tylko dla niezbędnego zaopatrzenia dla handlu, gastronomii oraz służ ratowniczych.

W godzinach szczytu komunikacyjnego powietrze jest gęste od spalin.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 3

Skandalem są ulice o dwóch pasach bez buspasów i bez autobusów.

Pod warunkiem, że nie ograniczy to przepustowości ruchu samochodowego. Ważnym czynnikiem, którego brak w komunikacji miejskiej jest wygoda: pojazdy są przetłoczone, należy się w nich wpychać i nie można nawet miejscami telefonu wyciągnąć, bo jest taki tłok. Zwiększenie częstotliwości kursowania w godzinach szczytu doprowadzi do zwiększenie użytkowników. Brakuje też niesymetrycznych autobusów, czyli takie, które w godzinach szczytu jechałyby w jedną stronę, a w drugą nie zabierały pasażerów. Przykład: rano autobus ekspresowy zabiera pasażerów w kierunku centrum, stając tylko na głównych przystankach i wraca nie zatrzymując się, a wieczorem w drugą stronę.

Priorytety dla transportu publicznego nie pomogą dopóki komunikacja miejska będzie tak fatalna jak w Łodzi, gdzie jazda po mieście polega na ciągłych przesiadkach.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 3

Tak, ale nie poprzez zakazy (takie jak np. ograniczenie ruchu samochodów, zwężanie ulic i tym podobne "mądre" pomysły) lecz poprzez podniesienie jakości transportu publicznego oraz obniżenie cen (dofinansowanie).

Zdecydowanie TAK. Wiadome jest że transport publiczny jest mniej komfortowy niż prywatny samochód, niech więc konkuruje ceną usługi. Niestety obecnie jest tak, że często taniej wychodzi dojazd własnym samochodem niż zakup np. biletu miesięcznego. Należy odejść od czysto biznesowego podejścia do komunikacji miejskiej („musi na siebie zarabiać”), zyski są gdzie indziej – mniej samochodów na drogach to mniej spalin więc mniejsze nakłady na leczenie chorób układu oddechowe i układu krążenia mieszkańców; więcej zieleni w miastach bo mniej parkingów itp. itd. Do tego rozwijamy komunikację publiczną z głową – łączone bilety na kolej i autobusy, zsynchronizowane rozkłady jazdy. Tego nie ma. To samo ścieżki rowerowe – decydenci nie mają pojęcia jak sensownie je projektować, powstają wyrywkowo, na krótkich odcinkach, o najróżniejszych nawierzchniach, często prowadzą tylko w tereny rekreacyjne, a przecież rower to nie tylko rekreacja, ale też sposób na dotarcie do pracy czy szkoły.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 4

W mojej ocenie zawarli Państwo dwa pytania w jednym. O ile jestem zdecydowanym zwolennikiem buspasów prowadzących do centrum, to jeśli idzie o ulice wlotowe do miasta tak prosto już nie jest. Komunikacja miejska nie jeździ tymi ulicami zbyt często (w mojej ocenie), w miastach nie posiadających kompletu obwodnic często trzeba do niego wjechać na zasadzie tranzytu, a wydzielenie buspasów totalnie taki tranzyt by skomplikowało.

Prowadzących do centrum – tak – ludzie jadą z i do pracy przez centrum. Wlotowych do miasta – nie – to są długie trasy, ludzie i tak wolą samochód lub skm. SKM często się spóźniają więc lepszy samochód. Wizja jeszcze większych korków spowodowana zabranie jednego pasa ruchu może wywołać opór i złość samych zainteresowanych zmianami. Za wyjątkiem tras gdzie można by dobudować specjalny bas dla autobusów, wtedy jestem za.

Ograniczenie smogu oznacza też promowanie transportu szynowego, który nie wchodzi w kolizję z ruchem kołowym.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 4

Oprócz tego – wygodne parkingi w okolicach dworców kolejowych czy krańcowych przystankach tramwajów, autobusów. Gdyby kierowca mógł bezpiecznie zostawić samochód przy dworcu, stacji kolejki czy przystanku – chętniej zdecydowałby się na tańszy transport komunikacją miejską.

Unikajmy stwierdzenia "wszystkich" – niech inżynierowie ruchu ustalą, na których ulicach jest to potrzebne i już – są oni profesjonalistami w tej dziedzinie i jeżeli otrzymają zadanie ograniczenia ruchu samochodów na rzecz transportu publicznego, to z pewnością znajdą rozwiązanie. Podkreślę jeszcze raz – osobiście priorytetyzowałbym transport szynowy, nie kołowy – pociąg/tramwaj/metro – szybciej i wygodniej dowiozą pasażerów z przedmieść do centrum niż autobusy.

Niezawodnie przyspieszy to ułatwi komunikację publiczną.

Przykładowe komentarze osób uczestniczących w konsultacjach społecznych do pytania nr 4

Tak, poprawiło by to sprawność w ruchu drogowym.

Jeżeli budowa buspasów będzie się wiązała z usuwaniem drzew przy drogach byłbym za tym, aby tych pasów nie budować kosztem utraty zieleni.

To zależy od lokalizacji, natężenia ruchu, wielkości miejscowości – nie można odnosić do wszystkich ulic wlotowych bo to nierealne. Czasem zwyczajnie brak miejsca na buspas, albo droga jest małowielkowna.

Nie tylko bus pasy ale ścieżki rowerowe, nie tylko w miastach ALE! wzdłuż ciągów komunikacyjnych, dobrej jakości (nawierzchni).

Tak. I to sięgających poza miasto. Np. na północy Warszawy buspas powinien sięgać co najmniej do Łomianek.

Dziękujemy za wyrażenie opinii.

