

Partycypacja społeczna w procesie SUMP

dr Marcin Wołek
Katedra Rynku Transportowego
Uniwersytet Gdański
mwol@wp.pl

**Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
Konferencja otwierająca pilotaż
Warszawa, 15 kwietnia 2019**

Struktura prezentacji

- **Wprowadzenie: mobilność a jakość życia**
- **Partycypacja społeczna a proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej**
- **Kogo zaprosić do prac nad planem mobilności?**
- **Wyzwania dla procesu uspołecznienia w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej**
- **Zamiast podsumowania**

Mobilność a jakość życia

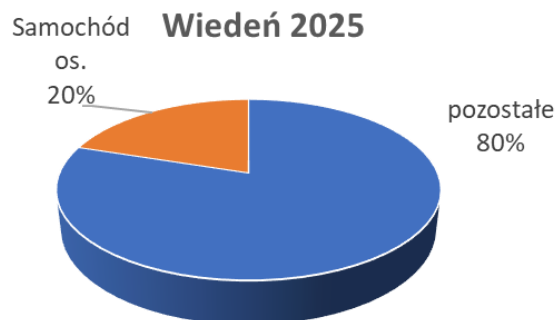
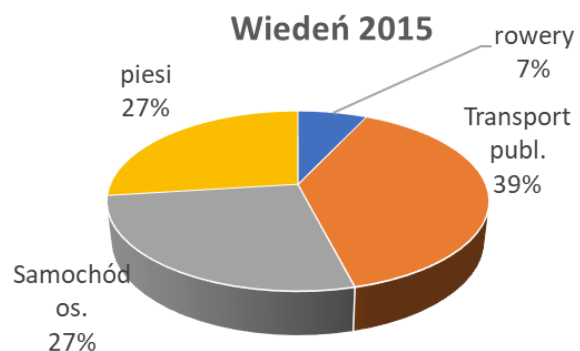
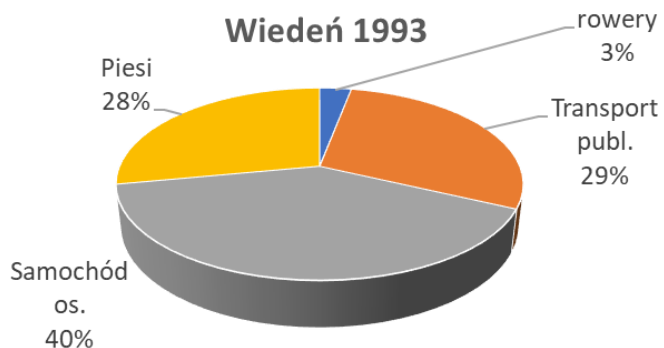
- Konieczność planowania strategicznego zagadnień związanych z mobilnością na obszarach miejskich wynika bezpośrednio z jej znaczenia dla kształtowania jakości życia.
- Mobilność warunkuje dostępność do innych usług i dóbr oferowanych na terenie miasta przez różne podmioty, zarówno publiczne i prywatne.
- W warunkach dynamicznego rozwoju i dominacji samochodu osobowego zagadnienie jakości życia w miastach nabiera nowego wymiaru. Masowa motoryzacja wpłynęła zarówno pozytywnie, jak i negatywnie na jakość życia w miastach.
- Wiedeń po raz 9-y z rzędu został liderem rankingu Quality of Living. Atutami miasta są w szczególności stabilność polityczna, wysoki poziom opieki zdrowotnej oraz **łatwo dostępny transport**.

Pierwsza dziesiątka rankingu „Quality of Living” 2019

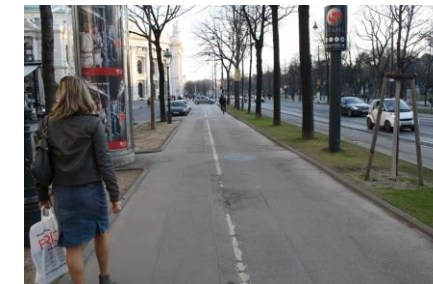
Miejsce	Miasto	Kraj
1	Wiedeń	Austria
2	Zurych	Szwajcaria
3	Vancouver	Kanada
3	Monachium	Niemcy
3	Auckland	Nowa Zelandia
6	Düsseldorf	Niemcy
7	Frankfurt	Niemcy
8	Kopenhaga	Dania
9	Genewa	Szwajcaria
10	Bazylea	Szwajcaria

