

# Zrównoważona Mobilność Miejska: Praktyczne wskazówki dla gmin MOF Olsztyna

## Część 4: Tworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej: partnerstwo i proces

Olsztyn, 16 sierpnia 2016 r.



dr Marcin  
Wołek

Public  
Transport  
Consulting



# PLAN PREZENTACJI

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) a inne dokumenty strategiczne;
- Proces opracowywania PZMM;
- Przydatne witryny dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

# NIE TRZEBA OPRACOWYWAĆ PZMM. MOŻNA AKTUALIZOWAĆ:

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej;
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego;
- Program Ochrony Powietrza;
- Strategię ZIT;
- Inny dokument (np. polityka transportowa, strategia...)



Źródło: M. Wołek: *Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce i w Europie*. „Autobusy” 2015 nr 12, s. 26.

# Strategiczne pytania, które należy zadać przystępując do opracowania PZMM

1. Definicja obszaru (miasto, metropolia, MOF, etc...)
2. Filozofia PZMM
3. Horyzont czasowy
4. Partnerstwo
5. Otoczenie

**„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.”**

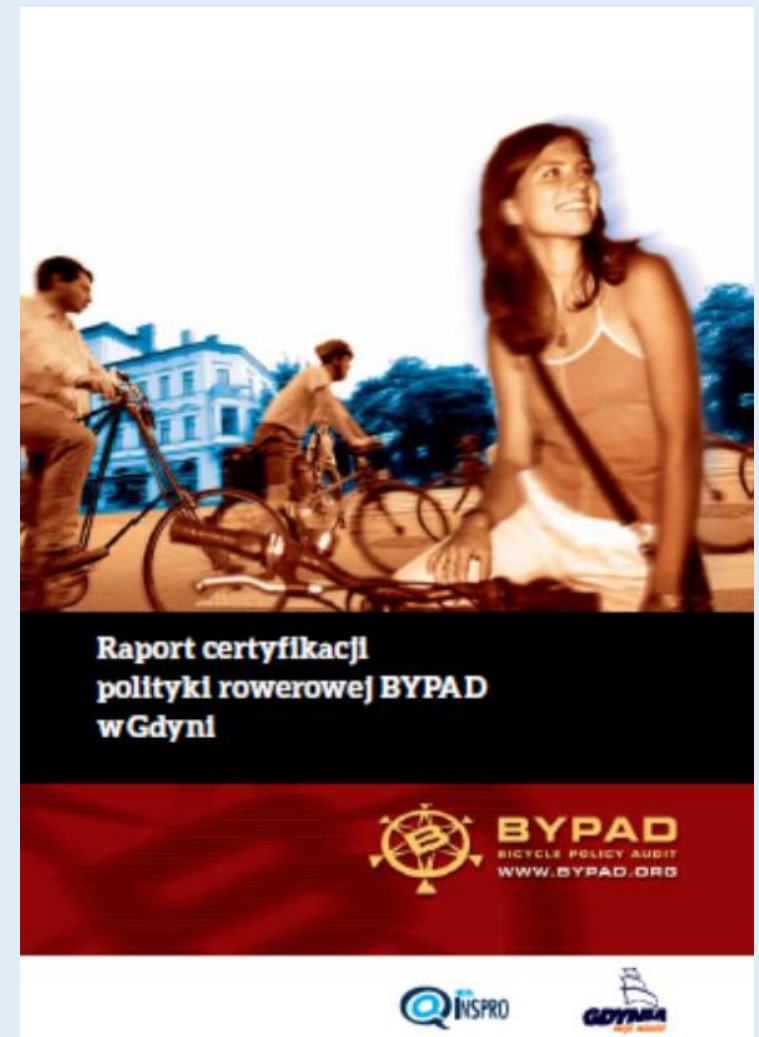
*Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Komisja Europejska. Generalny Dyrektoriat ds. Mobilności i Transportu. Bruksela, marzec 2014*

# KORZYŚCI Z PRZYJĘCIA I WDRAŻANIA PZZM

- 1. wzrost jakości życia.
- 2. ograniczenie kosztów – tworzenie korzyści ekonomicznych.
- 3. działanie na rzecz poprawy zdrowia i środowiska.
- 4. tworzenie spójnej mobilności oraz działanie na rzecz poprawy dostępności.
- 5. wykorzystanie ograniczonych zasobów w sposób bardziej efektywny.
- 6. zyskiwanie poparcia publicznego.
- 7. przygotowywanie lepszych planów.
- 8. skuteczne spełnienie wymogów prawnych.
- 9. wykorzystanie synergii, zwiększenie znaczenia.
- 10. dążenie do kultury nowej mobilności.

# POWIĄZANIE PZMM Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI NA POZIOMIE LOKALNYM

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy oraz gmin sąsiednich;
- Strategia Rozwoju;
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej;
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego;
- Strategia ZIT, MOF...;
- Inne (np. w Gdyni: BYPAD, Strategia rozwoju Portu Morskiego, Strategia OF NORDA, Strategia Doliny Logistycznej...).



