

Zrównoważona Mobilność Miejska: Praktyczne wskazówki dla gmin MOF Olsztyna

Część 3: Dobre praktyki w planowaniu
zrównoważonej mobilności miejskiej
(West Yorkshire, Nantes, Tuluza, Örebrö, Odense
i Brema)

Olsztyn, 16 sierpnia 2016 r.



dr Marcin
Wołek

Public
Transport
Consulting



PLAN PREZENTACJI

- Planowanie mobilności zrównoważonej w wybranych krajach UE;
- Przykładowe plany zrównoważonej mobilności miejskiej w UE.

PLANOWANIE MOBILNOŚCI ZRÓWNOWAŻONEJ W WYBRANYCH KRAJACH UE

Państwo	Planowanie mobilności miejskiej
Dania	Brak obligatoryjności w zakresie uchwalania planu mobilności, jednak największe miasta posiadają dokumenty spełniające cechy modelowego planu mobilności. Silny nacisk kładzie się na niskoemisyjność transportu, budownictwa i wytwarzania energii.
Estonia	Brak obligatoryjności w zakresie uchwalania planu mobilności. Największe miasta posiadają duży potencjał w zakresie planowania zrównoważonej mobilności ze względu na wciąż wysoki udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.
Finlandia	Brak obligatoryjności i wytycznych do uchwalania planu, niemniej jednak planowanie mobilności odbywa się na poziomie miast i regionów, które posiadają dokumenty w dużym stopniu ekwiwalentne do zalecanych przez Komisję Europejską.
Niemcy	Plany Transportu Publicznego mają charakter obligatoryjny. Plany Rozwoju Transportu (VEP) w coraz większym zakresie są zgodne z europejskimi wytycznymi dotyczącymi planowania zrównoważonej mobilności. Ponadto wiele miast opracowuje odrębne plany zrównoważonej mobilności, w oparciu o podejście partycypacyjne (m.in. Brema, Drezno).
Norwegia	Brak wymagań formalno-prawnych na poziomie krajowym dla planowania mobilności miejskiej. Krajowe wytyczne obejmujące kwestie zagospodarowania przestrzennego i planowania transportu zawierają postulaty zwiększenia poziomu zrównoważenia transportu i zwiększenia zakresu partycypacji społecznej. Norwegia posiada również Krajową Strategię Rowerową i Krajową Strategię dla Ruchu Pieszego, które zawierają zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej.
Polska	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym rodzi obowiązek opracowania i uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla gmin liczących pow. 50 tys. mieszkańców i powiatów o liczbie mieszkańców przekraczającej 80 tys. Ponadto urzędy marszałkowskie warunkują możliwość skorzystania ze środków EFRR posiadaniem dokumentu strategicznego obejmującego zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej. Część planów transportowych już dziś spełnia część wymagań stawianych planom zrównoważonej mobilności miejskiej.
Szwecja	Agencja Transportu określiła wytyczne celem wsparcia władz lokalnych w zakresie planowania zrównoważonej mobilności. Wiele miast posiada plany zrównoważonej mobilności, które mają charakter dokumentów integrujących różne dotychczasowe dokumenty i opracowania (np. Örebro).

WEST YORKSHIRE LOCAL TRANSPORT PLAN

- Władze lokalne w Wlk. Brytanii zobowiązane są do opracowywania i regularnej aktualizacji lokalnych planów transportowych. Dokument taki identyfikuje priorytety w utrzymaniu i rozwoju lokalnych systemów transportowych opierając się na potrzebach mieszkańców i podmiotów w regionie. Wskazuje również na sposoby osiągnięcia celów.
- Co pięć lat zaleca się dokonanie oceny stopnia ich realizacji.
- LTP powinien określać priorytety w zakresie kształtowania i rozwoju lokalnych systemów transportowych, biorąc za punkt wyjścia potrzeby i oczekiwania mieszkańców i innych interesariuszy.
- Priorytety powinny być formułowane w sposób umożliwiający ich realizację.
- W opinii brytyjskiego rządu, lokalne plany transportowe są najlepszym narzędziem planowania rozwoju transportu, identyfikacji priorytetów i hierarchizacji wydatkowania środków publicznych.
- Większość planów transportowych brytyjskich miast została przygotowana na 15-letni okres programowania.
- Planowi transportowemu często towarzyszy również plan wdrożenia, będący średnioterminowym (1-5 lat) dokumentem operacyjnym.