źródło: Mercer "Quality of Living", 2019 [231 cities included]
<https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>

Przegląd dokumentów nt. zrównoważonej mobilności miejskiej wybranych miast - Wiedeń



- Planowanie transportu i mobilności cechuje konsekwencja i logika w zakresie tworzenia nowych dokumentów strategicznych.
- Misja zawarta w planie mobilności podkreśla ludzki wymiar planowania mobilności miejskiej i konieczność uwzględniania konsekwencji środowiskowych.
- Podstawowe założenia, określające filozofię planu mobilności dla Wiednia to:
 - kompaktowość, polegająca na skracaniu dystansu między źródłami i celami podróży,
 - podkreślanie walorów zdrowotnych mobilności aktywnej,
 - wykorzystanie innowacyjnych technologii i procesów dla bardziej efektywnego wykorzystania zasobów,
 - uczciwość wyrażona faktem, że przestrzeń uliczna jest dla wszystkich użytkowników,
 - zrównoważenie, polegające na ograniczeniu wpływu na środowisko,
 - odporność systemu na zakłócenia oraz podejście „używaj zamiast posiadać”.

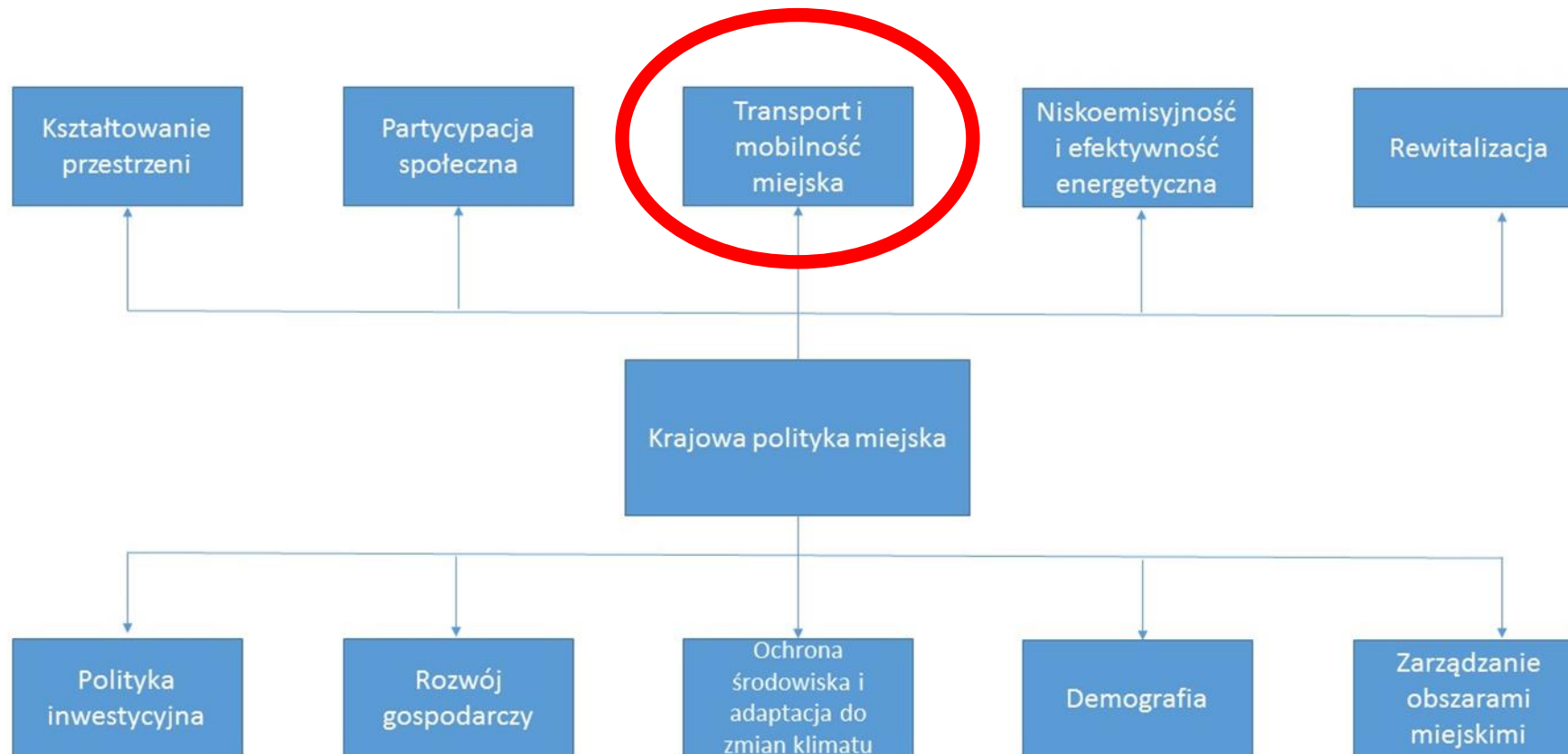


Podsumowanie przeglądu planów mobilności wybranych miast zachodnioeuropejskich