# ETAPY OPRACOWYWANIA PZMM



Źródło: Wytyczne.  
Opracowanie i wdrożenie  
planu zrównoważonej  
mobilności miejskiej. Komisja  
Europejska.  
Generalny Dyrektoriat ds.  
Mobilności i Transportu.  
Bruksela, marzec 2014

# ETAPY TWORZENIA PZMM

- Zdefiniowanie zasobów
- Plan pracy
- Rozpoczęcie partnerstwa
- Diagnoza
- Wizja
- Scenariusze
- Plan działań
- Monitoring



# ZDEFINIOWANIE ZASOBÓW:

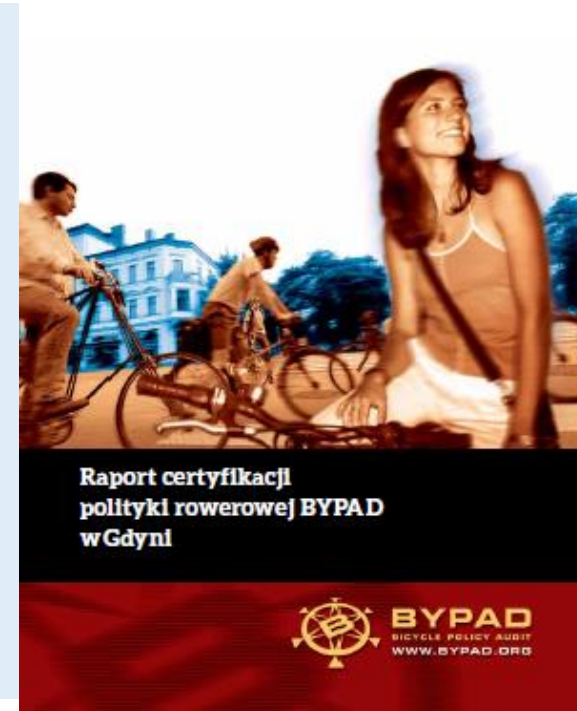
- Ludzkich;
- Organizacyjnych;
- Finansowych.

## Zespół międzywydziałowy:

- Wsparcie partnerów zewnętrznych (sąsiednie JST, uczelnie, ważne przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe...);
- „łamacz procedur” – pracownik administracji samorządowej niezbędny dla rozwiązywania problemów podczas opracowywania PZMM.
- Projekty międzynarodowe jako źródło zasobów, wiedzy i kompetencji (Gdynia – CIVITAS DYNAMO, Gdańsk – URBACT).
- Niezbędny jest „audyt danych” w JST i podmiotach zewnętrznych, ważnych dla mobilności (np. Zarząd Dróg Wojewódzkich, PKP PLK S.A., itp...).

# PUNKT WYJŚCIA

- Audyt danych;
- Audyt dokumentów strategicznych wraz z oceną przydatności dla PZMM;
- Analiza planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i PGN;
- Utworzenie grupy roboczej;
- Pełnomocnik / lider [„łamacz procedur”, oszczędność czasu];
- Ustalenie najpoważniejszych deficytów wymagających zaangażowania największych środków.



UCE



RADY MIASTA GDYNI

z dnia 26 lutego 2014 r.

w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2025”

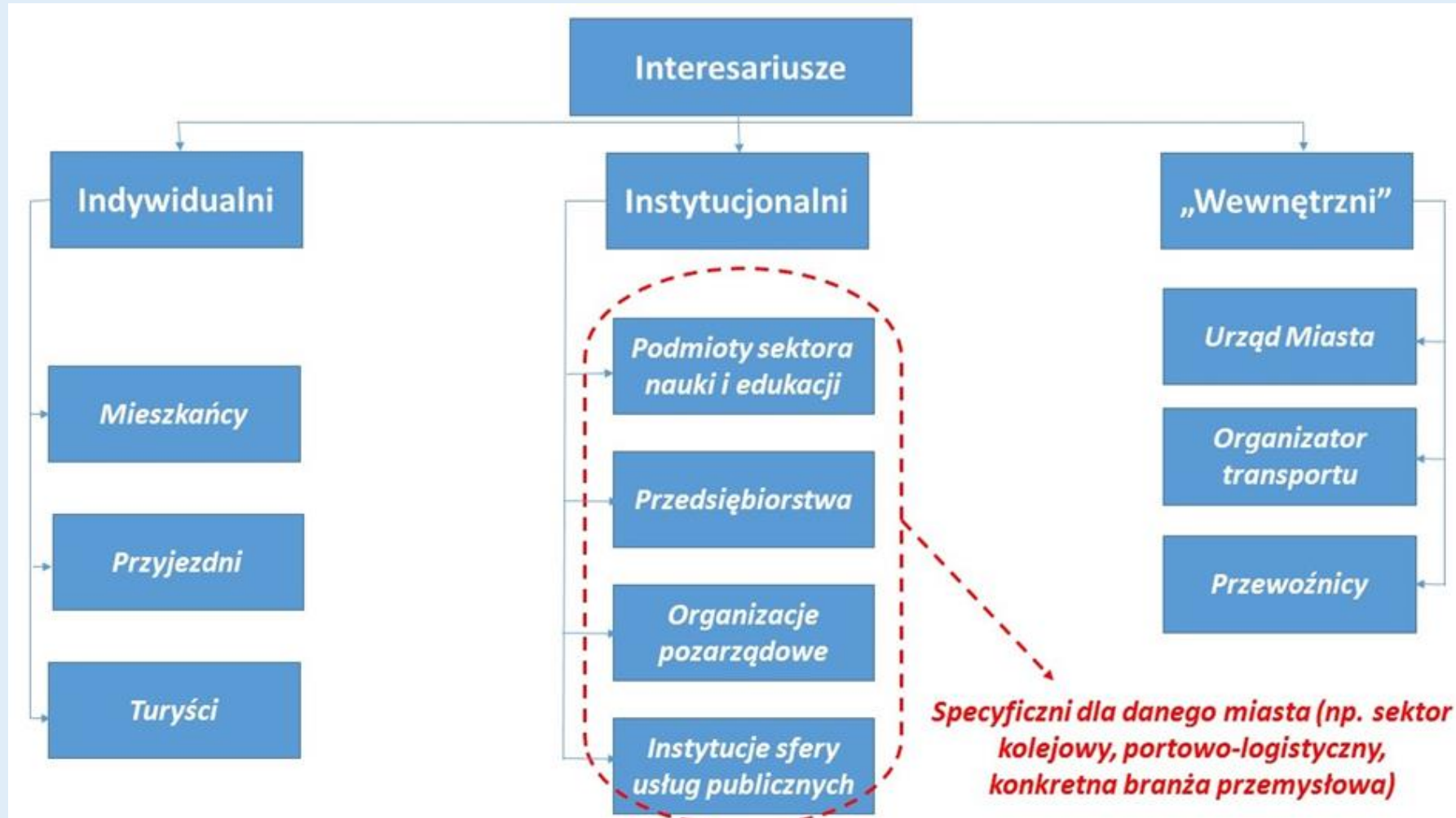
Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. 2013 r., poz. 594 z późn. zm.)<sup>1)</sup> oraz art. 9 ust. 1 pkt. 1 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i 2 i art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 roku Nr 5 poz. 13 z późn. zm.)<sup>2)</sup> oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U z 2011 r. Nr 117, poz. 684) - Rada Miasta Gdyni uchwala, co następuje:

# ROZPOCZĘCIE PARTNERSTWA: JAK NAJWCZEŚNIEJ

W związku z rolą, jaką poszczególni interesariusze odgrywają w poszczególnych fazach przygotowania i opracowania PZMM, można ich podzielić na :

- głównych interesariuszy („primary stakeholders”), którzy w bezpośredni sposób odczuwają skutki rozwiązań wdrażanych w związku z SUMP (ogół mieszkańców, pewne grupy społeczne bądź zawodowe, dzielnice lub części miasta, sektory gospodarcze czy konkretne organizacje);
- kluczowych aktorów („key actors”), którzy posiadają odpowiednie narzędzia władzy (burmistrz/prezydent miasta/wójt, rada miasta/gminy, inne jednostki władzy publicznej), zasoby finansowe, wiedzę i kompetencje (administracja publiczna, uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe) w dziedzinie transportu i branż pokrewnych (m. in. zagospodarowanie przestrzenne, edukacja, ochrona zdrowia i opieka społeczna, turystyka);
- pośredników („intermediaries”), którzy zaangażowani są we wdrażanie instrumentów polityki transportowej (przewoźnicy, zarządy transportu miejskiego, dróg i zieleni, Policja, inne jednostki administracji publicznej), inne podmioty ważne ze względu na zakres i skalę prowadzonej działalności transportowej (przewoźnicy towarowi, zarządy portów i terminale portowe, porty lotnicze), przedstawiciele grup interesu (stowarzyszenia, izby) oraz podmioty informujące o zagadnieniach transportowych (władze, przewoźnicy, lokalne media).

# PRZYKŁADOWY PODZIAŁ INTERESARIUSZY



# PARTNERSTWO NA PRZYKŁADZIE MIAST NIEMIECKICH

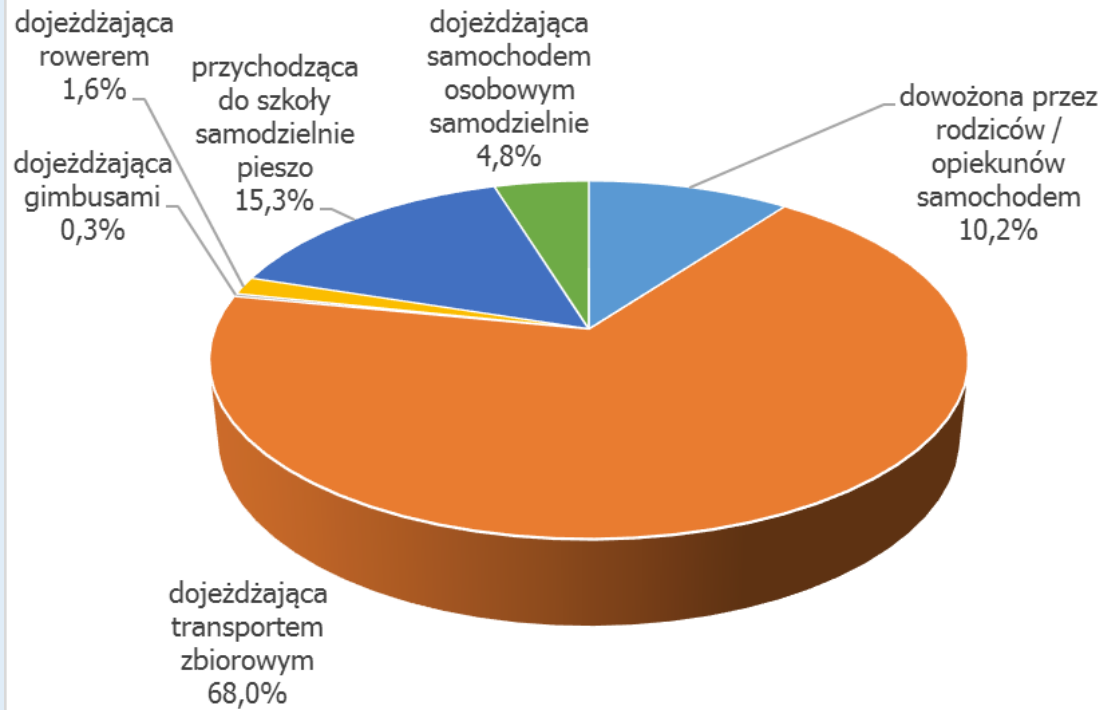
- Szeroki zakres uspołecznienia w procesie budowy planów mobilności jest cechą charakterystyczną wielu miast niemieckich.
- Przykładowo w Bremie w celu uzyskania informacji zwrotnej od mieszkańców wykorzystana została interaktywna platforma internetowa.
- Podczas prac zmierzających do opracowania planu mobilności dla Drezna „Drezno 2025+” proces uspołecznienia został sformalizowany w postaci „okrągłego stołu dla mobilności zrównoważonej”, w skład którego weszli przedstawiciele przedsiębiorstw transportowych (3 osoby), stowarzyszeń transportowych (3 osoby), stowarzyszeń biznesowych (3 osoby), administracji samorządowej – zespół ds. SUMP (3 osoby), przedstawiciele innych grup społecznych (6 osób), radni miasta (6 osób), przedstawiciele powołanej oddzielnie grupy ekspertów.
- Podobnie w przypadku Planu Rozwoju Transportu 2025 dla Berlina (Stadtentwicklungsplan Verkehr – STEP) powołano Okrągły Stół ds. Transportu (RunderTisch-Verkehr), zrzeszający stowarzyszenia, różne grupy interesu i społeczność akademicką.

