

SUMP w systemie planowania polityki rozwoju

na nową perspektywę finansową

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP



WOLAŃSKI



JAK SPRAWIĆ, ŻE SUMP BĘDZIE
SUMPEM?

MICHAŁ BABICKI

SUMP- FILOZOFIA MOBILNOŚCI

Tradycyjne planowanie transportu	Zrównoważone planowanie mobilności
Skupienie się na ruchu	Skupienie się na ludziach
Pierwszeństwo: płynność ruchu i szybkość	Pierwszeństwo: Dostępność i jakość życia,
Jeden środek transportu	Zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu
Infrastruktura jako główny cel	Kombinacja infrastruktury, działań rynkowych, regulacji, informacji i promocji
Ograniczona ocena wpływu	Systematyczna ocena i ewaluacja skutków oraz „uczenie się na błędach”

SUMP - FILOZOFIA MOBILNOŚCI

Popularne opinie na temat SUMP	SUMP w praktyce
Wszyscy muszą sprzedać swoje samochody	Część ludzi używa swoich aut w mniejszym stopniu
Nie będzie budowane więcej dróg	Wybieranie tańszych opcji, ale może też zbudowanie drogi jeśli to najlepszy sposób na osiągnięcie celów
Nie będzie budowana żadna nowa infrastruktura transportowa	Pomyśl, co chcesz osiągnąć (bezpieczeństwo? Lepsze środowisko? Lepszą gospodarkę?) i potem wybierz działania, które pomogą osiągnąć te cele. Pomyśl, zanim coś zbudujesz
W ciągu roku wszyscy będziemy jeździć rowerami	Powoli będą zmieniać się wzorce podróżowania, więc w ciągu kilku lat będzie mniej samochodów

SUMP *de facto* ma na celu osiągnięcie synergii w działaniu i uniknięcie niepotrzebnych przeskalowanych decyzji inwestycyjnych

KIEDY SUMP JEST SUMP-EM

Traktowanie SUMP jako pomocy w zarządzaniu miastem, a nie spełniania wymogu dofinansowania UE (nie pułkownik)

Partycypacja społeczna
Zaangażowanie obywateli

Skala adekwatna do skali dojazdów – „brak granic administracyjnych”

Współpraca instytucjonalna
Wszystkie podmioty kluczowe mające wpływ na mobilność

Operacjonalizacja w postaci konkretnych działań i jednostek odpowiedzialnych
Kompleksowość działań

Adekwatny horyzont czasu – zalecana warstwa operacyjna na 5-7 lata, warstwa strategiczna na 15-20 lat (Przegląd/aktualizacja - 3 lata)

KIEDY SUMP JEST SUMP-EM

SUMP będzie zawierał Obszary Strategiczne i Rozważane Działania

SUMP będzie obejmować kompleksowo wszystkie formy przemieszczania oraz interakcje między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym

Plan powinien zawierać jasne cele operacyjne (5-7 lat) i strategiczne (15-20 lat)

Plan powinien wskazywać zakresy i obszary działań modelowych

Plan powinien zawierać system monitoringu wskaźników produktu i rezultatu

Plan powinien uwzględniać kwestie projektowania uniwersalnego i specyfikę samorządów



Dwa kraje, Dwa kantony szwajcarskie, trzy departamenty francuskie – jeden region

Wspólne planowanie przyszłości – zintegrowane planowanie rozwoju i mobilności dla całego obszaru

Wspólne inwestycje transportowe i przestrzenne – budowa szkieletu transportowego

Une agglomération de 918 000 habitants

Deux pays, deux cantons suisses, deux départements français, une région

2000 km²

211 communes

918 000 habitants
(Genève: 465 000 habitants)

400 000 emplois



„USPOKAJANIE RUCHU”