WEST YORKSHIRE LOCAL TRANSPORT PLAN

- West Yorkshire to hrabstwo metropolitalne (ok. 2,2 mln mieszkańców), największym miastem jest Leeds.
- Local Transport Plan „My Journey” został przyjęty w 2011 roku z perspektywą do roku 2026.
- Zakres przestrzenny planu obejmuje obszar hrabstwa West Yorkshire z miastami Leeds, Bradford, Wakefield, Calderdale, i Kirklees, jest to więc de facto plan dla obszaru metropolitalnego. Ważnym elementem planowania transportu i zrównoważonej mobilności dla hrabstwa West Yorkshire było partnerstwo wszystkich miast objętych planem. Funkcję koordynatora współpracy pełnił zarząd transportu publicznego dla omawianego obszaru - Metro.
- Celem planu jest rozwiązanie problemów związanych z kongestią i brakiem inwestycji transportowych, które są istotnymi przyczynami niższego od przeciętnego tempa rozwoju gospodarczego. Zadaniem planu jest również przygotowanie hrabstwa na przewidywany po recesji wzrost zatrudnienia, liczby ludności i liczby mieszkań oraz ich wpływu na niezawodność sieci transportowej.
- **Wizja MyJourney West Yorkshire 2026: „Łączenie ludzi i miejsc. Działamy razem by zapewnić, że system transportowy łączy ludzi i miejsca w sposób, który wspiera gospodarkę, środowisko i jakość życia.”**

WEST YORKSHIRE LOCAL TRANSPORT PLAN – C.D.

- LTP „My Journey” obejmuje zagadnienia:

- gospodarcze (poprawa dostępności w celu wsparcia aktywności gospodarczej i wzrostu);
- niskoemisyjności (osiągnięcie istotnego postępu w zakresie niskoemisyjności, zrównoważonego transportu z uwzględnieniem krajowych celów w zakresie obniżania emisji);
- jakość życia (podniesienie jakości życia mieszkańców, pracujących i turystów).

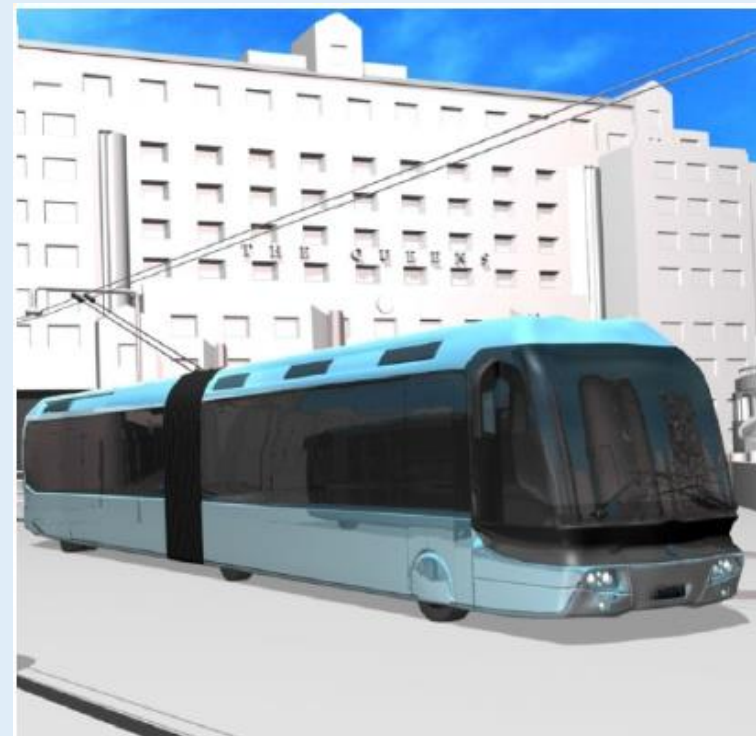
Celem planu jest rozwiązanie problemów związanych z kongestią i brakiem inwestycji transportowych, które są istotnymi przyczynami niższego od przeciętnego tempa rozwoju gospodarczego. Zadaniem planu jest również przygotowanie hrabstwa na przewidywany po recesji wzrost zatrudnienia, liczby ludności i liczby mieszkań oraz ich wpływu na niezawodność sieci transportowej.

