

SUMP – Perspektywa JASPERS



Artur Rudnicki / Paul Riley – JASPERS

©Agencja Gazeta Warszawa, 15 kwietnia 2019 r.

Plan prezentacji

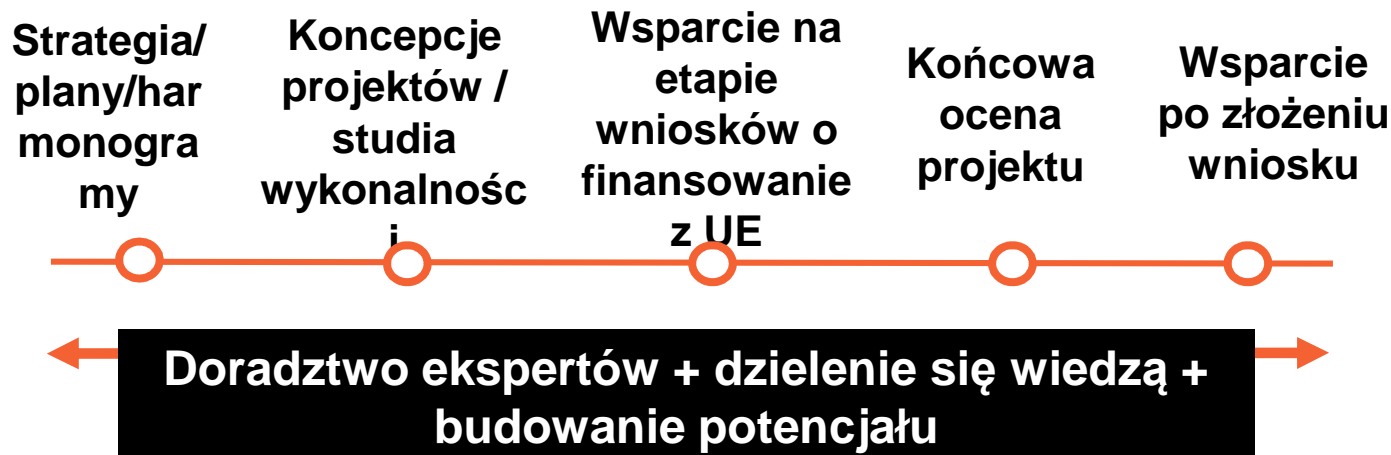
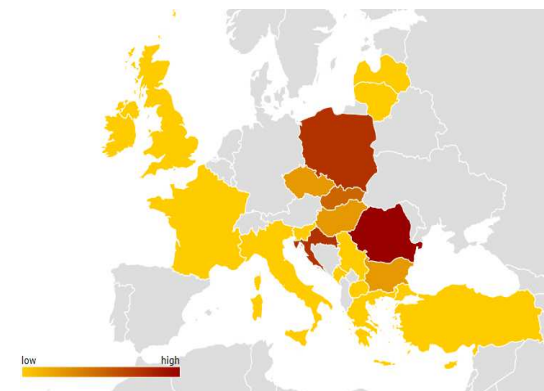


- 1. O JASPERS**
- 2. Co wyróżnia SUMP na tle tradycyjnych planów?**
- 3. O wsparciu JASPERS dla SUMP**
- 4. Wyzwania SUMP w krajach objętych wsparciem JASPERS**
- 5. Wnioski**

○ JASPERS

Kompleksowe wsparcie planowania i projektów

- Wspólna inicjatywa KE i EBI
- 100+ ekspertów w poszczególnych dziedzinach zatrudnionych przez EBI
- Niezależne wsparcie techniczne
- Cel: efektywne projekty kwalifikujące się do finansowania z UE
- Doradztwo, przegląd i ocena
- Praktyczne podejście biur regionalnych
- DG REGIO (2006+), DG MOVE (2015+), IPA



JASPERS - wyniki



500+

projektów, którym
udzielono wsparcia



28

krajów



€80+

łącznie koszt projektów (w mld)

SUMP – Perspektywa JASPERS



1. O JASPERS
2. **Co wyróżnia SUMP na tle tradycyjnych planów?**
3. O wsparciu JASPERS dla SUMP
4. Wyzwania SUMP w krajach objętych wsparciem JASPERS
5. Wnioski dotyczące SUMP

