

Plan Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS

Pierwsze spotkanie Zespołu ds. Opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS

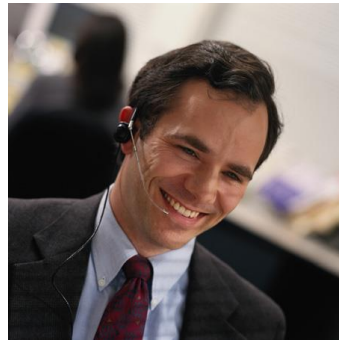
20 września 2019

Wycieczka po Europe...



Wim , Groningen

3 - 4 podróże
1 - 2 aktywności
1 – 1,5h czas podróży



Lukas, Zürich

3 - 4 podróże
1 - 2 aktywności
1 – 1,5h czas podróży



Barbara, Bochum

3 - 4 podróże
1 - 2 aktywności
1 – 1,5h czas podróży



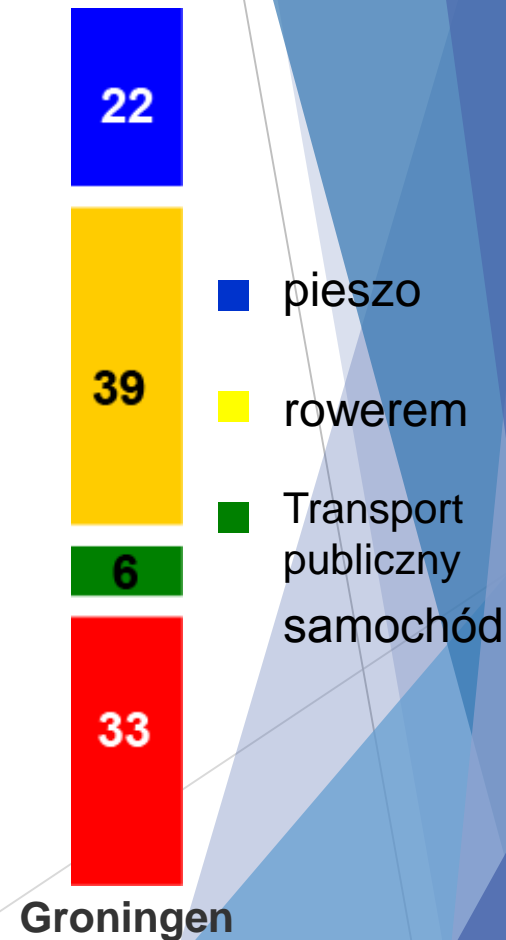
Petros, Nicosia

3 - 4 podróże
1 - 2 aktywności
1 – 1,5h czas podróży



Roczne zużycie paliwa per capita

Na mobilność można wpływać!



Na mobilność można wpływać!



25

4

42

29

- pieszo
- rower
- Transport publiczny
- samochód

Zürich

Na mobilność można wpływać!







- pieszo
- rowerem
- Transport publiczny samochód

Bochum

Na mobilność można wpływać!



-  pieszo
-  rowerem
-  Transport publiczny
-  samochód

Bochum

Na mobilność można wpływać!



17

1

5

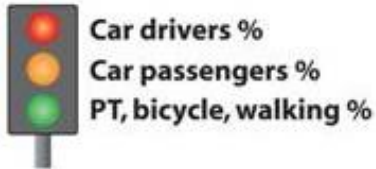
77

- pieszo
- rowerem
- Transport publiczny
- samochód

Nicosia

Wybór środka transportu

Graz w 2004

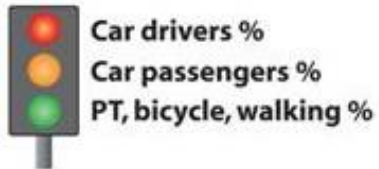


Source: Mobility behaviour Graz 2004
Diagram: FGM-AMOR 2005

until 19 years



Wybór środka transportu



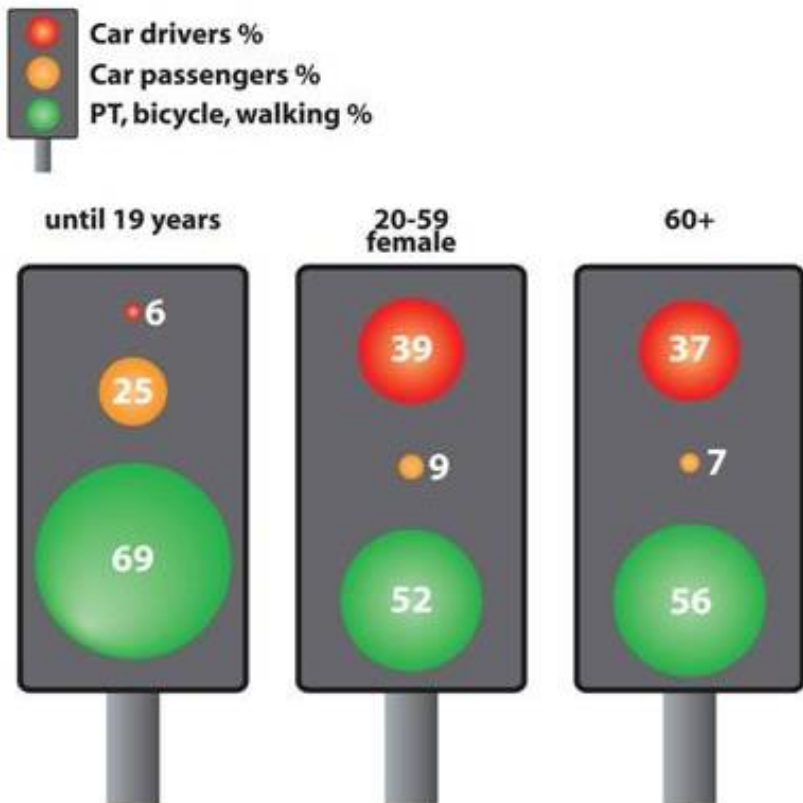
until 19 years



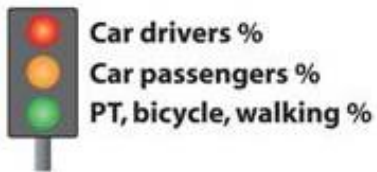
20-59 female



Wybór środka transportu



Wybór środka transportu



Source: Mobility behaviour Graz 2004
Diagram: FGM-AMOR 2005



Transport i mobilność nie są celem samym w sobie, lecz powinny przyczyniać się do osiągnięcia wyższych celów, takich jak jakość życia czy dobrobyt obywateli.

SUMP

Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan SUMP) jest dokumentem strategicznym, tworzonym na potrzeby zapewnienia dogodnych warunków w zakresie mobilności mieszkańców i lokalnego biznesu oraz wszelkich innych aspektów związanych z polepszeniem jakości życia. Tworzony jest na podstawie funkcjonujących już praktyk planowania, bierze pod uwagę elementy związane z jego prawidłową integracją z istniejącymi dokumentami, udziałem poszczególnych interesariuszy oraz zasad późniejszej oceny.

SUMP

Celem SUMP jest stworzenie zrównoważonego systemu transportu z uwzględnieniem poniższych wytycznych:

- ▶ Zapewnienie dostępności systemu transportowego wszystkim mieszkańcom
- ▶ Wsparcie bezpieczeństwa w transporcie
- ▶ Ograniczenie negatywnych efektów związanych z rozwojem transportu
- ▶ Wsparcie i poprawa wydajności oraz efektywności kosztowej w transporcie dóbr i pasażerów
- ▶ Działania w kierunku zwiększenia atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego oraz zagospodarowania przestrzeni miejskiej

SUMP

Kierunki rozwoju i działania dotyczące polityki transportowej zawarte w SUMP obejmują wszelkie gałęzie transportu w całej aglomeracji miejskiej, włączając w to: prywatny i publiczny transport, transport pasażerski i transport towarów, transport zmotoryzowany oraz przemieszczanie się bez wykorzystania pojazdów mechanicznych, odbywanie podróży miejskich i parkowanie.

SUMP - Korzyści

- ▶ Poprawa jakości życia wszystkich mieszkańców
- ▶ Korzyści dla środowiska i zdrowia
- ▶ Poprawa mobilności i dostępności
- ▶ Poprawa wizerunku miasta
- ▶ Wspólne podejmowanie decyzji
- ▶ Efektywna realizacja zobowiązań prawnych np. Dyrektyw Komisji Europejskiej
- ▶ Prawidłowa realizacja SUMP umożliwia otrzymywanie założonych rezultatów ograniczając przy tym różnego rodzaju problemy
- ▶ Poprawa konkurencyjności miasta oraz możliwości pozyskania dodatkowych środków

SUMP - Charakterystyka podejścia

SUMP jest sposobem na efektywne radzenie sobie z problemami związanymi z transportem. Podstawowe cechy:

- ▶ Podejście uwzględniające udział różnych grup społecznych
- ▶ Zobowiązanie do zrównoważonego rozwoju: ekonomicznego i środowiskowego
- ▶ Podejście zintegrowane: łączenie polityk i rozwiązań pomiędzy różnymi sektorami
- ▶ Koncentracja na osiągnięciu celów zgodnych z wizją dla transportu i osadzonych w całościowej strategii zrównoważonego rozwoju
- ▶ Przegląd kosztów i korzyści dotyczących funkcjonowania transportu
- ▶ Wykorzystanie następujących metod:
 - Analiza stanu bieżącego i tworzenie możliwych scenariuszy
 - Definiowanie wizji, celów i zadań
 - Wybór odpowiedniej polityki i środków jej realizacji

SUMP - Cykl



Mocne i słabe strony procesu planistycznego

Mocne strony	Słabe strony
Dostępność danych, szeroka i szczegółowa prezentacja danych jakościowych i ilościowych	Tradycyjna koncentracja na warunkach ruchu, a nie jakości życia
Dobre powiązania polityki transportowej z planowaniem przestrzennym	Dominujące kwestie warunków ruchu nad sprawami dostępności systemów transportowych
Dobre powiązania z kwestiami gospodarczymi i ekonomicznymi	Niewystarczające powiązania z innymi politykami sektorowymi (zdrowie, potrzeby socjalne, jakość środowiska)
Długoterminowa wizja rozwoju, obejmująca wyraźną wizję i definicję celów	Niewystarczające zaangażowanie interesariuszy i społeczeństwa (dominujące kwestie informacji i ew. konsultacji nad aktywnym udziałem społecznym)
Planowanie w kontekście regionalnym i funkcjonalnym (np. dojazdy do pracy)	Domena inżynierów ruchu, zbyt słabe powiązania interdyscyplinarne
Dogłębne analizy stanu istniejącego, podejmowanie analiz typu SWOT	Koncentracja na rozwoju infrastruktury (dominująca nad rozwiązaniami „miękkimi”, informacyjnymi, usługowymi, etc.)
Projektowanie wieloletnich nakładów finansowych	Ograniczona ocena wpływu podejmowanych działań

Nasze plany...