- LTP składa się z dwóch części:

- 15-letniej strategii na lata 2011-2026;
- pierwszego planu wdrożenia na lata 2011-2014.

WEST YORKSHIRE LOCAL TRANSPORT PLAN – C.D.

- W LTP zawarto cztery podstawowe motywy (obszary tematyczne) służące realizacji celów:
- **Aktywa transportowe** obejmujące istniejące elementy sieci transportowej takich jak drogi, stacje i przystanki autobusowe, sygnalizacja świetlna.
- **Wybory transportowe** umożliwiające klientom dokonywanie najważniejszych wyborów dotyczących celów, sposobów i pór podróży.
- **Dostępność („connectivity”)** – zapewnienie zintegrowanych, zrównoważonych finansowo i bezpiecznych podróży z wykorzystaniem sieci transportowej na której mogą polegać pasażerowie.
- **Wzmocnienie całej sieci transportowej** w celu poprawy efektywności.
- LTP3 również koncentruje się na **zapewnieniu równości i bezpieczeństwa**, poprawie środowiska w hrabstwie i zapewnieniu właściwych procesów decyzyjnych.



Planowane wprowadzenie transportu trolejbusowego w Leeds nie doszło na razie do skutku

WEST YORKSHIRE LOCAL TRANSPORT PLAN - MONITORING

- Za wdrożenie planu działań odpowiada organizator transportu – Metro.
- Wyznaczonych zostało sześć kluczowych wskaźników (KPI – Key Performance Indicators), które wykorzystuje się do oceny stopnia osiągnięcia celów. Obejmują one:
 - Czas podróży;
 - Dostępność do miejsc pracy;
 - Podział zadań przewozowych;
 - Emisje CO₂ sektora transportu;
 - Wszystkie wypadki drogowe – zabici i ciężko ranni;
 - Poziom satysfakcji z usług transportowych.



NANTES (FRANCJA)

- We Francji miejskie plany transportowe są ważnym elementem kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej.
- W Nantes (ok. 284 tys. mieszk.) pierwszy plan transportowy został przyjęty w 2000 r.
- W ramach działań mających na celu podniesienie atrakcyjności transportu zbiorowego wprowadzono w 2006 r. system BRT (Bus Rapid Transit) oparty o wydzielenie infrastruktury drogowej wyłącznie dla autobusów kursujących z wysoką częstotliwością i węzły integracyjne przy najważniejszych przystankach o dużej pojemności dla samochodów osobowych.
- System ten, pozycjonowany pod marką „BusWay”, stał się atrakcyjnym produktem opartym o takie atrybuty jak wysoka częstotliwość, wysoka prędkość komunikacyjna i dostępność, uwzględniające potrzeby użytkowników samochodu osobowego.
- Kolejnym etapem rozwoju transportu publicznego w Nantes było utworzenie w 2012 r. sieci linii autobusowych zapewniających dogodny połączenie obszarów podmiejskich ze ścisłym centrum obszaru metropolitalnego. Podsystem o nazwie „Chronobus” stał się ważnym uzupełnieniem dotychczasowej oferty transportu publicznego opartego na transporcie tramwajowym (Nantes było pierwszym francuskim miastem, które przywróciło ten środek transportu w 1985 r.) i szybkim transporcie autobusowym „BusWay”.

NANTES (FRANCJA)

- Dodatkowym celem planu transportowego dla Nantes było zmniejszenie emisyjności, czego wyrazem stała się gazyfikacja znacznej części autobusów oraz stopniowe wprowadzanie autobusów hybrydowych.
- Powyższe działania spowodowały odbudowę udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych Nantes. Transport publiczny wraz z komunikacją rowerową i przemieszczaniami pieszymi posiadał w 2012 r. 55,5% udziału w ogólnej liczbie podróży miejskich.