Miasta, transport + plany - podstawy

Ruch na obszarach miejskich jest generowany

przez powiązane lokalne/regionalne:

- handel/usługi/przemysł
- system administracyjny
- system opieki zdrowotnej
- system edukacji
- inne działania społeczno-gospodarcze

oraz

- ruch tranzytowy osób i towarów (przepływy strategiczne)



Dobre plany lokalne + interwencje na poziomie systemu transportowego:

- Dostosowują system transportu do tych aktywności
- Wspierają zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy
- Obejmują cały obszar funkcjonalny transportu

Co wyróżnia SUMP?

Tradycyjne plany transportowe		Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Ukierunkowanie na ruch		Ukierunkowanie na ludzi i mobilność
Główny cel: przepustowość i prędkość		Główny cel: dostępność i jakość życia
Mandat polityczny + planowanie przez ekspertów		Aktywne zaangażowanie ważnych interesariuszy, w tym społeczeństwa
Nacisk na inżynierię ruchu		Planowanie interdyscyplinarne
Główne zagadnienie: infrastruktura		Połączenie działań w zakresie infrastruktury, eksploatacji, organizacji, w tym informacji i promocji
Planowanie zorientowane na inwestycje		Rozwiązania wydajne kosztowo - VfM i działania trwałe finansowo
Ukierunkowanie na podaż przepustowości (przewidywanie i realizacja)		Większy nacisk na zbilansowanie popytu/podaży
Ograniczona ocena - wąski obszar decyzyjny		Szersza analiza/ocena oddziaływań - decyzje oparte na dowodach i wyciąganie

Zasady SUMP - Ludzie i mobilność

Nowe ukierunkowanie na „aktywne środki transportu”

- Przestały być drugorzędne
- Korzyści dla zdrowia, korzystniejsze warunki życia
- Doskonale dopasowane do małej skali miejskiej, obszarów centralnych + ograniczenie zatłoczenia/kongestii wywołanej przez ruch zmotoryzowany
- Zrozumienie aktywnych środków i potencjalnego popytu (np. nie o każdej porze roku i nie dla wszystkich).
- Znaczenie promocji i edukacji (np. rowerów)
- Np.: Ljubljana, Madryt (Madrid Rio), Warszawa (rowery)



Źródła: [Visit Ljubljana](#),
[GoMadrid](#) i
<http://warszawa.wyborcza.pl>



Przyjemne miejsce do życia, pracy i wypoczynku: atrakcyjne dla mieszkańców, przyjezdnych i biznesu

Zasady SUMP - Dostępność + jakość życia

Integracja rowerów / TP

Haarlem (NL) – miasto zabytkowe

Rower + Autobus + Kolej;

- Wydzielone ścieżki i duże parkingi rowerowe;
- Strategicznie zaplanowane korytarze autobusowe;
- Główny węzeł TP/rowerowy przy stacji kolejowej;
- Zintegrowany system poboru opłat (ogólnokrajowy) zachęcający do jazdy autobusem z przesiadkami.



Źródło: <http://www.wurck.nl/en/projecten/rijwielstallingen-station-haarlem/>

Niezakończona integracja różnych środków transportu w podróżach „od drzwi do drzwi” poprawiająca dostępność zrównoważonego transportu miejskiego, wspierająca zdrowy styl życia i włączenie społeczne

Zasady SUMP - Planowanie interdyscyplinarne

Połączenie planowania zagospodarowania przestrzennego i transportu

Wiedeń – Seestadt

- Szybki rozwój miasta wywołuje presję na rynek nieruchomości
- Inwestycje typu "greenfield" poprzedzone budową korytarza transportu publicznego (linii metra)
- Połączenie funkcji (miejsca pracy i mieszkalnictwo)
- Współpraca planistów zagospodarowania przestrzennego i transportu