## SEKTOR EDUKACJI: KLUCZOWY PARTNER

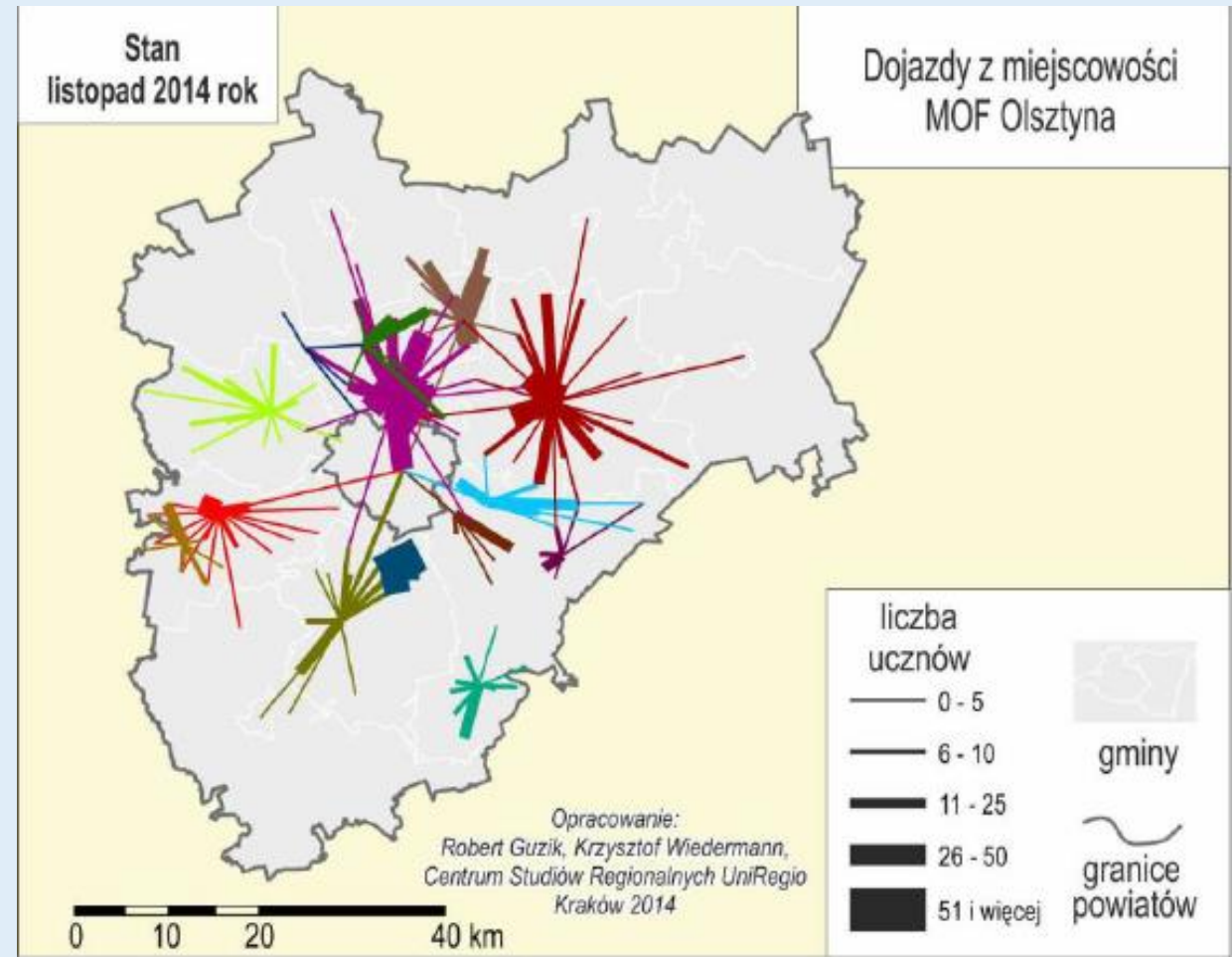
	podstawowe	gimnazja	średnie
Olsztyn	9562	5293	8619
Pozostałe gminy MOF (bez Olsztyna)	3015	1192	0
RAZEM	12577	6485	8619

- Codzienne dojazdy do szkół;
- Zaangażowani uczniowie, rodzice i nauczyciele;
- Przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazja – rejonizacja, przemieszczenia przede wszystkim wewnątrzgminne i wewnątrzdzielnicowe;
- Szkoły ponadgimnazjalne – główne miasto jako ośrodek ciężenia ( z reguły ok. połowa uczniów spoza terenu gminy);
- Względna łatwość pozyskania danych.

# EDUKACJA



Miasto w Wielkopolsce: Sposób dojazdu do szkół ponadgimnazjalnych, wiosna 2016



# DIAGNOZA

- Mobilność ze względu na swój interdyscyplinarny charakter, bezpośrednie powiązanie z zagospodarowaniem przestrzennym i jakością życia stwarza wyjątkowe wymagania w zakresie opracowania części diagnostycznej, stanowiącej punkt wyjścia dla programowania dalszych działań w perspektywie strategicznej.
- Ocena wyjściowa stanu mobilności polskich miast nastrocza wiele trudności i jest pochodną wysokiej dynamiki zjawisk zachodzących w ich przestrzeni.