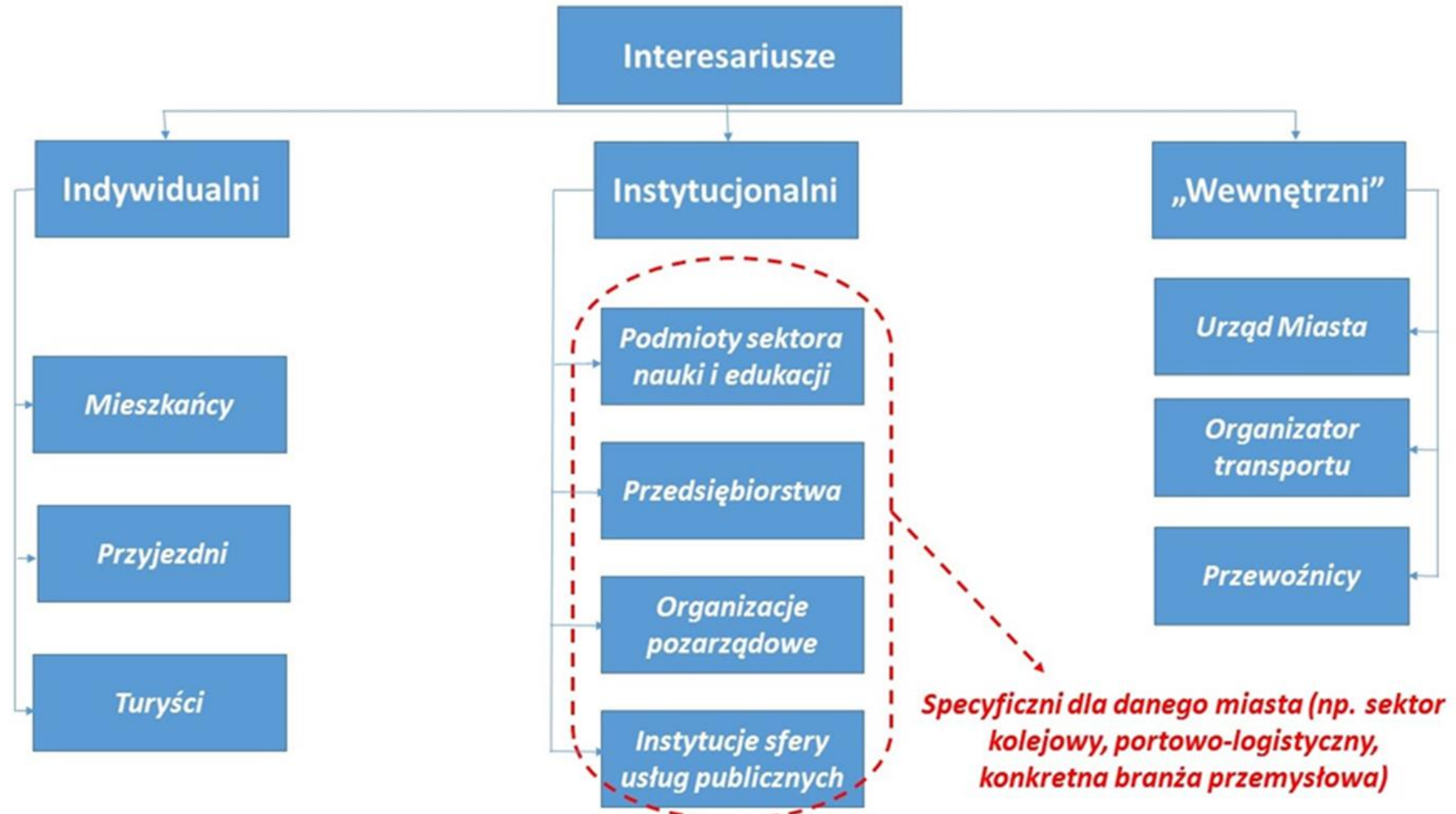
- Silny związek między planowaniem zrównoważonej mobilności a planowaniem przestrzennym.
- Priorytet dla niezmotoryzowanych form przemieszczania (piesi, rowerzyści) oraz transportu publicznego.
- Ze względu na deficyt dostępnej przestrzeni dla wszystkich form przemieszczania są one najbardziej efektywne przestrzennie. Udogodnienia dla ruchu pieszego związane są bardzo często z realokacją ograniczonej przestrzeni miejskiej kosztem infrastruktury dla samochodów osobowych (ulice i miejsca parkingowe).
- Kładziony jest nacisk na integrację indywidualnych i zbiorowych form przemieszczania, szczególnie w odniesieniu do roweru, który traktuje się jako istotny element łańcuchów ekomobilności miejskiej oraz na wdrażanie rozwiązań z zakresu zarządzania popytem na transport.
- Zagadnienia równoważenia mobilności wiążą się z podnoszeniem jakości przestrzeni w wymiarze lokalnym (ulica, kwartał).
- Jednym z najważniejszych aspektów jest bezpieczeństwo użytkowników najbardziej narażonych na wypadki komunikacyjne (dzieci, osoby starsze).
- Proces tworzenia dokumentów odbywa się przy znacznym współuczestnictwie.



