

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

1. Efektywność energetyczna

- 1.1. Przeprowadzić termomodernizację mieszkania/domu, aby zatrzymać wytworzone ciepło w pomieszczeniach mieszkalnych lub w lecie nie dopuścić aby było zbyt gorąco.
- 1.2. Wprowadzić obowiązek montowania systemów odzysku ciepła z wody szarej w nowych budynkach.
- 1.3. Urząd miasta powinien stworzyć programy dotyczące dofinansowania do poprawy wydajności energetycznej budynków, np. uzupełnienie wkładu własnego w programie ""Czyste powietrze"" czy dofinansowanie do wymiany ""kopciuchów"".
- 1.4. Można też rozważyć wspieranie rozwoju spółdzielni energetycznych i tzw. wirtualnych prosumentów w celu zwiększenia udziału energii pochodzącej z OZE bez konieczności budowy instalacji na każdym budynku co będzie miało wpływ na ekonomiczną opłacalność inwestycji."
- 1.5. Termomodernizacja w oparciu o termorefleksję ,ogrzewanie radiacyjne. Instalacje PV winny być równomiernie skierowane na trzy kierunki : E,S,W aby sieć energetyczna miała przez cały dzień równomiernie dostarczaną energię (bezpieczeństwo sieci -obecnie w południe skokowy wzrost poziomu energii i wyłączanie instalacji) - problem do rozwiązania -organizacyjny w obszarze gmin -inventaryzacja obecnych instalacji pod kątem ich ukierunkowania. Zwiększenie poziomu autokonsumpcji energii - magazyny energii :domowe lub osiedlowe
- 1.6. Wymiana instalacji na nową, pomoc dla biedniejszych mieszkańców na zakup nowszych, energooszczędnych sprzętów.
- 1.7. Fotowoltaika dla każdego

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

2. Zrównoważony transport

- 2.1. Poprawić komunikację miejską i obniżyć ceny biletów, bo na ten moment są praktycznie najwyższe w Polsce. Nie może być tak, że emeryci i uczniowie - czyli osoby, które na komunikację miejską są skazane jeżdżą za darmo, a osoby, które zachęcamy do transportu publicznego mają ponosić wszystkie koszty płacąc 5 zł i więcej za przejazd.
- 2.2. Budować więcej parkingów na obrzeżach miast i zaplanować tak dojazd pracujących osób, aby było to najbardziej efektywnie.
- 2.3. Rozbudować transport publiczny o elektryczne tramwaje/ trolejbusy, zwiększyć ilość autobusów zasilanych na prąd/biopaliwo.
- 2.4. Odpowiedź jest dosyć prosta – ograniczyć ruch samochodów prywatnych, a zwiększyć udział transportu zbiorowego oraz mikromobilności w codziennych podróżach do pracy, szkoły czy na zakupy.
- 2.5. Wg danych publikowanych przez Europejski Stowarzyszenie Rowerzystów (ECF) samochód osobowy jest najmniej ekologicznym środkiem transportu i emituje średnio 270 g CO₂ na jednego pasażera na km podczas gdy transport publiczny ma ten wskaźnik na poziomie 101 a poruszanie się na rowerze to już tylko 21 g CO₂ (wskaźnik ten obejmuje nie tylko fazę eksploatacji pojazdów ale także emisję związaną z ich produkcją). Jest to jednak proces, który wymaga przede wszystkim stworzenia odpowiedniej infrastruktury, bez której mieszkańcy nie zrezygnują z samochodu, jako podstawowego środka transportu oraz administracyjnych ograniczeń w poruszaniu się samochodami prywatnymi po mieście.