# DIAGNOZA: WARTO IDENTYFIKOWAĆ RÓŻNICE

<b>Wyszczególnienie</b>	<b>Miasta Europy Zachodniej</b>	<b>Miasta Europy Centralnej</b>
<b>Struktura przestrzenna</b>	dojrzała	głęboka transformacja
<b>Dynamika zmian w przestrzeni</b>	niska lub średnia	średnia lub wysoka
<b>Główne obszary rozwojowe</b>	centralne, procesy rewitalizacji	peryferyjne, “rozlewanie się miast”
<b>Liniowa infrastruktura transportu</b>	rozwinięta	niższy poziom rozwoju, wciąż nieadekwatna do potrzeb
<b>Punktowa infrastruktura transportu</b>	rozwinięta	niski poziom rozwoju
<b>Poziom integracji podsystemów transportu publicznego</b>	średni i wysoki	niski i średni
<b>Dominujące działania</b>	„miękkie”, kształtowanie zrównoważonej mobilności (zarządzanie popytem na transport)	„twarde” (inwestycje)

# DOKUMENTY ANALIZOWANE W GDYNI PODCZAS PRACY NAD PZMM

## Przegląd dokumentów i opracowań w Gdyni na potrzeby SUMP

### Dokumenty strategiczne

- Strategia rozwoju Gdyni;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni;
- Polityka transportowa Miasta Gdyni;
- Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego w Gdyni 2008 – 2015;
- Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Gdyni 2004 – 2013;
- Strategia marketingowa Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni;
- Strategia rozwoju Portu Gdynia do roku 2015;
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni;
- Strategia ZIT...

### Projekty europejskie

- CIVITAS DYN@MO;
- ENTER.HUB;
- SEGMENT;
- INTERFACE;
- CIVITAS TELLUS;
- YOUTH;
- TROLLEY;
- SEBTrans-Link;
- BGLC (Bothnian Green Logistic Corridor);
- Green Digital Charter;
- European Road Safety Charter
- Covenant of Mayors;
- ELIPTIC (H2020);
- FLOW (H2020)...

### Dokumenty operacyjne

- Koncepcja zintegrowanego systemu zarządzania ruchem na obszarze Gdańska, Gdyni i Sopotu;
- BYPAD Gdyniński;
- Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie;
- Standardy dostępności dla Miasta Gdyni;
- CNG – Ekologiczny transport Miasta Gdynia;
- Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta;
- Studia wykonalności projektów współfinansowanych z UE...

# OCENA POTRZEB DIAGNOSTYCZNYCH W PLANIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Element Planu Transportowego	Istotność dla planu mobilności
sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	wysoka
ocena i prognozy potrzeb przewozowych	wysoka
przewidywane finansowanie usług przewozowych	średnia
preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	wysoka
zasady organizacji rynku przewozów	średnia
pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	średnia
przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	średnia

# OBSZARY DEFICYTÓW DANYCH ISTOTNYCH DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W POLSKICH MIASTACH

- Wiarygodne wyniki badań transportu publicznego;
- Wiarygodne i kompleksowe wyniki badań ruchu rowerowego;
- Wiarygodne i kompleksowe wyniki badań ruchu pieszego;
- Część planów transportowych prezentuje sobą niską przydatność dla rozwijania w kierunku PZMM;
- Porównywalność posiadanych i gromadzonych danych;
- Zróżnicowana jakość i adekwatność posiadanych modeli ruchu.

## DIAGNOZA: CECHY

- precyzja;
- rzetelność;
- kompleksowość;
- aktualność;
- dobór zróżnicowanych metod badawczych (już na etapie diagnozy możliwe jest uspołecznianie procesu tworzenia planu mobilności, np. w formie warsztatów, badań marketingowych czy spotkań z interesariuszami).

# SAMOOCENA JAKO ELEMENT DIAGNOZY

- z wykorzystaniem kwestionariusza ADVANCE analizowane są dwa obszary: misji – dotyczący procesu planowania transportu oraz działań – dotyczący działań realizowanych i planowanych w mieście.
- Formularz oceniający projektu ADVANCE zawiera zestaw pytań w pięciu obszarach tematycznych dla obszaru misji (sytuacja wyjściowa, wizja i strategia, organizacja wewnętrzna, wdrażanie działań, Monitoring i ewaluacja) oraz ośmiu obszarach tematycznych dla obszaru działań (polityka parkingowa, zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, ruch pieszy, ruch rowerowy, transport zbiorowy, ruch samochodowy, zarządzanie mobilnością oraz transport towarów).

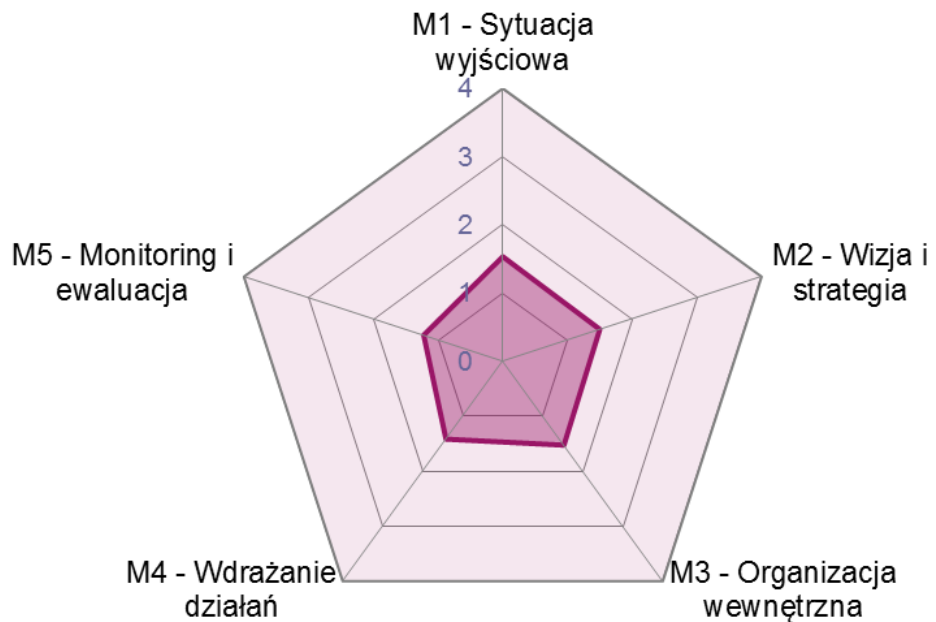


*Projekt ADVANCE to trzyletni projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa, realizowany przez 11 partnerów w 8 europejskich miastach w latach 2011-2014. Interdyscyplinarny zespół był złożony z urbanistów, ekspertów w dziedzinie mobilności, konsultantów ds. transportu i naukowców. Polskim partnerem projektu było Miasto Szczecin. W ramach ADVANCE partnerzy opracowywali projekt audytu oceniającego jakość planowania mobilności miejskiej, testowali go w uczestniczących w projekcie miastach i na tej podstawie ulepszali. Efektem projektu jest narzędzie – formularz oceniający samooceny dla miast, które pozwala na usprawnienie planowania mobilności miejskiej. Por. szerzej: <http://eu-advance.eu/>*

# PRZYKŁADOWE WYNIKI SAMOOCENY WG. KWESTIONARIUSZA ADVANCE

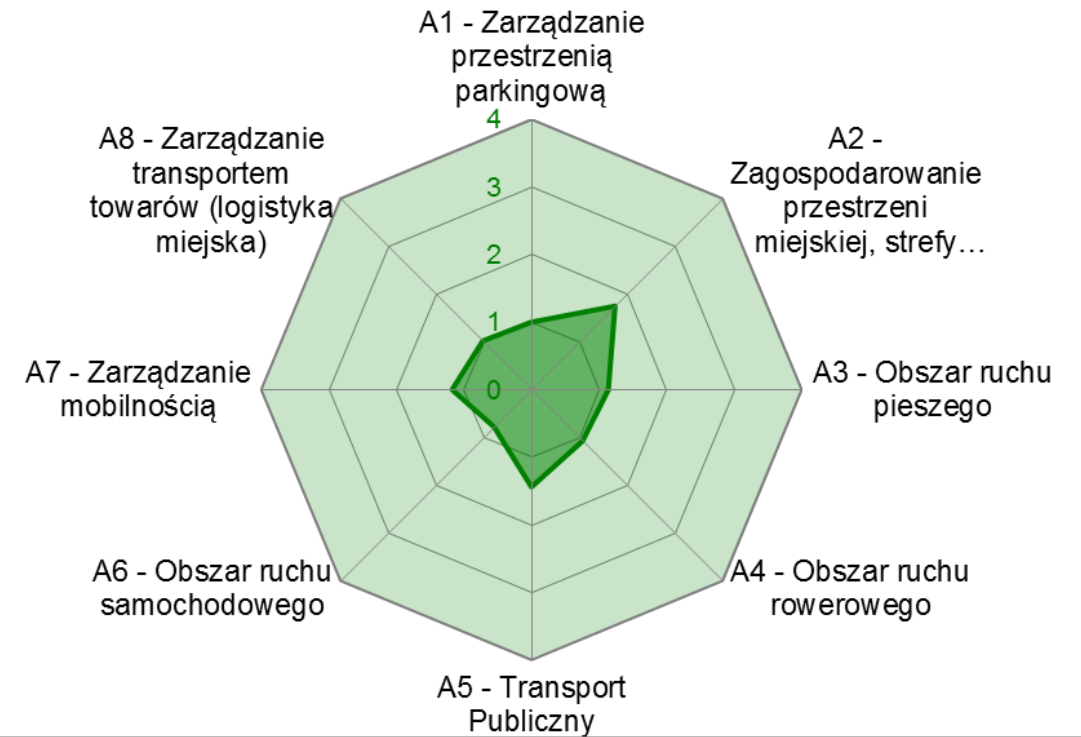
## Obszary misji

□ możliwość poprawy      ■ ocena



## Obszar działań - ocena zbiorcza

□ możliwość poprawy      ■ ocena



# DIAGNOZA: PODSUMOWANIE

- Część diagnostyczna w planie transportowym powinna stanowić "wartość dodaną" dla miasta i może zostać wykorzystana przez wiele podmiotów w odniesieniu do planowania transportu, zrównoważonej mobilności, zagospodarowania przestrzennego czy przygotowywania inwestycji.
- Właściwe przygotowanie części diagnostycznej przesądza o wartości całego planu mobilności.
- Do opracowania części diagnostycznej należy zaangażować różne komórki urzędu miasta, rynku transportu publicznego i jednostek powiązanych.
- Wzrost kosztów opracowania planu transportowego wynikający z prawidłowo przygotowanej części diagnostycznej należy rozpatrywać w układzie całej jednostki administracji publicznej.



# SCENARIUSZE WYDARZEŃ

- Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania techniczne omawiane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poprzez zobrazowanie różnych sytuacji mogących wystąpić w przyszłości pozwala to im na niezależną ocenę konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz nowych wyborów co do kierunków działania. Analiza efektów tych różnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów w odniesieniu do wskaźników rezultatów.

## Scenariusze rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Czynniki oddziaływania na scenariusze		Sytuacja społeczno-ekonomiczna mierzona poziomem PKB	
		zła	dobra
Skuteczność polityki transportowej	mała	Scenariusz stagnacji	Scenariusz promotoryzacyjny
	duża	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz zrównoważony

Źródło: Strategia Transportu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030. Gdańsk, październik 2015

# WSPÓLNA WIZJA

**Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy bałtyckiej umożliwiający rozwój społeczny, poprawę jakości życia mieszkańców, innowacyjną gospodarkę i zrównoważoną przestrzeń, a także wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich. [Strategia Transportu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030]**

**Kalisz to dynamicznie rozwijające się miasto w ramach Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, o wysokich walorach przyrodniczych i historycznej zabudowie. Samochód osobowy nie jest potrzebny by komfortowo, bezpiecznie i efektywnie czasowo podróżować po Kaliszu. Ze względu na swoją strukturę przestrzenną jest dostępne dla pieszych i rowerzystów, obsługiwane niskoemisyjnym, nowoczesnym transportem publicznym. Jest łatwo osiągalne z największych metropolii Polski. W Aglomeracji stanowi bezpieczne i atrakcyjne gospodarczo miejsce do pracy, nauki i wypoczynku.**

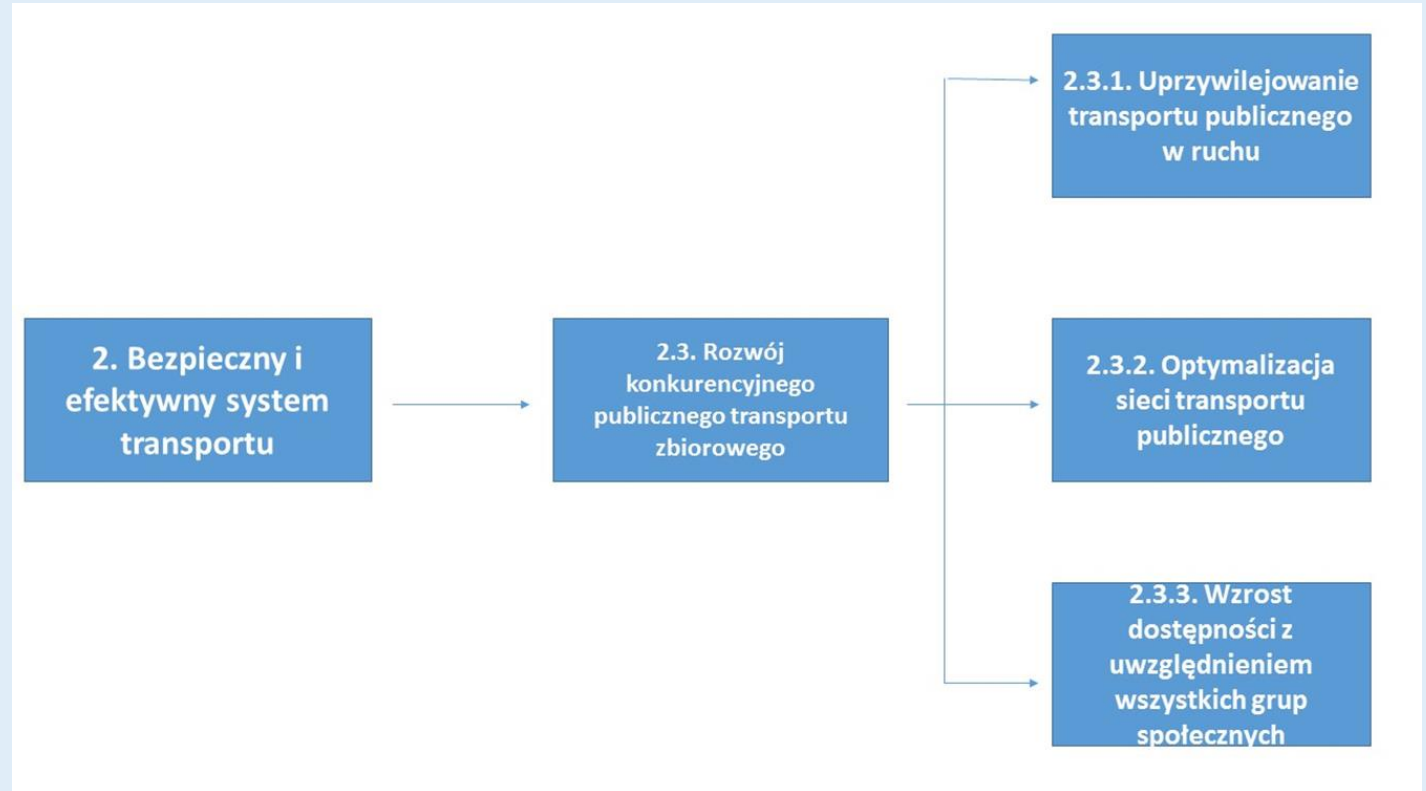
**Tworzenie społeczności, w których ludzie chcą żyć i pracować: teraz i w przyszłości  
[wizja LTP Cambridgeshire 2011-2026]**

**Łączenie ludzi i miejsc. Pracujemy razem by zapewnić, że system transportowy łączy ludzi i miejsca w sposób, który wspiera gospodarkę, środowisko i jakość życia.  
[Wizja LTP MyJourney West Yorkshire 2026]**

# FORMUŁOWANIE CELÓW

- konkretne („specific”);
- Mierzalne („measurable”);
- osiągalne („attainable”);
- istotne („relevant”);
- określone w czasie („time-based”).

[SMART]



*Cel strategiczny – szczegółowy – działania w projekcie PZZM dla Gdyni*

# PRZYKŁAD: TRANSPORT W ELBLĄSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM

**Cel strategiczny 2: Poprawa efektywności i atrakcyjność transportu publicznego prowadząca do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF**



- Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- Długość zmodernizowanych / wybudowanych linii tramwajowych;
- Długość wybudowanych dróg rowerowych;
- Udział transportu publicznego w rynku transportowym;
- Udział podsystemów szynowych w przewozach transportem publicznym.

# CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE OPRACOWYWANEGO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA GDYNI

## Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska

Poprawa warunków dla ruchu pieszego

Poprawa dostępności dla osób o ograniczonej mobilności

Poprawa warunków dla ruchu rowerowego

Poprawa jakości przestrzeni publicznej

## Bezpieczny i efektywny system transportu

Zintegrowane planowanie systemu transportowego i mobilności na poziomie metropolitalnym

Rozwój systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem ITS

Rozwój konkurencyjnego publicznego transportu zbiorowego

Zwiększenie udziału niskoemisyjnych pojazdów

## Racjonalne wybory transportowe

Edukacja i zwiększanie świadomości w zakresie zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa

Optymalizacja potrzeb transportowych

Równoważenie mobilności w dzielnicach

Rozwój nowych usług w zakresie mobilności

## Efektywny transport ładunków w mieście

Poprawa dostępności transportowej portu morskiego

Stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu miejskiej dystrybucji

Wspieranie nowoczesnych technologii i rozwiązań organizacyjnych dla transportu towarowego

# PLAN DZIAŁAŃ

- Podstawową cechą planu działań powinien być realizm zawartych w nim elementów. Determinowany jest on przez ścisłe powiązanie planu działań z dokumentami uchwalanymi przez Radę Miasta, w szczególności:
  - Projektem budżetu na dany rok;
  - Wieloletnim Planem Inwestycyjnym stanowiącym załącznik do projektu budżetu;
  - Planami poszczególnych jednostek zaangażowanych w działania na rzecz mobilności miejskiej (zarządy dróg i zieleni, biura planowania przestrzennego, organizatorzy transportu, operatorzy transportu, etc...).
- Uczynienie z planu działań elementu planu mobilności skutkować będzie jego szybką dezaktualizacją, tym bardziej, że wiele działań ma charakter bezinwestycyjny lub wymaga niewielkich nakładów inwestycyjnych i może zostać zrealizowana w okresie jednego roku budżetowego.
- Zatem plan działań powinien być uchwalany regularnie co 2-3 lata i stanowić załącznik do planu mobilności, który jest z kolei dokumentem o charakterze długoterminowym.

# EFEKTYWNY PLAN DZIAŁAŃ

- Działania te powinny być projektowane w "pakietach", a nie w sposób odrębny, tak aby uwzględnić potencjalną synergię;
- Wyzwania polityczne dla planu działań:
  - Zdrowie – Jak stworzyć zdrowe środowisko dla obywateli;
  - Kongestia – Jak stworzyć ekonomicznie wydajne i dostępne miasto;
  - Bezpieczeństwo – Jak zapewnić bezpieczne i niezawodne środowisko miejskie i mobilność;
  - Uczestnictwo – Jak zaangażować obywateli i innych interesariuszy mobilności miejskiej;
  - Planowanie strategiczne - Jak osiągnąć cele polityki przy jednoczesnym zapewnieniu, że potrzeby mobilności społeczeństwa i jego obywateli są spełnione;
  - Zmiana klimatu - Jak zmniejszyć zmiany klimatu związane z emisjami pochodzącymi od transportu miejskiego, aby przyczynić się do realizacji celów lokalnych, krajowych i globalnych w sprawie zmian klimatu (jako element dodatkowy podkreślający globalne wyzwanie, które należy uwzględnić w politykach mobilności miejskiej).

*Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Komisja Europejska.*

*Generalny Dyrektoriat ds. Mobilności i Transportu. Bruksela, marzec 2014*

# MONITORING

- Mechanizm monitorowania i oceny pomaga identyfikować i przewidywać trudności w przygotowaniu i realizacji PZMM;
- Wiarygodny i aktualny podział podróży (samochód osobowy, rower, transport zbiorowy, przemieszczenia piesze) stanowi ważny element monitoringu.
- Konieczność integracji danych różnych podmiotów (organizator transportu, przewoźnik/przewoźnicy, operator strefy płatnego parkowania, administracja samorządowa, etc...).



# WSKAŹNIKI SŁUŻĄ OCENIE STOPNIA REALIZACJI ZAŁOŻONYCH CELÓW

- Monitoring wymaga zbudowania systemu sprawozdawczości opartej na ujętym w strategii systemie miar celów oraz powiązania ich z system finansowania interwencji przewidzianych w dokumencie;
- Fundamentalną cechą monitoringu SUMP jest określenie konkretnego podmiotu odpowiedzialnego za realizację danego celu.

# POMIAR STOPNIA REALIZACJI CELÓW

## *Cele w ujęciu jakościowym i ilościowym*

### Örebro (Szwecja):

- 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 podróz transportem publicznym w porównaniu do podróży samochodem powinna być maksymalnie dwa razy dłuższa, natomiast rowerem – maks. 1,5-a raza dłuższa.

# PRZYDATNE WITRYNY DLA PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

- Obserwatorium Mobilności Miejskiej [w jęz. angielskim]:  
<http://www.eltis.org/>
- Centrum Kompetencji SUMP Regionu Morza Bałtyckiego [w jęz. polskim]:  
<http://polska.bsr-sump.eu/>
- Centrum Kompetencji SUMP Regionu Morza Bałtyckiego [w jęz. angielskim]:  
<http://www.bsr-sump.eu/>
- Europejska Platforma Zarządzania Mobilnością [w jęz. angielskim]:  
<http://www.epomm.eu/>
- Witryna projektu POLY-SUMP (planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszarów policentrycznych):  
<http://www.poly-sump.eu/>
- Witryna projektu ADVANCE (wsparcie dla miast planujących równowagę mobilności miejskiej):  
<http://eu-advance.eu/>
- Witryna projektu CH4LLENGE (odnosi się do czterech najważniejszych elementów planowania mobilności miejskiej):  
<http://www.sump-challenges.eu/>
- Witryna projektu QUEST (wsparcie dla małych i średnich miast):  
<http://www.quest-project.eu/>
- Witryna projektu BUMP:  
<http://www.bump-mobility.eu/>

# 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](mailto:ptc@ptc-gromadzki.pl), [gromadzki.pl](http://gromadzki.pl)



**Fundusze Europejskie**  
Pomoc Techniczna

**MIEJSKI  
OBSZAR  
FUNKCJONALNY  
OLSZTYNA**



**Unia Europejska**  
Fundusz Spójności