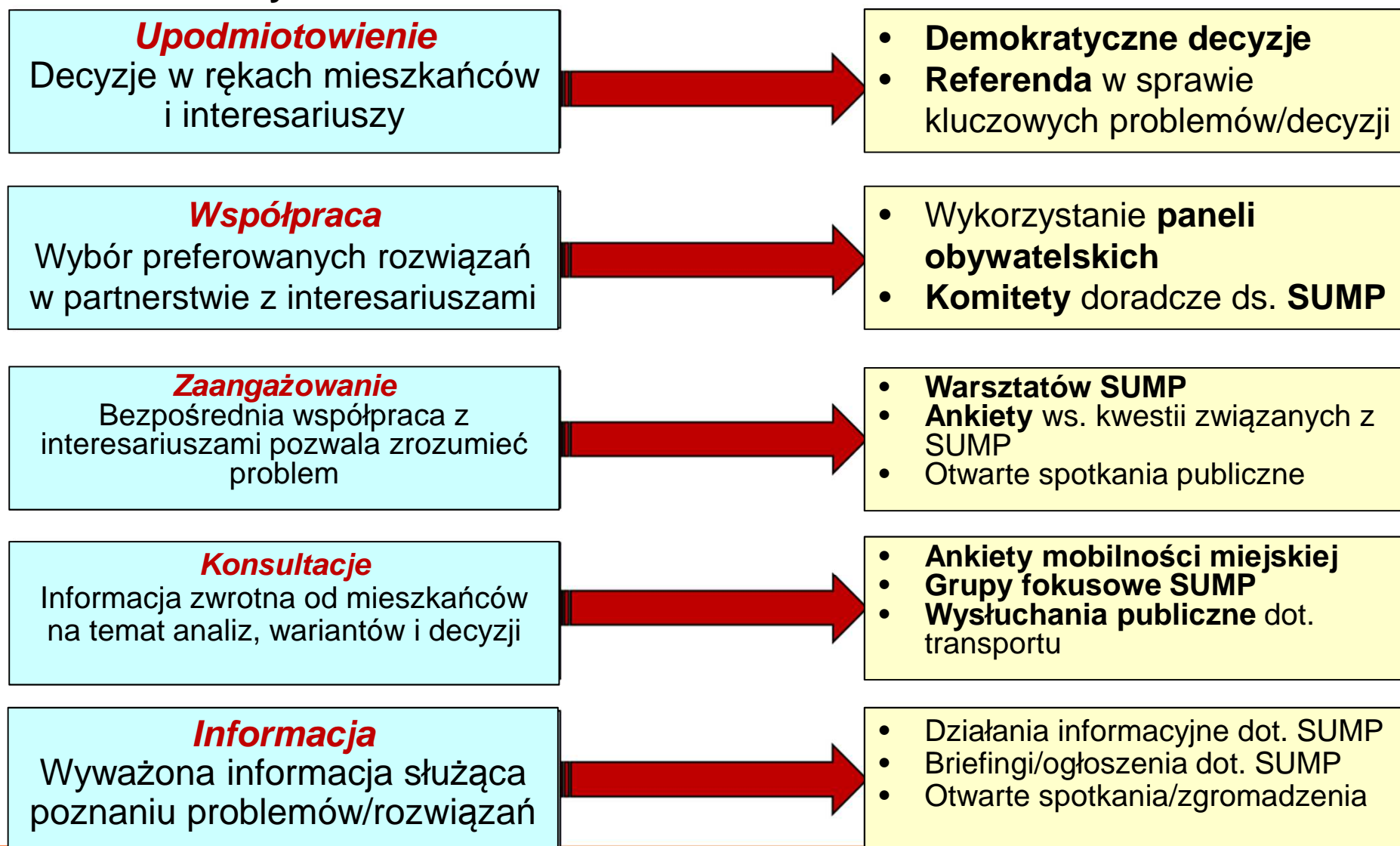


Źródło: <http://www.aspern-seestadt.at>

Duże możliwości przekształcenia obszarów przemysłowych ("brownfield") na terenie miasta w atrakcyjne dzielnice o dużej dostępności za pośrednictwem TP i aktywnych środków transportu.