Partycypacja społeczna a proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

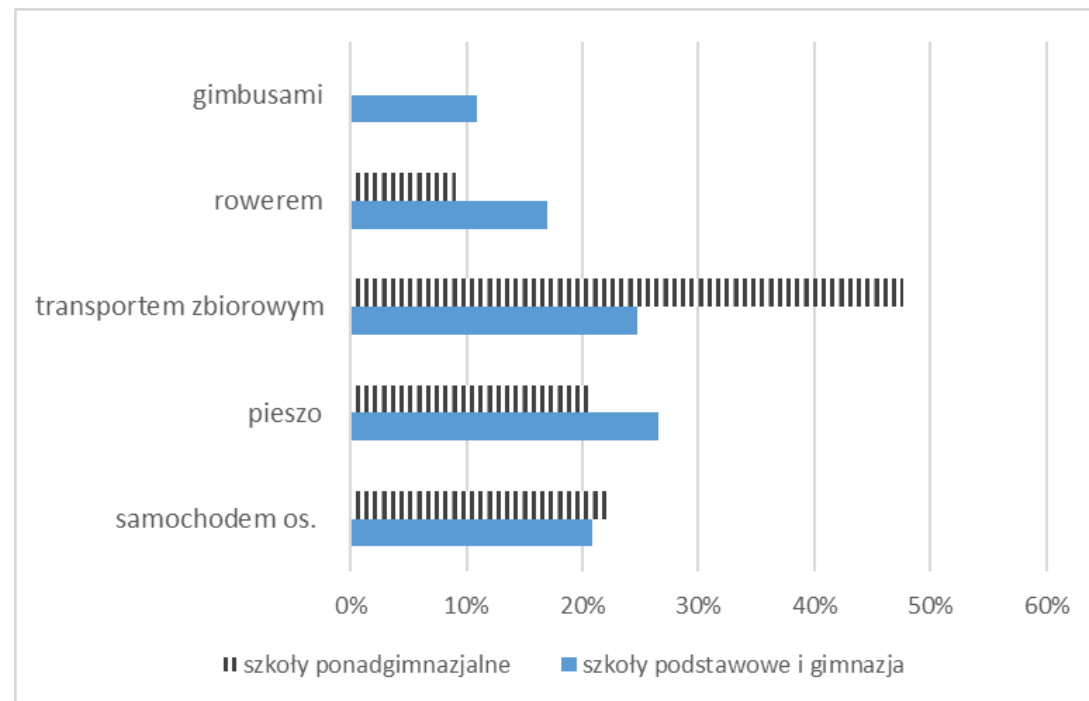


Identyfikacja interesariuszy: nie ma dwóch takich samych miast



Interesariusze, którzy są zawsze w gminie: sektor edukacji

- W skali kraju, liczba uczniów i nauczycieli sięga niemal 18% ogółu populacji.
- Podróże związane z oświatą mają istotny wpływ na strukturę i rozmiar przemieszczeń wewnątrz i międzygminnych.
- Podróże do i z placówek oświatowych posiadają pewne cechy szczególne, które nadają tym przemieszczeniom charakter odrębnego segmentu rynku mobilności miejskiej.
- Ich szczególny charakter wyraża się m.in. występowaniem bardzo wyraźnego porannego szczytu przewozowego i występującego wcześniej niż dla ogółu mieszkańców szczytu popołudniowego.
- Wyższemu szczeblowi nauczania towarzyszy malejący udział przemieszczeń pieszych i rowerowych w podróżach do i ze szkoły, a rosnący transportu zbiorowego.