TULUZA (FRANCJA)

- Jak w każdym mieście francuskim posiadającym więcej niż 100 000 mieszkańców, w Tuluzie opracowano plan zrównoważonej mobilności (PDU). Wszedł on w życie 17 października 2012 roku, a jego aktualizacji dokonano w roku 2015. Został opublikowany przez regionalnego przewoźnika, tzn. SMTC. Trzy główne zagadnienia analizowane w tuluzyjskim PDU to:
 - atrakcyjność miasta;
 - dostępność do dzielnic charakteryzujących się dużą liczbą miejsc pracy;
 - zmiany w przemieszczaniu się ludności.
- Głównym celem PDU jest zaprojektowanie miasta odpowiadającemu dzisiejszym trendom, o wysokim potencjale adaptacyjnym do zmian otoczenia i do potrzeb użytkowników wszystkich środków transportu. Plan obejmuje m.in.:
 - rozwój sieci tramwajowej i autobusowej;
 - racjonalizację użytkowania samochodów osobowych;
 - wspieranie rozwoju form transportu alternatywnych dla samochodu, takich jak rower, rolki, przemieszczenia piesze;
 - uwzględnianie postulatów społeczności - ich oczekiwań społecznych, kulturowych i ekonomicznych.

TULUZA (FRANCJA)

Założenia planu zrównoważonej mobilności w Tuluzie uwzględniają:

- redukcję zanieczyszczeń powietrza;
- poprawę bezpieczeństwa;
- poprawę dostępności transportu publicznego;
- poprawę integracji środków transportu;
- poprawę warunków w zakresie codziennych dojazdów;
- promocję przemieszczeń pieszych i rowerowych;
- promocję odpowiedniego wykorzystania samochodów.

TULUZA (FRANCJA)

Celami PDU są:

- Zmniejszenie kongestii transportowej w mieście, skuteczne zarządzanie miejscami parkingowymi;
- Rozwój transportu publicznego;
- ochrona środowiska, zmniejszenie emisji i dzięki temu podniesienie jakości życia mieszkańców Tuluzy;
- uwzględnienie transportu i dostaw handlowych i ich wpływu na życie miasta;
- optymalizacja wykorzystania infrastruktury na poziomie aglomeracji;
- wspieranie i zachęcanie przedsiębiorstw i administracji publicznej do opracowywania i wprowadzania planów zrównoważonej mobilności;
- promocja transportu publicznego – zwiększenie liczby podróży rocznie ze 109 milionów w 2011 roku do 163 milionów w 2020 roku.

Według Komisji Europejskiej, PDU Tuluzy był jednym z trzech najlepszych planów zrównoważonej mobilności w 2012 roku.

ÖREBRÖ (SZWECJA)

- W szwedzkim mieście Örebro, liczącym 143 tys. mieszkańców, stanowiącym centrum logistyczne Skandynawii, prace nad planem zrównoważonego transportu miejskiego rozpoczęto w 2006 r. od przygotowania diagnozy stanu obsługi transportowej i sformułowania wyzwań na przyszłość.
- Podjęto także konsultacje z innymi miastami europejskimi w ramach europejskiego programu BUSTRIP.
- Przy opracowaniu planu zapewniono szeroki udział lokalnej społeczności oraz zastosowano całościowe podejście, uwzględniające zróżnicowane mechanizmy funkcjonowania miasta, nie ograniczając się do perspektywy stricte transportowej.
- Plan zrównoważonej mobilności miejskiej przyjęty przez Radę Miasta w 2014 roku zawiera cele i ogólne zasady dla rozwoju mobilności miejskiej.
- Jest dokumentem ogólnym, o silnym poziomie korelacji z innymi, uprzednio przyjętymi opracowaniami odnoszącymi się w różnym zakresie do sfery mobilności miejskiej i jakości życia.

ÖREBRÖ (SZWECJA) – C.D.

- Jest dokumentem spajającym i integrującym różne dokumenty i opracowania, które zawierają precyzyjne wskaźniki monitorujące stan realizacji poszczególnych celów, np.:
- polityka parkingowa;
- plan działań dla zmiany zachowań komunikacyjnych;
- plan rozwoju transportu publicznego Örebro;
- plan działań dla rozwoju komunikacji rowerowej, plan rozwoju sieci rowerowej;
- plan rozwoju dróg pieszych;
- program zwalczania hałasu;
- program bezpieczeństwa ruchu, itp.