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

- 2.6. Obecnie mobilność w Rzeszowie opiera się w głównej mierze na samochodach prywatnych, a z komunikacji publicznej korzysta zaledwie 10% mieszkańców (celem nadrzędnym Władz Miasta powinno być osiągnięcie tego wskaźnika co najmniej na poziomie 30%). Jest to konsekwencją zarówno drogich biletów jak i źle zaplanowanej siatki połączeń, problemów z punktualnością oraz mało konkurencyjnym (w stosunku do samochodów) czasem podróży.
- 2.7. Stworzenie bezpłatnych parkingów park&ride przy drogach wjazdowych do miasta oraz ulokowanie tam przystanków komunikacji miejskiej. Kierowcy oraz podróżujący z nimi osoby mogłyby kupować bilety w preferencyjnych cenach (w holenderskim Groningen bilet „tam i z powrotem” dla kierowcy i maksymalnie 4 pasażerów kosztuje 6 euro).
- 2.8. Utworzenie szybkich linii komunikacji publicznej (metro-bus lub tramwaj na kołach), które na wzór metra będą umożliwiały szybkie przemieszczanie się na określonych trasach. Linie te mogłyby być skorelowane z parkingami park&ride. Jest to też rozwiązanie bardziej ekonomiczne od np. tradycyjnego tramwaju bo nie wymaga kosztownych inwestycji w infrastrukturę.
- 2.9. Budowa dróg rowerowych odseparowanych od ruchu ogólnego lub tworzenie stref uspokojonego ruchu, gdzie rowerzyści będą mieli pierwszeństwo. Z ankiety przeprowadzonej przez mnie na jednej z grup na FB dla mieszkańców Rzeszowa, w której udział wzięło ponad 200 osób, ponad 65% osób odpowiedziało, że rower/hulajnoga mógłby być podstawowym środkiem transportu, gdyby w Rzeszowie istniała spójna sieć bezpiecznych dróg rowerowych. Pokazuje to, jak duży potencjał do ograniczenia ruchu samochodowego, a tym samym ograniczenia emisji gazów cieplarnianych niosą inwestycje w infrastrukturę rowerową, która jest odpowiednio zaplanowana i utrzymywana. Przy planowaniu dróg rowerowych należy przede wszystkim uwzględnić potrzebę stworzenia bezpiecznych dojazdów do

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

szkoły. Im więcej uczniów zacznie samodzielnie dojeżdżać rowerem do szkoły, tym mniejszy będzie ruch samochodów prywatnych. Ponadto, bezpieczna i spójna infrastruktura rowerowa umożliwi w dużo szerszym zakresie wykorzystanie roweru towarowego przez firmy logistyczne jako środka transportu na pierwszej i ostatniej mili.

- 2.10. Wprowadzenie opłat za wjazd do centrum miasta dla samochodów prywatnych (tematem do dyskusji jest, czy takie opłaty obowiązywałyby wszystkich kierowców niezależnie od miejsca zamieszkania czy tylko osób spoza Rzeszowa).
- 2.11. Zakazanie ruchu tranzytowego dla samochodów prywatnych przez centrum miasta (na wzór rozwiązań w belgijskim mieście Ghent), które polega na tym, że podróż rozpoczynająca się poza obszarem centrum miasta i kończąca również poza centrum nie może przebiegać przez centrum (np. kierowca rozpoczynający podróż na osiedlu Staroniwa, nie mógłby dojechać na osiedle Pobitno przez Śródmieście). Jednocześnie zakazem nie byłyby objęte samochody dostawcze, taksówki czy komunikacja publiczna.
- 2.12. Likwidacja części miejsc parkingowych. Trudność w pozostawieniu samochodu może wpłynąć na decyzję co do przemieszczania się samochodem. Odzyskana przestrzeń może zostać zagospodarowana na potrzeby pieszych lub rowerzystów.
- 2.13. Objęcie centrum miasta „strefą 30” czyli ograniczeniem prędkości do 30 km/h – ma to przede wszystkim poprawić bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, ale także mniejsza prędkość to mniejsza emisja gazów cieplarnianych. Mniejsza prędkość to także mniej wypadków (zwłaszcza tych śmiertelnych). Zmniejszenie prędkości z 50 do 30 km/h powoduje zmniejszenie ryzyka śmierci w wypadku o około 75%.
- 2.14. Wprowadzenie więcej dróg jednokierunkowych, co będzie promowało mikromobilność. Bez konieczności kosztownych inwestycji zostanie

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

odzyskana przestrzeń, którą będzie można zagospodarować na drogi rowerowe czy szersze chodniki. Należy też rozważyć zwężenie pasów ruchu do szerokości 3 m. Większość dróg w Rzeszowie to drogi kategorii „Z” lub niższej, dla których zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych rekomendowana szerokość wynosi 3 m. Ponadto, szerokość 3 m nie jest zabroniona nawet dla dróg kategorii „G”. Jest to szerokość, która bez problemu umożliwia poruszanie się autobusów komunikacji miejskiej, a przestrzeń może być lepiej zagospodarowana. Według licznych opracowań mniejsza szerokość pasa ruchu to jeden ze sposobów uspokojenia ruchu, kierowcy na wąskiej drodze mają mniejszą skłonność do przekraczania prędkości, bo „odczucie” prędkości jest większe niż na drodze szerokiej. Aktualnie w Rzeszowie standardem jest pas ruchu o szerokości 3,5 m.