**Podział podróży do szkół w sześciu gminach
Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego wiosną 2016**

W każdej gminie jest przedszkole...

Preferencje gdyńskich przedszkolaków co do sposobu podróży do przedszkola (2018)



Ale trzeba stworzyć metodykę badań i przełamać bariery

Źródło: J. Pawłowska (ZDiZ Gdynia & WE UG): Raport ewaluacyjny kampanii „Odprowadzam Sam” i „Rowerowy Maj”. Gdynia 2019

Wybór obszaru determinuje skalę, zakres oraz instrumentarium wykorzystywane w procesie uspołecznienia

- Im mniejszy obszar tym większa interakcja;
- Im mniejszy obszar tym większa szansa na identyfikację potrzeb pieszych;
- Im mniejszy obszar tym większa skala oddziaływania relatywnie niewielkich projektów „miękkich” (zmiana organizacji ruchu, projekty infrastrukturalne);
- Im mniejszy obszar tym większa skala interwencji miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego;
- Im mniejszy obszar (gmina) tym większy udział mieszkańców zaangażowanych w proces planowania mobilności miejskiej.

Studium przypadku: Ljutomer (Słowenia)

- 12 tys. mieszkańców. Samo miasto liczy ok. 3,5 tys. mieszkańców.
- Działania równoważenia mobilności polegały na wdrażaniu działań bezinwestycyjnych, adresowanych do uczniów i osób dojeżdżających do pracy (2011).
- Dzięki współpracy w ramach projektu międzynarodowego Ljutomer zyskał wsparcie eksperckie dla opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Mała liczba mieszkańców umożliwiła realizację badań marketingowych w formie tzw. badania wyczerpującego, które objęło wszystkich mieszkańców.
- Badania te miały na celu ocenę sytuacji w zakresie transportu i pozyskanie sugestii w celu jego poprawy. Stanowiły one również formę promocji, informującą lokalną społeczność o istocie planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- Ważnym elementem planowania mobilności była edukacja wszystkich mieszkańców. Jednym z jej narzędzi stała się mapa pieszo-rowerowa, na której zaznaczono izochrony czasu dojścia pieszo i dojazdu rowerem w celu wykazania, że niemal całe miasto dostępne jest w zasięgu piętnastominutowej podróży pieszej.
- Łączny nakład mapy wyniósł 12 tys. egzemplarzy, co oznacza, że jeden egzemplarz przypadł na każdego mieszkańca gminy.



Wyzwania dla procesu uspołecznienia w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej

- identyfikacja najistotniejszych problemów, które w związku z mobilnością miejską dotyczą mieszkańców,
- poznanie preferencji mieszkańców odnośnie sposobów rozwiązywania tych problemów i ich gotowości do zaangażowania się w tym zakresie,
- identyfikacja liderów opinii gotowych wciągnąć do współdziałania pozostałych mieszkańców oraz grupy, które powinny być zainteresowane rozwiązaniem problemu,
- wyjaśnienie mieszkańcom przyczyn, skutków i możliwych sposobów rozwiązania problemu,
- zyskanie przychylności mieszkańców dla działań zmierzających do osiągnięcia celów uznanych za ważne,
- włączenie mieszkańców w rozwiązywanie konkretnych problemów

Zamiast podsumowania: Panel dyskusyjny: Dobre praktyki partycypacji społecznej na różnych etapach SUMP

- Karolina Orcholska, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku:

Od którego momentu najlepiej zacząć angażować interesariuszy w procesie planowania mobilności miejskiej?

- Aneta Kostecka, PBS Sp. z o.o.:

Jakie warunki powinny spełniać badania marketingowe byśmy mogli je uznać za formę efektywną formę dialogu ze społecznością lokalną?

- Paweł Kimel, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni:

Jaka jest specyfika interesariuszy związanych z dostawami & logistyką miejską?

- Prof. Andrzej Szarata, Politechnika Krakowska:

Jak można wykorzystać sektor naukowy w procesie uspołecznienia procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej?