Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
Warsztaty - Analiza sytuacji w zakresie mobilności

# Określanie zakresu (scoping) SUMP
# Stan bieżący i wyciągnięte wnioski

Warszawa 28/11/2019

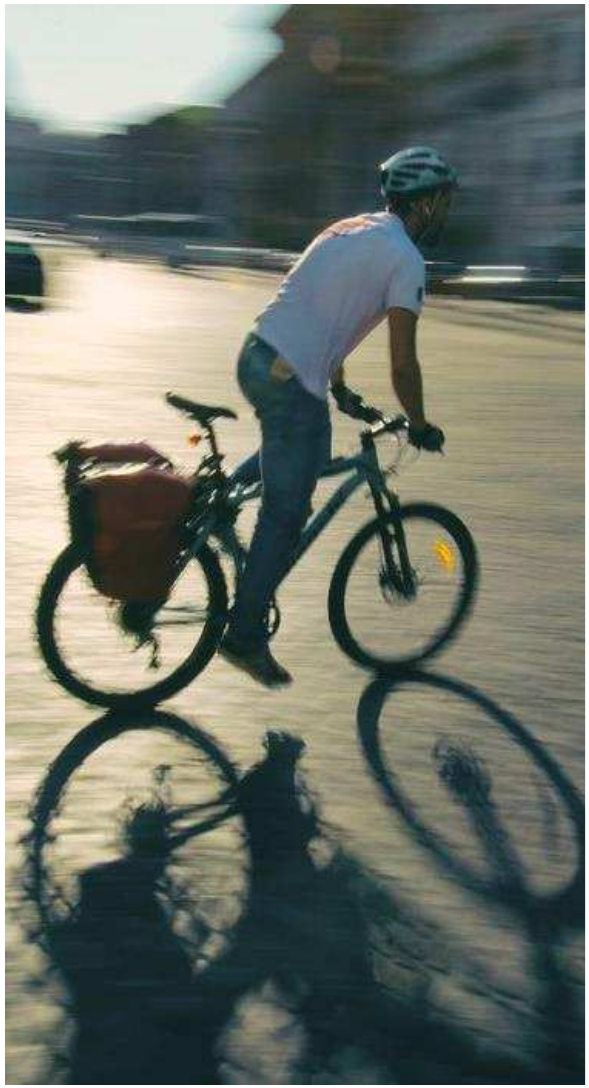
Privat Juillard

# Cel

Przypomnienie i podsumowanie **kluczowych etapów fazy scopingu** oraz przedstawienie **doświadczeń JASPERS z 5 miast pilotażowych**

# Plan prezentacji

1. Wyznaczenie **zakresu geograficznego**
2. Utworzenie **struktur roboczych**
3. Analiza **tła strategicznego i kontekstu**
4. Koncepcja **planów szeroko rozumianych konsultacji i relacji z mieszkańcami**
5. Przygotowanie **analizy sytuacji bieżącej i przyszłej**
6. Identyfikacja potrzeb w zakresie **danych i narzędzi analitycznych**