Zasady SUMP - Aktywne zaangażowanie ważnych interesariuszy

Różne narzędzia - wszystkie cieszące się dużą popularnością wśród grup zainteresowanych i mieszkańców



Donostia – San Sebastian (Hiszpania)

- Wymiana floty autobusowej (wydajniejszej i emitującej mniej zanieczyszczeń)
- Wdrożenie szybkich linii autobusowych (BRT) (szybszych, pojemniejszych)
- Wyznaczone buspasy i priorytet na skrzyżowaniach
- System EKO (wydajniejszego kierowania pojazdami)
- System przeciwko grupowaniu się autobusów
- Flota przyjazna osobom z ograniczeniami ruchowymi
- Integracja taryf w ramach prowincji



Źródło: Donostia Bus (www.dbus.es)

Zbiór działań synergicznych: efektywnych kosztowo, zrównoważonych środowiskowo i trwałych finansowo.

Sieć drogowa jest istotnym czynnikiem rozwoju i usprawniania transportu publicznego i aktywnych środków transportu.

Zasady SUMP - Zarządzanie popytem

- SUMP musi uwzględniać takie mechanizmy, jak:
 - ✓ System poboru opłat
 - ✓ Zarządzanie ruchem
 - ✓ Egzekwowanie ograniczeń (np. parkingi, zakaz wjazdu dla samochodów);
 - ✓ Integracja taryf (zachęcanie do zrównoważonej mobilności opartej na łączeniu różnych środków transportu)
- Zarządzanie parkowaniem jest kluczowe
- Podejście wyważone (np. wpływ ekonomiczny na centra miast)
- Uwzględnienie transportu towarów w miastach i możliwości jego optymalizacji (np. załadunek)

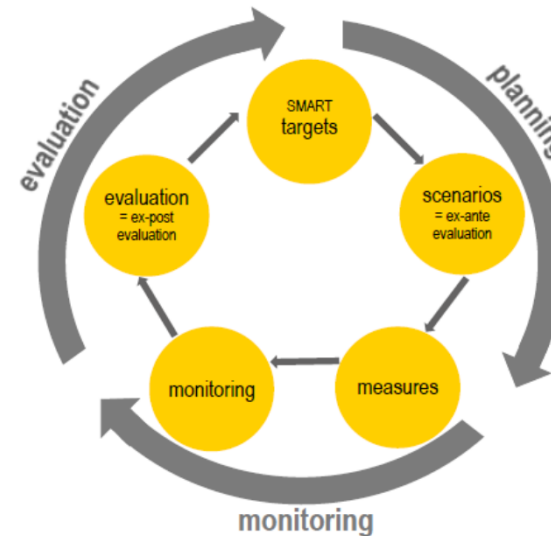


Źródło: CIVITAS (<http://www.civitas.eu>)

Przestrzeń miejska jest ograniczona, a kongestia jest najgorszym narzędziem zarządzania popytem. Niezbędne jest aktywne sterowanie popytem - przeniesienie go na optymalne gałęzie transportu we właściwym czasie i miejscu.

Zasady SUMP - Szersza ocena oddziaływań i wdrożenie procesów uczenia się

- Planowanie oparte na podstawach dowodowych
- Podstawą jasno określone wskaźniki i cele, np.:
 - ✓ Zwiększenie udziału transportu publicznego z 35 do 45% do 2030 r.
 - ✓ Ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków komunikacyjnych o 20% do 2030 r.
- Systematyczny monitoring i ocena:
 - ✓ Zwiększa wydajność procesu planowania i wdrażania działań
 - ✓ Pomaga zoptymalizować wykorzystanie zasobów
 - ✓ Dostarcza empirycznych dowodów do planowania i oceny działań w przyszłości
 - ✓ Wymaga jasno określonego planu pomiarów/szacowania
- Monitorowanie i ocena powinny:
 - ✓ być prowadzone przed, w trakcie i po wdrożeniu działań
 - ✓ dotyczyć procesów i etapu przygotowania/realizacji
- Przedstawianie wyników i wyciąganie wniosków, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych = zadowolenie mieszkańców?



SUMP monitoring and evaluation
Source: City of Dresden



Źródło: CIVITAS (<http://www.sump-challenges.eu/kits>)

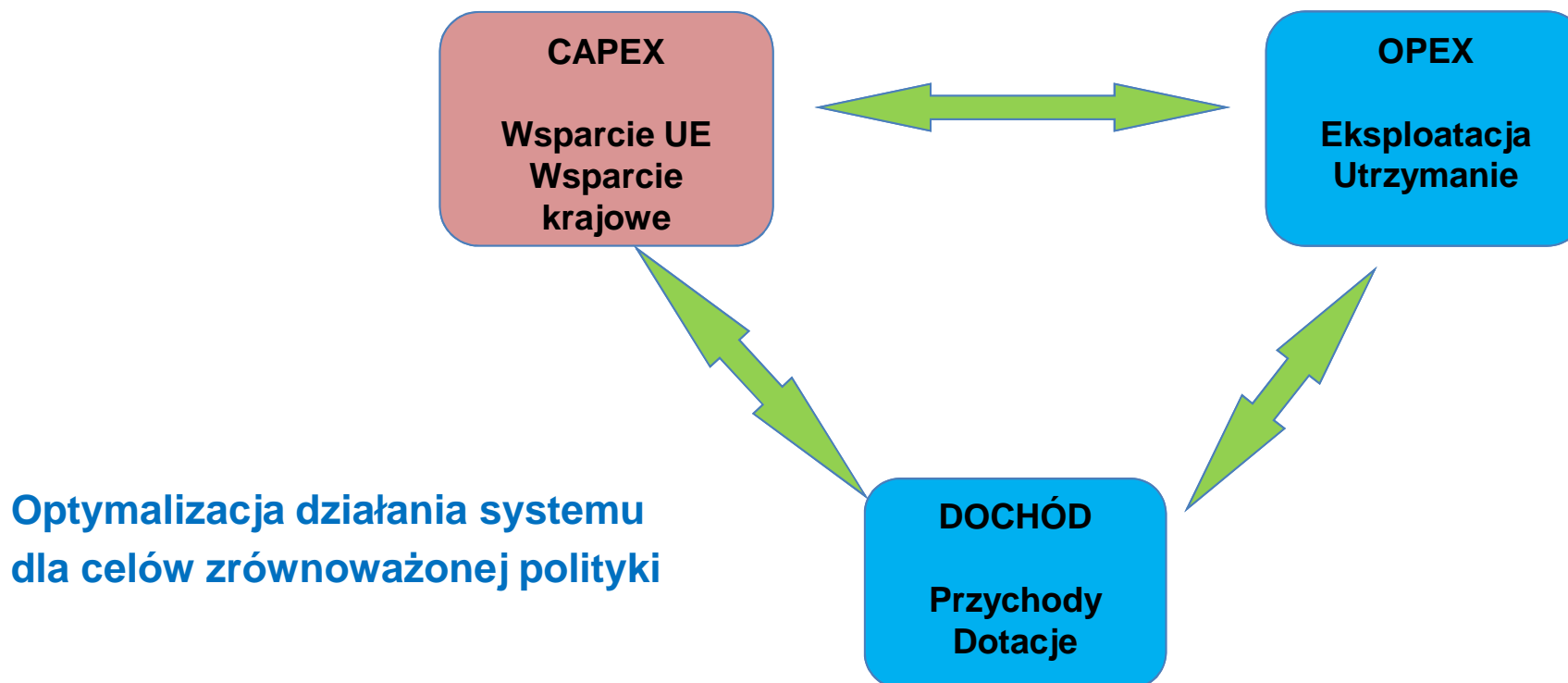
SUMP – Perspektywa JASPERS



1. O JASPERS
2. Co wyróżnia SUMP na tle tradycyjnych planów?
3. **O wsparciu JASPERS dla SUMP**
4. Wyzwania SUMP w krajach objętych wsparciem JASPERS
5. Wnioski w zakresie SUMP

CEL WSPARCIA UDZIELANEGO PRZEZ JASPERS

A. Trwałość/wydajność/efektywność sektora/systemu



RODZAJE WSPARCIA UDZIELANEGO SUMP PRZEZ JASPERS W RÓŻNYCH KRAJACH



Określanie zakresu i zawartości pakietu

Określanie działań, obszarów wymagających zewnętrznego wsparcia i budżetowanie. Określanie zakresu terytorialnego

Techniczne wsparcie zamówień publicznych

Doradztwo w zakresie SIWZ – bez udziału w procesie przetargowym

Wsparcie w fazie przygotowania SUMP

Ukierunkowane doradztwo w fazie przygotowawczej - wsparcie zespołu projektowego w zakresie metodologii i kwestii instytucjonalnych (analiza problemów, wyznaczanie celów, konsultacje itp.)

Budowanie potencjału

Praktyczne szkolenie (nauka przez działanie), szkolenie formalne, potencjał instytucjonalny i identyfikacja brakujących umiejętności

Działania JASPERS w zakresie SUMP poza Polską

Wsparcie obszarów funkcjonalnych

Obszary funkcjonalne: Pragi (CZ), Zagrzebia, Rijeki (HR), Budapesztu (HU), region funkcjonalny Węgry Zachodnie i Burgenland (HU/AUT), Bukareszt/Ilfow i inne ośrodki wzrostu (RO), Bratysława, Koszyce (SK)

Klastry SUMP

BG, RO, CZ, CY

Działania horyzontalne

Doradztwo na szczeblu krajowym w CY, CZ, HR, RO, SK, szkolenia w kilku państwach członkowskich UE



Działania JASPERS w zakresie SUMP poza Polską

CY - Nikozja

Wstępne studium transportu publicznego, SIWZ na SUMP i wsparcie podczas wdrożenia

MK – Skopje

Określenie zakresu technicznego i terytorialnego, SIWZ, budowanie potencjału, działania ochronne, szybkie sukcesy, finansowanie projektu

Studia węzłów kolejowych

Budapeszt, Bratysława, Brno, Zagrzeb



Działania JASPERS w zakresie SUMP w Polsce

Bezpośrednie wsparcie wybranych miast/obszarów funkcjonalnych

- Rawicz, Śląski Subregion Centralny, Region Trójmiejski, Białystok, Konin
- Wsparcie doradcze w całym procesie od określania zakresu do zakończenia

Wsparcie MliR/MI/CUPT w zakresie rozwoju + wdrażania programu SUMP

- Wsparcie cyklicznych dyskusji, organizacja wydarzeń otwartych dla wszystkich zainteresowanych miast
- Dodatkowe doradztwo techniczne, w razie potrzeby



SUMP – Perspektywa JASPERS



1. O JASPERS
2. Co wyróżnia SUMP na tle tradycyjnych planów?
3. O wsparciu JASPERS dla SUMP
4. **Wyzwania SUMP w krajach objętych wsparciem JASPERS**
5. Wnioski w zakresie SUMP

Wyzwania w zakresie SUMP (nie tylko) w krajach objętych wsparciem JASPERS



Stabilność nakładów finansowych na transportu

Rozwój i integracja aktywnych środków transportu

Integracja transportu publicznego, w tym kolei

Przełamanie uzależnienia od własności/użytkowania samochodów

Współpraca ponad granicami administracyjnymi i między sektorami

Ograniczone tradycje planowania w oparciu o podstawy dowodowe

Przechodzenie od planów do rzeczywistości



SUMP – Perspektywa JASPERS



1. O JASPERS
2. Co wyróżnia SUMP na tle tradycyjnych planów?
3. O wsparciu JASPERS dla SUMP
4. Wyzwania SUMP w krajach objętych wsparciem JASPERS
5. **Wnioski w zakresie SUMP**

Wnioski w zakresie SUMP

Plan mobilności miejskiej/SUMP jest

- możliwością wprowadzenia nowego sposobu myślenia o mobilności
- dokumentem strategicznym służącym do realizacji celów zrównoważonego transportu/mobilności wspierającym działania i docelowe środowisko miasta/regionu i jego strategiczne przepływy transportowe
- instrumentem planistycznym do identyfikowania i rozwiązywania kluczowych aktualnych i przyszłych ułomności systemu mobilności, konsolidowania silnych stron, wykorzystywania możliwości i łagodzenia zagrożeń
- określony w kategoriach zachowań transportowych, a nie granic administracyjnych
- długoterminowym zobowiązaniem gwarantującym stabilność i ciągłość rozwoju strategii transportu/mobilności



Nie powinien być:

- Czynnością formalną służącą wypełnieniu wymogów prawnych
- Listą życzeń zawierającą wykaz projektów nieodpowiadających faktycznym potrzebom społecznym



Dziękujemy za uwagę!

Więcej informacji na stronie:

<http://jaspers.eib.org/>