ÖREBRÖ (SZWECJA) – WYMIERNE CELE

Monitoring dokumentu zapewnić ma coroczny audyt, uwzględniający zagadnienia komunikacji rowerowej. Cele ogólne planu mobilności Örebro są następujące:

- Do roku 2020 nastąpi wzrost podróży pieszych, rowerowych i realizowanych transportem publicznym do 60% (ich udział w 2011 wyniósł 44%);
- Łączna liczba pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi ulegnie bezwzględniemu zmniejszeniu do roku 2020;
- W obszarze miejskim podróż transportem publicznym w porównaniu do podróży samochodem powinna być maksymalnie dwa razy dłuższa, natomiast rowerem – maksymalnie 1,5-a raza dłuższa.

ÖREBRÖ (SZWECJA) – C.D.

Ponadto dokument zawiera ogólne, ale strategiczne zalecenia dla kształtowania systemu transportowego miasta, w szczególności:

- nadaje priorytet dla działań planistycznych;
- za punkt wyjścia uznaje wszystkich działań są mieszkańcy miasta;
- transport oznacza przemieszczanie ludzi i towarów, a nie pojazdów;
- nadaje priorytet środkom transportu o najwyższej efektywności przestrzennej (a więc najniższej terenochłonności);
- planowanie mobilności powinno przyczyniać się do podnoszenia atrakcyjności miasta, w szczególności jego centrum;
- planowanie mobilności powinno opierać się na przesłankach zrównoważonej mobilności i nie powinno bazować na prognozach;
- planowanie mobilności powinno wynikać z trzech wymiarów zrównoważonego rozwoju i przyjęcia perspektywy dzieci jako „użytkownika” przestrzeni miejskiej;
- planowanie powinno bazować na optymistycznej lecz realistycznej wierze w postęp technologiczny w perspektywie dwudziestoletniej.

ODENSE (DANIA)

- Duńskie miasto Odense w przyjętym w 2015 roku planie zrównoważonego rozwoju przyjęło za cel strategiczny osiągnięcie neutralności w zakresie emisji CO2 do roku 2025.
- Działania w tym zakresie skupione są na sektorze wytwarzania energii, transporcie oraz budownictwie.
- W obszarze transportu radykalne obniżenie emisji ma się dokonać poprzez ograniczanie motoryzacji indywidualnej i wspieranie ruchliwości mieszkańców realizowanej poprzez przemieszczenia piesze, rowerowe i transportem publicznym.
- Realizacji tych celów ma służyć przede wszystkim zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców Odense, poparta kompleksowymi działaniami w zakresie rozwoju infrastruktury dla pieszych i rowerzystów (choć już obecnie Odense zalicza się do miast o najbardziej rozwiniętej infrastrukturze rowerowej w Europie).
- Działania inwestycyjne wsparte mają zostać zmianą organizacji ruchu w centralnej części miasta, polegającej na ograniczeniu jej dostępności dla samochodów osobowych. Powyższe działania są silnie skorelowane z miejską polityką w zakresie kultury i zdrowia.
- Takie podejście władz miasta implikuje również działania względem transportu publicznego, którego nadrzędnym celem jest wzmacnianie integralności przestrzeni i wpływ na podnoszenie jej jakości.

BREMA: PLAN ROZWOJU TRANSPORTU DO 2025 ROKU

Brema – duży ośrodek przemysłowy w pn. Niemczech, ok. 546 tys. mieszkańców
Ok. 1 mln podróży dziennie

Podstawowe cele zawarte w planie dla Bremy są następujące:

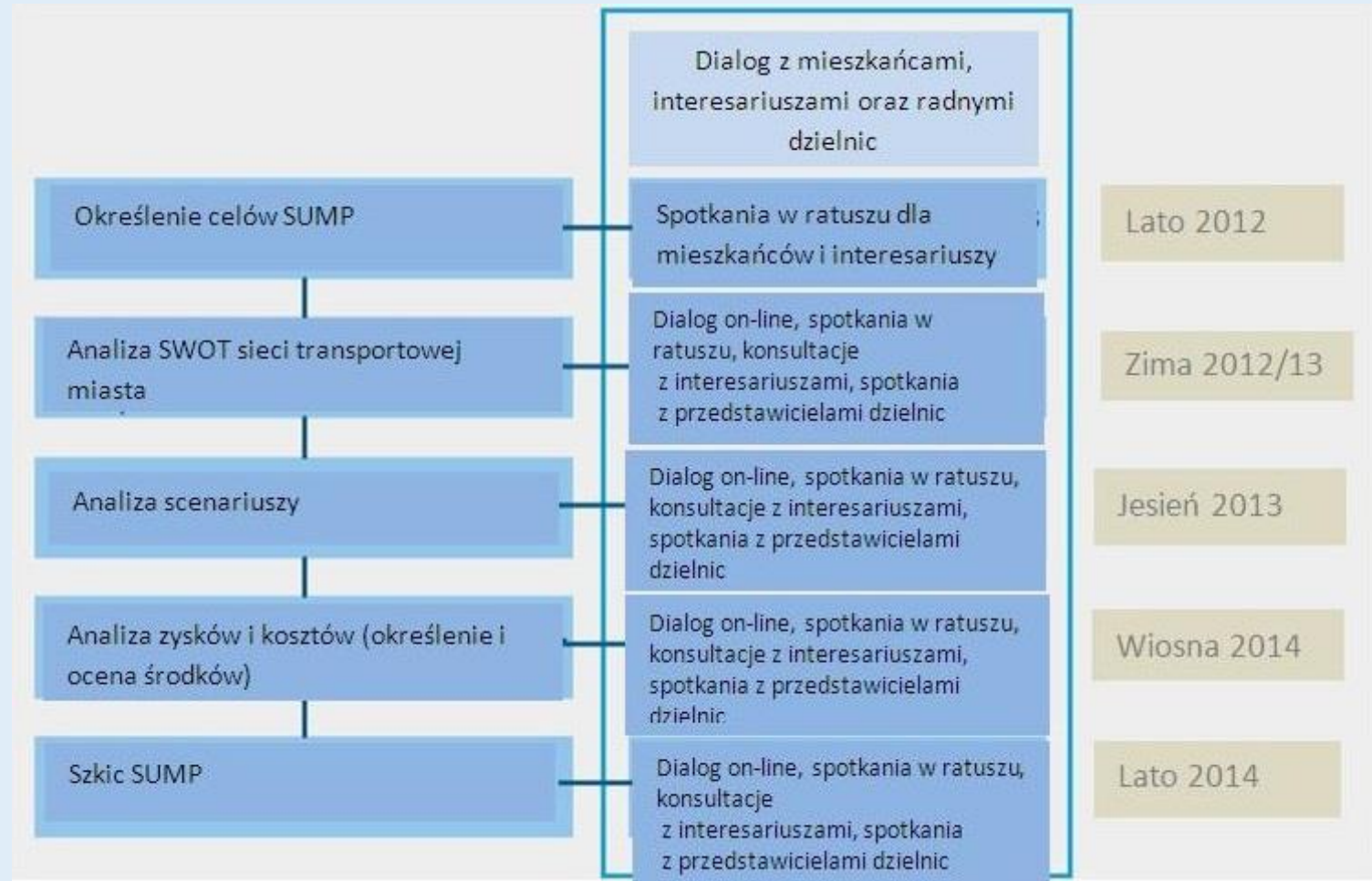
- poprawa jakości życia poprzez optymalizację systemu transportowego;
- redukcja negatywnego wpływu (bezpieczeństwo, emisje, hałas, zajętość przestrzeni, itp...);
- przygotowanie zintegrowanego planu rozwoju dla miasta.



Testowanie elektrycznego minibusu w Bremie, grudzień 2013

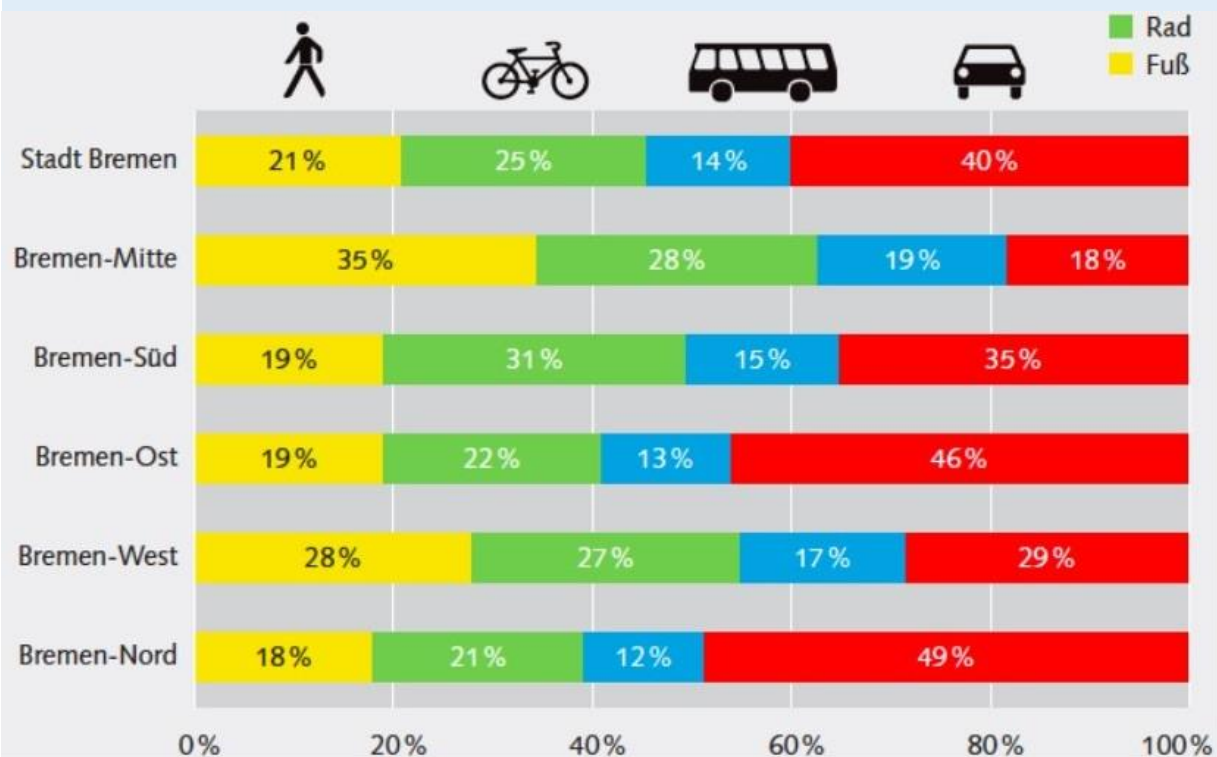
BREMA: HARMONOGRAM PRAC NAD PLANEM

- Od samego początku nacisk położony na szerokie konsultacje społeczne;
- Wykorzystanie gier (gamification) i komunikacji on-line;
- Organizacja event'ów w centrach handlowych.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://polska.bsr-sump.eu/>

BREMA: PARTYCYPACJA, SOLIDNA DIAGNOZA I SCENARIUSZE

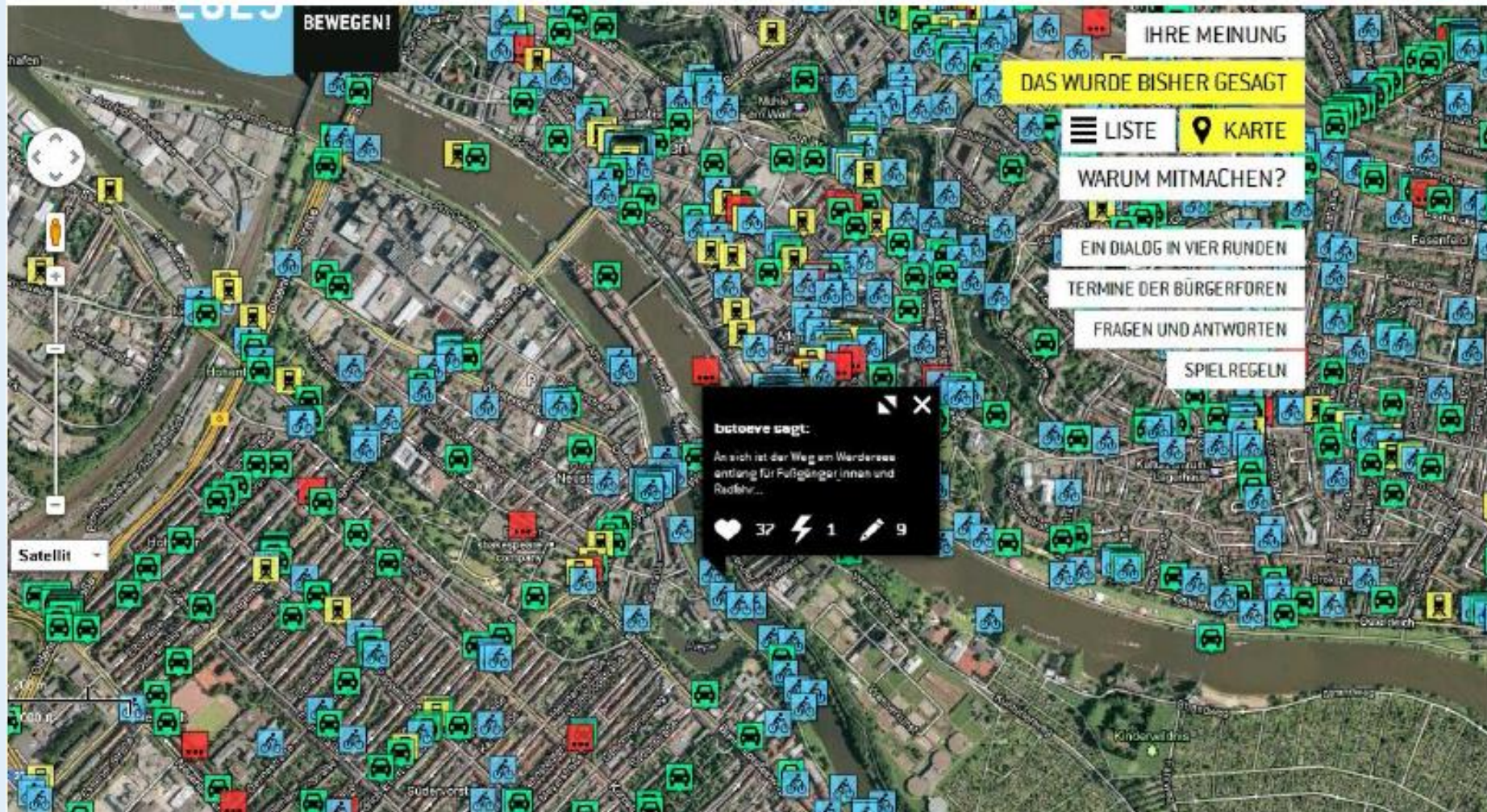


Podział podróży wg poszczególnych dzielnic Bremy

Scenariusze rozwoju:

- Optymalizacja ruchu drogowego;
- Ofensywa transportu publicznego;
- Promocja ruchu rowerowego i przemieszczeń pieszych;
- Wspieranie ekomobilności;
- Wysokie koszty mobilności.

MAPA PROPOZYCJI NA PODSTAWIE ZGŁOSZEŃ MIESZKAŃCÓW



J. Bembenek: Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025.

CZYTELNE SFORMUŁOWANIE CELÓW DO 2020 ROKU

- 20-25 % wzrost ruchu rowerowego;
- 15-20 % wzrost liczby podróży transportem zbiorowym;
- 50% wzrost liczby podróży transportem kolejowym (podróże podmiejskie);
- 20 000 użytkowników systemu car-sharing;
- realizacja fragmentu autostrady A281.



PODSUMOWANIE: CECHY WSPÓLNE PREZENTOWANYCH PLANÓW MOBILNOŚCI

- Wysoki poziom uspołecznienia procesu tworzenia planów mobilności;
- Silne powiązania z innymi dokumentami strategicznymi różnych szczebli;
- Odnoszą się do szerokiego spektrum zagadnień (nie są to plany transportowe!), takich jak ruch niezmotoryzowany, zagospodarowanie przestrzenne, zdrowie, rozwój gospodarczy, wysoka jakość życia;
- Posiadają precyzyjnie wyznaczone i możliwe do kwantyfikacji cele.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

al. Jana Pawła II 11/11

84-240 Reda, woj. pomorskie

tel. 58 740 54 44, 601 61 75 18, fax 58 740 54 44

ptc@ptc-gromadzki.pl, gromadzki.pl



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

**MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA**



Unia Europejska
Fundusz Spójności