- 2.15. Dofinansowanie przez Miasto Rzeszów budowy parkingów rowerowych przez firmy, co zachęci więcej osób do wyboru roweru/hulajnogi jako środka transportu do pracy.
- 2.16. Wprowadzenie zintegrowanego systemu mobilności miejskiej, np. stworzenie bądź wdrożenie aplikacji integrującej różne rodzaje transportu (transport publiczny, mikromobilność współdzielona, car-sharing) oraz umożliwiającej zakup w ramach jednej aplikacji biletu umożliwiającego elastyczny wybór środka transportu (np. część trasy hulajnogą, a później transport publiczny). Takie rozwiązanie funkcjonuje np. w Madrycie <https://navigapormadrid.emtmadrid.es/app/#r>.
- 2.17. Prowadzenie kampanii edukacyjnych i informacyjnych dla mieszkańców (także uczniów), które promują zrównoważoną mobilność oraz pokazują zalety nie tylko dla środowiska ale także dla zdrowia, samopoczucia czy domowego budżetu.

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK

Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

- 2.18. Współpraca z przedsiębiorstwami w zakresie zachęcania firm do promowania zrównoważonej mobilności wśród pracowników poprzez dofinansowanie do biletów komunikacji publicznej, tworzenie programów zachęcających do jazdy rowerem do pracy, dofinansowanie parkingów rowerowych.
- 2.19. Współpraca z mieszkańcami poprzez angażowanie społeczności lokalnej w proces podejmowania decyzji dotyczących rozwoju transportu i mobilności, a także słuchanie opinii mieszkańców i reagowanie na ich potrzeby.
- 2.20. Utworzenie szczegółowych planów rozwoju dróg rowerowych oraz przeznaczenie na ten cel dedykowanych środków w budżecie miasta (np. 2% rocznie).
- 2.21. Powodzenie [...] w ograniczeniu ruchu samochodowego w mieście jest uzależnione w głównej mierze od tego czy będą wdrażane łącznie, np. ograniczenie liczby miejsc parkingowych w powiązaniu z płatnym wjazdem do centrum miasta oraz zakazem tranzytu przez ścisłe centrum miasta sprawi, że bardziej opłacalne i szybsze będzie korzystanie z komunikacji publicznej lub mikromobilności - jednocześnie konieczna jest odpowiednia infrastruktura w postaci dróg rowerowych, parkingów park&ride czy parkingów dla rowerów, a także stworzenie przyjaznego systemu publicznego transportu miejskiego. Tego rodzaju podejście do mobilności w mieście może wymagać zmian organizacyjnych w strukturach Urzędu Miasta Rzeszowa, aby proces podejmowania decyzji i planowania był bardziej wydajny. Wydaje się, że działania takich wydziałów jak Miejski Zarząd Dróg, Zarząd Transportu Miejskiego czy Miejska Administracja Targowisk i Parkingów powinny być skoordynowane ponieważ w dużej mierze realizowane przez nie działania przenikają się i mają wpływ na mobilność w mieście.

GŁOSY OD MIESZKAŃCÓW/EK

Z FORMULARZA INTERNETOWEGO

- 2.22. W ok 80% samochodów osobowych poruszających się w mieście i poza miastem jedzie 1 osoba -kierowca .Wozimy powietrze i to bardzo drogo. Sprawność samochodu to ok 25% , energia wydalana jest przez silnik i układ wydechowy(ciepło)-75% - 1 litr paliwa to 10 kWh, na 100km zużycie paliwa 8-10 litrów -efekt 80-100 kWh a do otoczenia oddawane jest 60-75 kWh .Samochody na wynajem -kiedy jest uzasadniona potrzeba ,po gazetę można iść pieszo.
- 2.23. Przeprowadzić gruntowną rewolucję linii i rozkładów jazdy tak by mieszkańiec nie miał dalej niż 10 minut piechota do przystanku, który pozwoli mu dotrzeć do budynków administracji miasta, szpitali, centrów handlowych i stref z zakładami pracy. Linie nie były nigdy zmieniane masowo w Rzeszowie. Od 1990 miasto się rozrosło, np. rozbudowano osiedla w kierunku Przybyszówki, Matysówki czy Budziwoja, a autobusy dalej jeżdżą trasami sprzed 20-30 lat. Ponadto skrajne osiedla powinny mieć możliwość połączeń z max 1 przesiadką.
- 2.24. Więcej przystanków hub'ów - miejsc gdzie łączą się różne linie.
- 2.25. Pełna obniżka biletów autobusowych. Jeśli mam jeden autobus na pół godziny i bilet za 5-6 zł to wolę jechać autem. To jest skrajny debilizm -wymagać od ludzi by się przesiedli do autobusów, a jednocześnie podnosić ceny biletów.
- 2.26. Ograniczyć liczbę wjazdów do ścisłym centrum miasta (Piłsudskiego - Targowa - Szopena - Lisa-Kuli - Cieplickiego). Docelowo z zamianą centrum na obszar bez aut (to się tyczy też urzędników)"
- 2.27. Ograniczyć ruch samochodów w mieście. Droższe parkingi! P+R.
- 2.28. Spowodować by system sterowania ruchem działał poprawnie