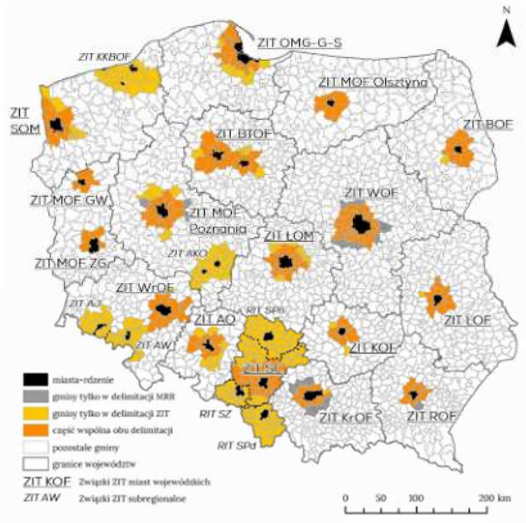


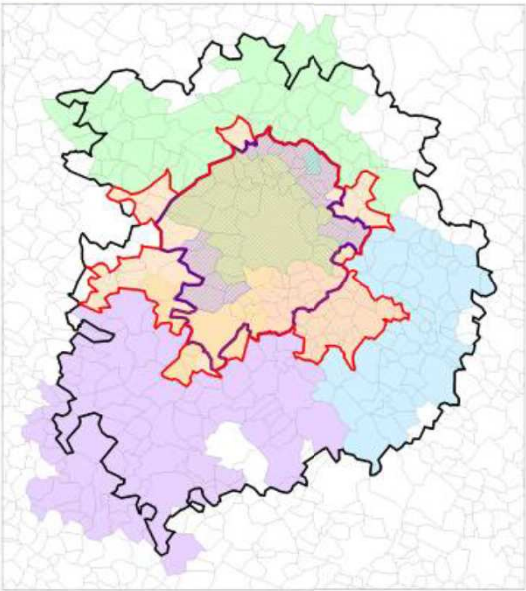
# Określanie zakresu SUMP - Stan bieżący i wnioski

## 1 - Zakres geograficzny

**W skrócie...**

- SUMP musi odpowiadać na potrzeby mieszkańców w zakresie mobilności
- Ludzie przemieszczają się nie zważając na granice administracyjne
- **SUMP powinien swoim zasięgiem obejmować cały obszar funkcjonalny, a nie tylko jego część**



**Doświadczenia JASPERS**

- Obszar funkcjonalny co do zasady wykracza poza granice gminy
- Współpraca między gminami bywa trudna (zwłaszcza w zakresie finansowania)
- Kluczowe jest zainicjowanie dialogu, znalezienie wspólnych obszarów zainteresowania i określenie wspólnych celów
- **Można przyjąć podejście dwupoziomowe:**
  - **Obszar operacyjny,** gdzie wdrażane będą działania
  - **Obszar refleksji,** dla którego wykonuje się analizę
- Tak czy inaczej, obszar operacyjny musi swoim zasięgiem obejmować terytorium większe, niż główna gmina

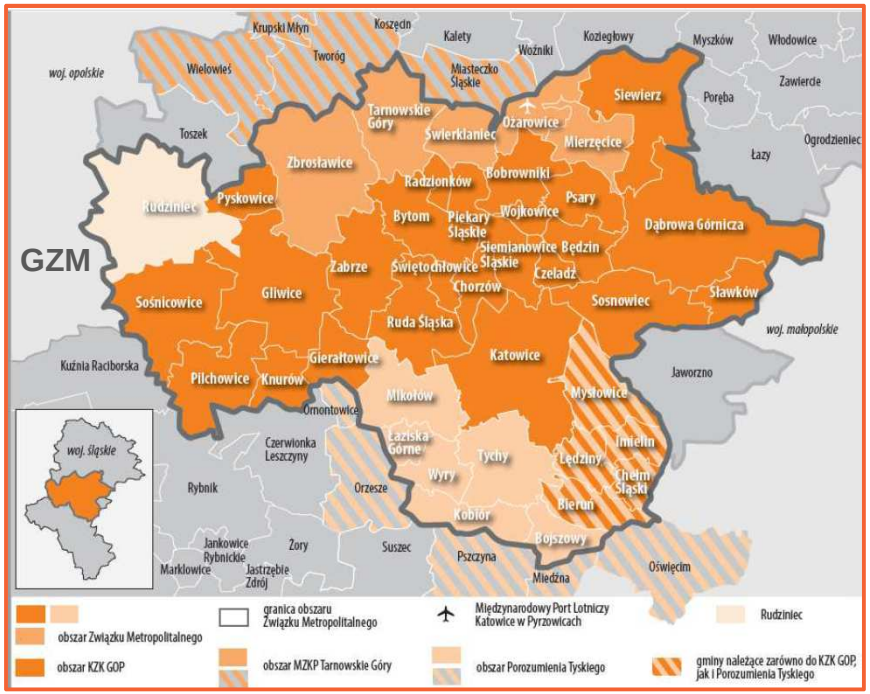
Określanie zakresu SUMP - Stan bieżący i wnioski

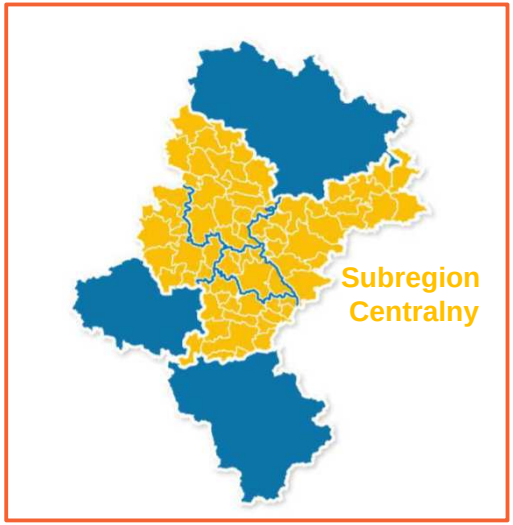
# 1 - Zakres geograficzny

**Temat...**
**Wyznaczenie zakresu geograficznego SUMP dla GZM**

- Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia = instytucja odpowiedzialna za opracowanie SUMP
- Subregion Centralny jest kluczowym partnerem tej inicjatywy (oraz inicjatorem poprzedniego SUMP i studium transportowego)
- Inne gminy (np. Jaworzno) uczestniczą w tej inicjatywie

→ Obszar operacyjny = GZM
→ Obszar refleksji = Subregion Centralny + powiązane gminy



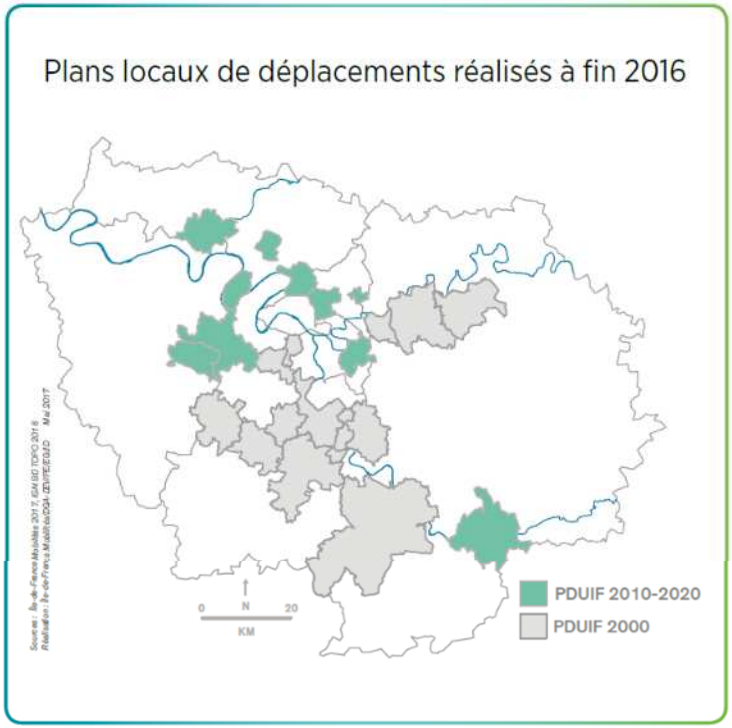



# 1 - Zakres geograficzny

**Temat...**
**Plany mobilności obejmujące część obszaru funkcjonalnego - lokalne plany mobilności**

- SUMP opracowywany jest na poziomie obszaru funkcjonalnego
- Ale wewnątrz takiego obszaru może zostać zidentyfikowana potrzeba stworzenia planów mobilności miejskiej na poziomie mikro (nie tożsamych z SUMP)
- Mogą być opracowywane na poziomie dzielnicy, jednej gminy lub grupy gmin
- Lokalny plan mobilności powinien być spójny z SUMP dla danego obszaru
- Można przyjąć uproszczoną metodologię (np. skomplikowane modelowanie transportu jest tu mniej niezbędne), ale plany te można opracowywać zgodnie z zasadami SUMP
- Można skupić się na problemach lokalnych (np. w drodze lokalnych konsultacji)

Przykład: lokalne plany mobilności
w granicach obszaru funkcjonalnego SUMP dla Paryża/IdF

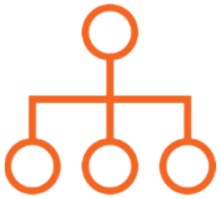



→ **Jedynie część wskazówek sformułowanych przez JASPERS w programie pilotażowym można bezpośrednio zastosować do lokalnych planów mobilności**

# 2 - Struktury robocze

**W skrócie...**

- Struktury robocze należy zdefiniować celem zapewnienia:
  - sprawnego opracowania planu
  - właściwego poziomu wiedzy
  - systematycznej walidacji kluczowych kroków



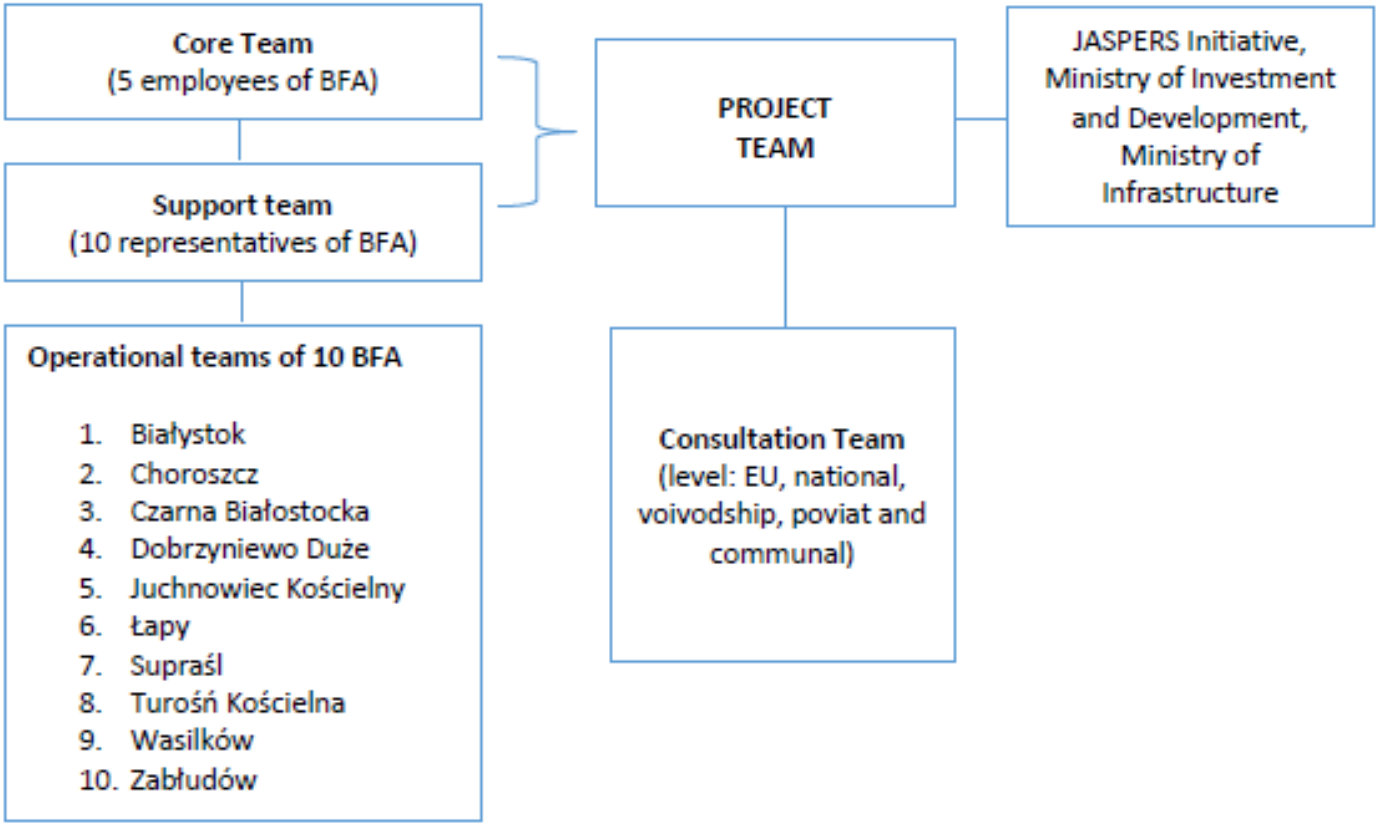
**Doświadczenia JASPERS**

- Należy utworzyć różne grupy:
  - **grupę sterującą** - czuwającą nad procesem i zapewniającą polityczną walidację kluczowych kroków
  - **główną grupę roboczą** - odbywającą regularne spotkania i opracowującą SUMP z ewentualnym wsparciem konsultantów
  - **grupy interesariuszy** - powołane zgodnie z zapotrzebowaniem (z udziałem sąsiednich gmin/obszarów, grupę techniczną ds. transportu publicznego z udziałem operatorów, grupę ds. biznesu...)

  \+ Szeroko rozumiane konsultacje (cf. część 4)

# 2 - Struktury robocze

**Temat...**
**Struktura organizacyjna BOF (Białostocki Obszar Funkcjonalny) dla SUMP**



# 3 - Tło strategiczne i kontekst

**W skrócie...**

- Identyfikacja i ocena istniejących dokumentów strategicznych pozwala:
  - Zrozumieć, w jaki sposób SUMP będzie musiał wpisać się w istniejący kontekst strategiczny
  - Zidentyfikować istniejące dane i opracowania analityczne (uniknąć powielania wykonanej już pracy)
  - Uczyć się z wcześniejszych doświadczeń (takich, jak poprzednie SUMPy czy plany transportowe)

**Doświadczenia JASPERS**

- Chodzi o dokumenty istniejące nie tylko na poziomie obszaru funkcjonalnego, ale również na poziomie mikro (gmin) lub makro (regionu, kraju, ...)
- Na tym etapie można skontaktować się z autorami tych dokumentów celem nawiązania współpracy

# 3 - Tło strategiczne i kontekst

**Temat...**
**Dostosowanie SUMP dla Konina jako kontynuacji strategii miasta**

- Zapewnienie ciągłości wyznaczania celów i działań
  *Przykład: Działania strategiczne "Infrastruktura ekologiczna" i "Przyjazna przestrzeń miejska"*

- Wyciągnięcie wniosków z doświadczenia opracowania strategii miasta (co się sprawdziło, a co nie)
  *Przykład: Kreatywne wydarzenia z udziałem wielu interesariuszy, takie jak happeningi na otwartym powietrzu (400 uczestników) czy mega-warsztaty (200 uczestników).*

# 4 - Plany szeroko rozumianych konsultacji i relacje z mieszkańcami

**W skrócie...**

- W ramach szeroko zakrojonych konsultacji uzyskuje się:
  - Dane do diagnozy
  - Nowe pomysły i problemy
  - Budowanie zaufania
  - Ujawnianie barier/ antycypowanie konfliktów
  - Transparentność i rozliczalność
  - Jakość i wiarygodność

**Doświadczenia JASPERS**

- Nie istnieje gotowy plan partycypacji
- Istnieje wiele różnych typów procesów konsultacji i partycypacji
- Każde miasto/obszar ma własne doświadczenia

→ **Należy jasno określić cele i budować na doświadczeniu!**

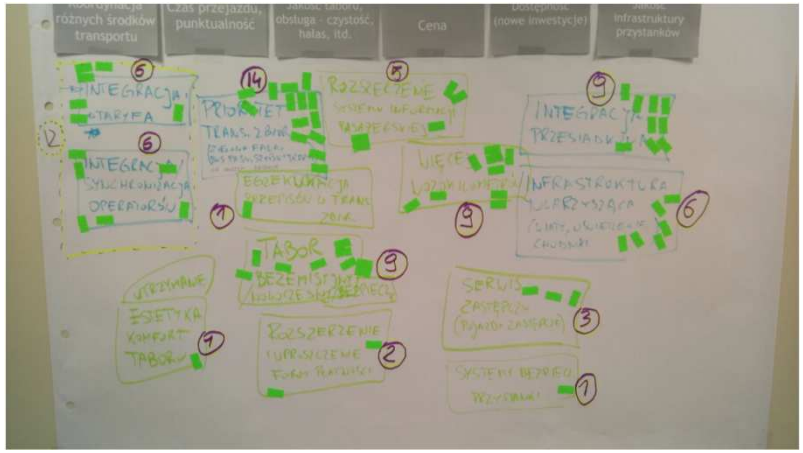
# Określanie zakresu SUMP - Stan bieżący i wnioski

## 4 - Plany szeroko rozumianych konsultacji i relacje z mieszkańcami

**Temat...**
**Plan konsultacji SUMP dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot**

- Zidentyfikowano różne grupy interesariuszy: instytucje, podmioty gospodarcze, mieszkańcy
- Organizacja terytorialna konsultacji: wg sektorów
- Warsztaty tematyczne (np.: transport publiczny, piesi i rowery, polityka parkowania, zarządzanie mobilnością)
- Proces wieloetapowy: po pierwsze identyfikacja problemów, następnie określenie celów i opracowanie działań

- Nadal na etapie definiowania, wykorzystuje się w szczególności doświadczenia z opracowywania planów mobilności dla Gdańska i Gdyni



# 5 - Przygotowanie analizy

**W skrócie...**

- Należy określić, jakie analizy należy wykonać, aby:
  - zidentyfikować, zbadać i skwantyfikować problemy
  - określić cele planu

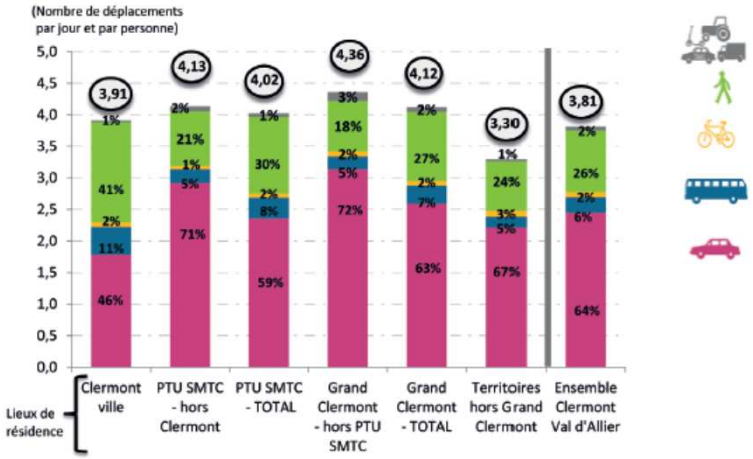
**Doświadczenia JASPERS**

- **Ocena SWOT** może pomóc rozpocząć ten proces
  - Najpierw w gronie członków grupy roboczej
  - Następnie z udziałem innych interesariuszy
-

# 6 - Identyfikacja danych i narzędzi do analizy

**W skrócie...**

- Identyfikacja, stworzenie wykazu i ocena istniejących źródeł
  - właściwych danych (np. dot. popytu, bezpieczeństwa ruchu)
  - narzędzi analitycznych (np. modeli transportowych)
- Zidentyfikowanie braków w zakresie danych, które należy uzupełnić



**Doświadczenia JASPERS**

- Wiele z tych elementów już istnieje: kluczowa jest komunikacja z interesariuszami!
- Jednoznaczne określenie potrzeb przed rozpoczęciem procesu zbierania danych lub przygotowywania narzędzi pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze
- Nie należy zapominać o danych jakościowych.

# JASPERS

Joint Assistance to Support Projects in European Regions

http://jaspers.eib.org