„USPOKAJANIE RUCHU“





KLUCZOWE CZYNNIKI SUKCESU SUMP - OCENA

Podręczniki SUMP

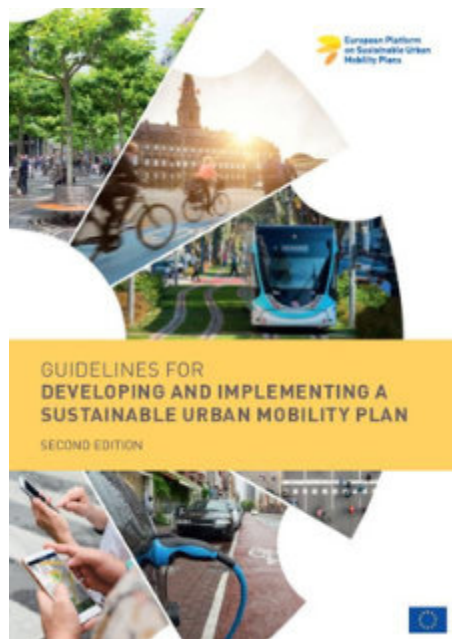
Cykl Planowania SUMP

SUMP Self Assessment
Tool

Wersja skrócona
interaktywna

Pełna 100 pytań –
Narzędzie samooceny
Pełna wersja tradycyjna

KLUCZOWE CZYNNIKI SUKCESU SUMP - OCENA



SUMP SELF ASSESSMENT TOOL

Kontekst planowania

Ocena Mobilności

Wizja i cele

Cele mierzalne

Transport zintegrowany

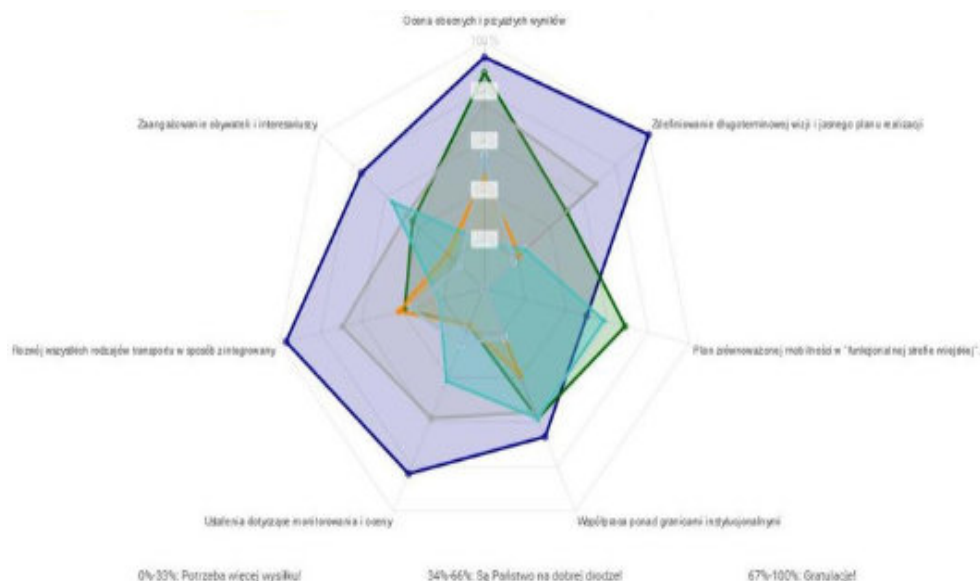
Plan wdrożeniowy

Współpraca instytucjonalna

Uczestnictwo

Monitorowanie i ocena

<https://www.sump-assessment.eu/Polish/start>



0% - 33% -> „Potrzeba więcej wysiłku”
34% - 66% -> „Są Państwo na dobrej drodze”
67% - 100% -> „Gratulacje!”

Civitas Prosperity Poradnik
SUMP

Kompendium
podstawowej wiedzy o
zakresie SUMP

<https://www.pois.gov.pl/stony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/dokumenty/>

ZAŁĄCZNIK: 100 PYTAŃ NARZĘDZIE SAMOOCENY SUMP

KROK 1 – WYKORZYSTAJ SWÓJ POTENCJAŁ DLA UDANEGO SUMP	
1. Czy organ odpowiedzialny za planowanie podjął formalne zobowiązanie, by zasady zrównoważonej mobilności stały się podstawą planowania transportu?	<input type="checkbox"/>
2. Czy rada miejska wzmocniła swoje zaangażowanie na rzecz zrównoważonej mobilności poprzez podpisanie deklaracji (np. Porozumienia Burmistrzów) lub przystąpienie do sieci (np. Forum CIVITAS)?	<input type="checkbox"/>
3. Czy dokonano przeglądu odpowiednich przepisów i planów na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym, które mają wpływ na SUMP?	<input type="checkbox"/>
4. Czy przeanalizowano silne i słabe strony istniejących lokalnych praktyk planowania w odniesieniu do rozwoju SUMP?	<input type="checkbox"/>
5. Czy do analizy mocnych i słabych stron wykorzystano metodologię wzajemnej weryfikacji?	<input type="checkbox"/>
6. Czy przeprowadzono analizę luk w kwalifikacjach i umiejętnościach w organie odpowiedzialnym za planowanie w celu określenia potrzeb w zakresie budowania potencjału?	<input type="checkbox"/>
7. Czy oceniono ramy budżetowe procesu opracowywania SUMP?	<input type="checkbox"/>
8. Czy zbadano, w jaki sposób ramy czasowe przygotowania SUMP mogą być dostosowane do rozwoju i wdrażania innych istniejących polityk i strategii (np. planu zagospodarowania przestrzennego)?	<input type="checkbox"/>
9. Czy SUMP obejmuje horyzonty czasowe/harmonogramy dla wdrożenia założeń SUMP?	<input type="checkbox"/>
10. Czy zidentyfikowano odpowiednich interesariuszy, ich wpływ i rolę na wczesnym etapie procesu przygotowywania SUMP?	<input type="checkbox"/>
11. Czy przeprowadzono analizę konstelacji interesariuszy (np. uwzględnienie oceny celów interesariuszy, ich kompetencji, potencjału i zasobów planowania)?	<input type="checkbox"/>
12. Czy włączono interesariuszy z grupy "użytkowników wrażliwych" w proces SUMP?	<input type="checkbox"/>
KROK 2 – OKREŚLENIE PROCESU ROZWOJU I ZAKRESU PLANU	

0 - 24 punktów -> „Plan nie stanowi SUMP”
 25-49 punktów -> „Podstawowy SUMP”
 50 - 74 punktów -> „Wysokiej jakości SUMP”
 75 - 100 punktów -> „Doskonały SUMP”



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

ANNEX 1

ZAŁĄCZNIK

KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ
Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

do

KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW

„Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności
w miastach”

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

„Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”

W niniejszym dokumencie przedstawiono koncepcję dotyczącą opracowania planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, która została określona w wyniku szeroko zakrojonej wymiany między zainteresowanymi stronami i ekspertami w dziedzinie planowania z całej Unii, przeprowadzonej przy wsparciu udzielonym w ramach inicjatyw Komisji, takich jak projekt ELTIS Plus. Koncepcja została odzwierciedlona szerokie poparcie dla głównych elementów planu dotyczącego mobilności i transportu, charakteryzujących się nowoczesnymi rozwiązaniami i zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Przedmiotowa koncepcja nie powinna mieć charakteru uniwersalnego podejścia do planowania transportu. Przeciwnie, koncepcja ta może powinna być dostosowywana do szczególnych warunków państw członkowskich i obszarów miejskich.

Poniższe elementy należy przyjąć jako zasady przewodnie.

Cele

Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.

Aby został osiągnięty powyższy cel, w planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju określono działania mające przyczynić się do tworzenia miejskiego systemu transportowego, który:

- a) jest dostępny i spełnia podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- b) równoważy i zaspokaja różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego;
- c) wyznacza kierunek wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów

Plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju zawiera długoterminową strategię przyszłego rozwoju obszaru miejskiego oraz, w tym zakresie, przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w obszarze transportu i mobilności, bądź też jest powiązany z istniejącą strategią tego rodzaju. Przedmiotowy plan zawiera również plan realizacji krótkoterminowego procesu wdrażania strategii.

- (1) Harmonogram plan budżetu: plan wdrażania powinien zawierać harmonogram procesu wdrażania oraz plan budżetu. Należy określić źródła niezbędnego finansowania. Pożądanym okresem objęty planem wdrażania powinien wynosić od 3 do 10 lat.
- (2) Obowiązki i zasoby: w planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju należy jasno przedstawić podział związanych z wdrażaniem strategii i środków ujętych w planie, a także określić niezbędne zasoby dla poszczególnych podmiotów.

Ocenie bieżących i przyszłych wyników

Budowanie zrównoważonej mobilności w miastach powinno opierać się na należytej ocenie aktualnego i przyszłego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego.

- (3) Analiza stanu obecnego i scenariusz odniesienia: plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju powinien obejmować kompleksowy przegląd aktualnej sytuacji i ustalenie scenariusza odniesienia w drodze „kontroli skuteczności mobilności w miastach”, na podstawie której można mierzyć przyszłe postępy. W analizie tej należy ująć przegląd struktury instytucjonalnej, procesu planowania i mechanizmów wdrażania. Powinna ona również obejmować ocenę skutków zaproponowanych środków.

- (4) Wskaźniki skuteczności: należy określić odpowiednie wskaźniki w celu opisania aktualnego stanu miejskiego systemu transportowego z perspektywy danej polityki (wskaźniki takie jak jakość dostępność usług transportowych infrastruktury transportowej, użytkowanie gruntów i gospodarka przestrzenna; bezpieczeństwo, energia, środowisko, włączenie społeczne i równouprawnienie płci, rozwój gospodarczy, zdrowie, edukacja itp.). W planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju należy określić „białe plamy” w obrębie obszarów miejskich, w których skuteczność aktualnego systemu transportowego jest

Plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju przyczynia się do wyważonego rozwoju wszystkich odpowiednich rodzajów transportu, sprzyjając przy tym przechodzeniu na bardziej zrównoważone systemy. Plan przewiduje przedsięwzięcie zintegrowanego zbioru technicznych, infrastrukturalnych, strategicznych i miękkich środków w celu zwiększenia skuteczności i opłacalności odpowiednio do ustanowionego celu głównego i celów szczegółowych.

W planie ujmuje się zwykle następujące zagadnienia:

Transport publiczny: w planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju należy zawrzeć strategię mającą na celu podwyższenie jakości, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności usług transportu publicznego oraz uściślenie integracji, obejmującej infrastrukturę, tabor i usługi.

Transport niezmotoryzowany: plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju powinien zawierać plan dotyczący zwiększenia atrakcyjności i bezpieczeństwa poruszania się pieszo i rowerem. Należy przeprowadzić ocenę istniejącej infrastruktury i wprowadzić konieczne zmiany. Rozwój nowej infrastruktury powinien być przewidziany nie tylko dla tras transportu zmotoryzowanego. Należy uwzględnić budowę specjalnej infrastruktury dla rowerzystów i pieszych, aby oddzielić ich od intensywnego ruchu zmotoryzowanego oraz, w stosownych przypadkach, zmniejszyć pokonywane przez nich odległości. Środki infrastrukturalne powinny zostać uzupełnione innymi środkami technicznymi, środkami strategicznymi i miękkimi środkami.

Intermodalność: plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju powinien przyczynić się do ściślejszej integracji różnych rodzajów transportu oraz zawierać środki ukierunkowane na ułatwienie mobilności i transportu, które cechują się sprawnością multimodalność.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach: w planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju należy przedstawić działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, oparte na analizie głównych problemów w zakresie bezpieczeństwa i stref ryzyka na danym obszarze miejskim.

Transport drogowy (płynny i znacznie spowolniony): na potrzeby sieci dróg i transportu zmotoryzowanego należy ująć w planie mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju kwestie płynnego i znacznie spowolnionego ruchu. Środki powinny mieć

wsparcie w formułowaniu strategii, wdrażaniu jej i monitorowaniu poszczególnych środków opracowanych w ramach planu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Integracja horyzontalna i wertykalna

Proces opracowywania i wdrażania planu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju opiera się na zintegrowanym podejściu przy wysokim poziomie współpracy, koordynacji i konsultacji między różnymi szczeblami władzy odpowiednimi organami. Lokalny organ do spraw planowania powinien ustanowić odpowiednią strukturę i procedury.

Zintegrowane planowanie i wdrażanie obejmuje:

a) międzywydziałowe konsultacje i współpracę na szczeblu lokalnym mające na celu zapewnienie spójności i komplementarności przedmiotowego planu z lokalnymi politykami, strategiami i środkami w powiązanych obszarach polityki (takich jak transport, użytkowanie gruntów i gospodarka przestrzenna, usługi społeczne, energia, zdrowie, edukacja, egzekwowanie prawa, utrzymywanie porządku itp.);

b) bliskie kontakty z odpowiednimi organami (i) na różnych szczeblach administracji i władzy (np. okręgu, gminy, aglomeracji, regionu i państwa członkowskiego) oraz (ii) na sąsiadujących obszarach miejskich. Kontakty te powinny być utrzymywane w szczególności z jednostkami i organami odpowiedzialnymi za usługi i infrastrukturę w zakresie mobilności i transportu, w obrębie obszaru miejskiego lub wzdłuż trasy prowadzącej do tego obszaru;

c) znajomości należytej uwzględnienie celów polityki i odpowiednich planów dotyczących rozwoju lub transportu, które zostały opracowane lub są w trakcie opracowywania i które mają wpływ na dany obszar miejski.

Podejście partycypacyjne

Plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju opiera się na przejrzystym i partycypacyjnym podejściu.

Lokalny organ do spraw planowania powinien zaangażować odpowiednie podmioty – mieszkańców miast, przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego i podmioty gospodarcze – w proces opracowywania i wdrażania planu, od momentu jego rozpoczęcia, na późniejszych



Szlachetko

P R A W N I C Y & U R B A N I Ś C I

Jak przyjmować SUMP
w partnerstwie samorządowym?

SZLACHETKO

prawnicy&urbaniści

Firma konsultingowa;

Kancelaria adwokacka;

Ośrodek szkoleniowy.



Porządek obrad

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Prawne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego

Kwestie procesowe w zakresie sporządzania i uchwalania planów zrównoważonej mobilności miejskiej





część 1
pojęcie, funkcja i charakter prawny
planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Cechy planu

Cechy planu zrównoważonej mobilności miejskiej:

- dokument o charakterze strategicznym, ustalający politykę lokalną m.in. w zakresie: rozwoju infrastruktury technicznej, organizacji transportu zbiorowego, transportu indywidualnego i niezmotoryzowanego, polityki parkingowej, bezpieczeństwa ruchu;
- terytorialnie wykraczający poza granice administracyjne gminy, dotyczący miejskiego obszaru funkcjonalnego;
- wdrażany za pomocą innych instrumentów prawnych (np. aktów prawa miejscowego, porozumień administracyjnych, inwestycji infrastrukturalnych oraz technologicznych);
- sporządzany i uchwalany w partycypacyjnym (i transparentnym) postępowaniu.

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Alternatywne formy prawne

Polski prawodawca nie przewiduje planu zrównoważonej mobilności miejskiej jako odrębnego aktu polityki publicznej. Nie oznacza to jednak, że inne akty nie mogą (w pewnym sensie

„przy okazji”) pełnić funkcji SUMP. Z pewnością „potencjał” tkwi w:

- Strategiach rozwoju lokalnego i ponadlokalnego;
- Programach rozwoju;
- Planach zrównoważonego rozwoju zbiorowego transportu publicznego;
- Tzw. nienazwanych aktach polityki publicznej.

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Strategia rozwoju ponadlokalnego

Art. 10g ustawy o samorządzie gminnym:

„1. Gminy sąsiadujące, powiązane ze sobą funkcjonalnie, mogą opracować **strategię rozwoju ponadlokalnego** będącą wspólną strategią rozwoju tych gmin w zakresie ich terytorium.

2. Strategia rozwoju ponadlokalnego: 1) jest opracowywana z udziałem powiatu, jeżeli w jej opracowywaniu uczestniczą wszystkie gminy z terytorium tego powiatu

2) może być opracowywana z udziałem powiatu, jeżeli przynajmniej jedna gmina o której mowa w ust. 1, znajduje się na jego terytorium.

3. Do strategii rozwoju ponadlokalnego przepisy art. 10e ust. 2-4 stosuje się odpowiednio”.

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Polityka publiczna

Art. 21d ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju:

„1. **Polityka publiczna** obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju.

2. Polityka publiczna może obejmować okres wykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju w przypadku, gdy wynika to ze zobowiązań międzynarodowych.

3. W przypadku gdy polityka publiczna obejmuje okres wykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, w polityce tej wydziela się okres odpowiadający okresowi obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju.”

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Plan rozwoju transportu zbiorowego

Art. 9 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje:

- Gmina;
- Powiat;
- Związek komunalny (tj. związek międzygminny, związek gminno-powiatowy, związek powiatowy);
- Związek metropolitalny;
- Województwo;
- Minister właściwy do spraw transportu

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Nienazwany akt polityk publicznej

Cechy tzw. **nienazwanego aktu polityki publicznej**:

- Znajduje podstawę w normach o zakresie działania lub normach o zadaniach organów;
- Jest kwalifikowany jako działanie faktyczne, pozbawione władztwa i niewywołujące skutków prawnych (a więc nie jest aktem prawa miejscowego czy aktem kierownictwa wewnętrznego);
- Ma merytoryczny (anielenormatywny) wpływ na działalność organów i programuje ją w zakresie: wizji, celów i kierunków;
- Jest wdrażany za pomocą innych instrumentów prawnych.

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Zestawienie

Akt:	Charakter prawny:	Upoważnienie - ustawowe:	Obszar:	Skutek prawny:
Strategia rozwoju ponadlokalnego	Akt kierownictwa wewnętrznego	Luźne związanie prawem	Obszar funkcjonalny	Pośredni
Program rozwoju	Akt kierownictwa wewnętrznego	Luźne związanie prawem	Jednostki podziału zasadniczego, obszar funkcjonalny	Pośredni
Polityka publiczna	Akt kierownictwa wewnętrznego	Luźne związanie prawem	Kraj	Pośredni
Plan rozwoju transportu zbiorowego	Akt prawa miejscowego	Silne związanie prawem	Jednostki podziału zasadniczego, obszar funkcjonalny	Bezpośredni
Tzw. nienazwany akt polityki publicznej	Działanie faktyczne	Swoboda	Swoboda	Brak

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Bez względu na przyjętą formę prawną SUMP istotne jest to, żeby w procesie sporządzania i uchwalania aktu mieć na uwadze rekomendacje i standardy określone w dokumencie pt.:

„Wytyczne. Opracowanie i Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, sporządzonym na zlecenie Komisji Europejskiej

Pojęcie, funkcja i charakter prawny planu zrównoważonej mobilności miejskiej

„Wytyczne” określają standardy sporządzania i uchwalania SUMP, w tym partycypacyjne i jawnościowe. Organizator SUMP powinien zadbać o:

- Organizację szerokiej partycypacji interesariuszy, w tym mieszkańców;
- Powołanie komitetu sterującego oraz organów doradczych (eksperckich);
- Przeprowadzenie badań ankietowych na szeroką skalę;
- Przeprowadzenie konsultacji społecznych, grup fokusowych, wizji lokalnych.



część 2

różne formy współdziałania
jednostek samorządu terytorialnego

Prawne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego

Wykaz

Samorządowe ustawy ustrojowe przewidują kilka prawnych form współdziałania komunalnego („partnerstw samorządowych”). Są to m.in.:

- związki jednostek samorządu terytorialnego:
 - związki komunalne;
 - związek metropolitalny;
- stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego;
- porozumienia komunalne.

Prawne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego

Związek komunalny

Art. 64 ustawy o samorządzie gminnym:

„1. W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych gminy mogą tworzyć związki międzygminne. Związek międzygminny może być tworzony również w celu wspólnej obsługi, o której mowa w art. 10a.

2. Uchwały o utworzeniu związku podejmują rady zainteresowanych gmin.

3. Prawa i obowiązki gmin uczestniczących w związku międzygminnym, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, przechodzą na związek z dniem ogłoszenia statutu związku.

4. Obowiązek utworzenia związku może być nałożony tylko w drodze ustawy, która określa zadania związku i tryb zatwierdzenia jego statutu.

5. Do związków międzygminnych stosuje się odpowiednio art. 8 ust. 2-5 i art. 39 ust. 4”.

Prawne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego

Stowarzyszenie

Art. 84 ustawy o samorządzie gminnym:

„1. W celu wspierania idei samorządu terytorialnego oraz obrony wspólnych interesów, gminy mogą tworzyć stowarzyszenia, w tym również z powiatami i województwami.

2. Organizację, zadania oraz tryb pracy stowarzyszenia określa jego statut.

3. Do stowarzyszeń gmin stosuje się odpowiednio przepisy Prawa o stowarzyszeniach, z tym że dla założenia stowarzyszenia wymaganych jest co najmniej 3 założycieli”.

Prawne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego

Porozumienie komunalne

Art. 74 ustawy o samorządzie gminnym:

„1. Gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych.

2. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania”.

Prawne formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego

Zestawienie

	Strategia rozwoju ponadlokalnego	Program rozwoju	Polityka publiczna	Plan organizacji transportu zbiorowego	Tzw. nienazwany akt polityki publicznej
Związek komunalny	Tak	Tak	Nie	Tak	Tak
Stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego	Tak	Tak	Nie	Nie	Tak
Porozumienie komunalne	Tak	Tak	Nie	Nie	Tak



część 3.
wrestie procesowe w zakresie sporządzania
uchwajania planów zrównoważonej mobilności
miejskiej

Rekomendowane rozwiązania prawne dla sporządzania i uchwalania planów zrównoważonej mobilności miejskiej

Trzy reżimy prawne:

- Przepisy ustrojowe (ustawy i statuty);
- Ustawa OOŚ (strategiczna ocena oddziaływania na środowisko);
- Wytyczne SUMP (32 kroki).



Szlachetko

P R A W N I C Y & U R B A N I Ś C I

Dziękuję za uwagę!



WOLAŃSKI

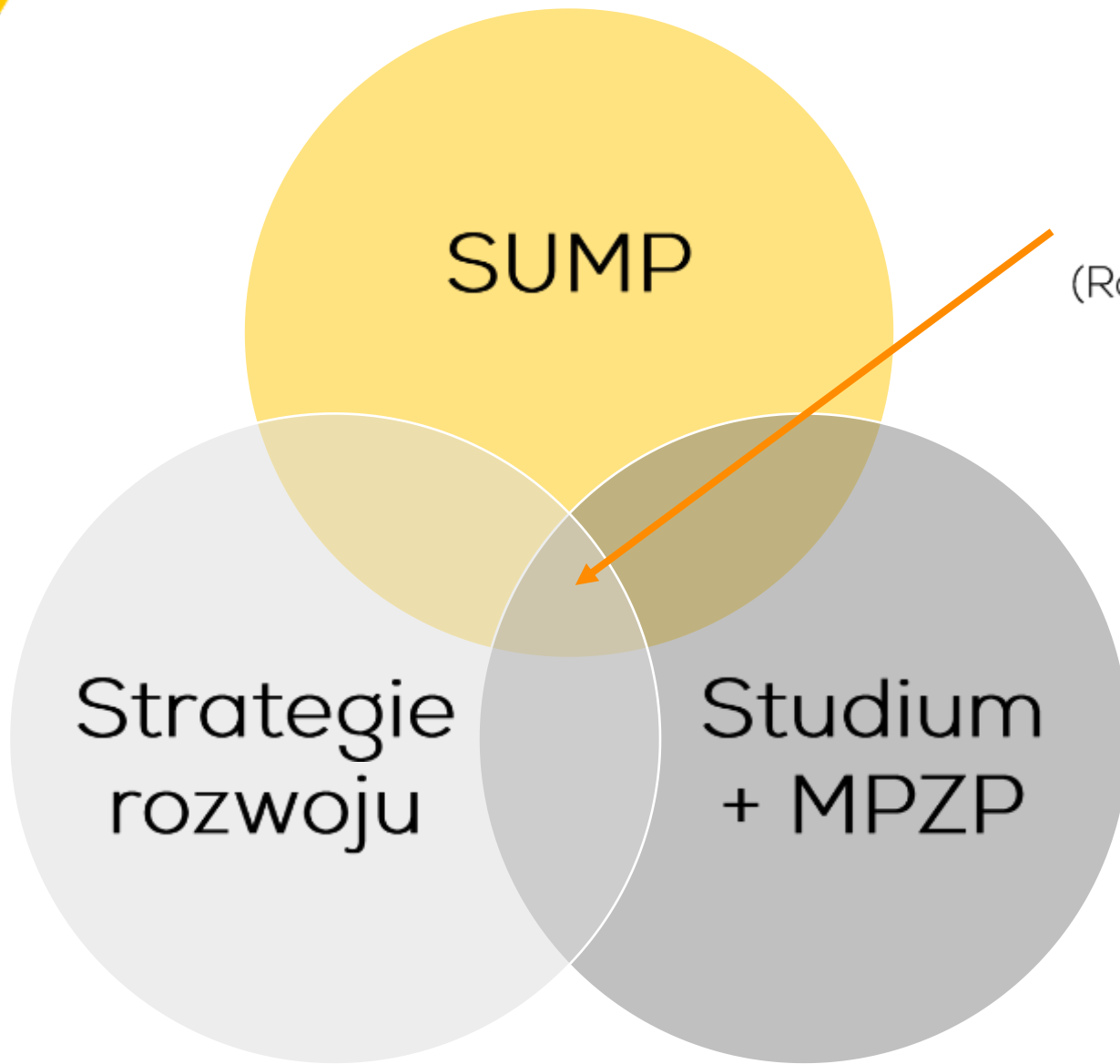


CO MOŻNA INTEGROWAĆ W PROCESIE
PRZYGOTOWANIA SUMP I STRATEGII
PONADLOKALNEJ?

Michał Babicki



IDEA SUMP

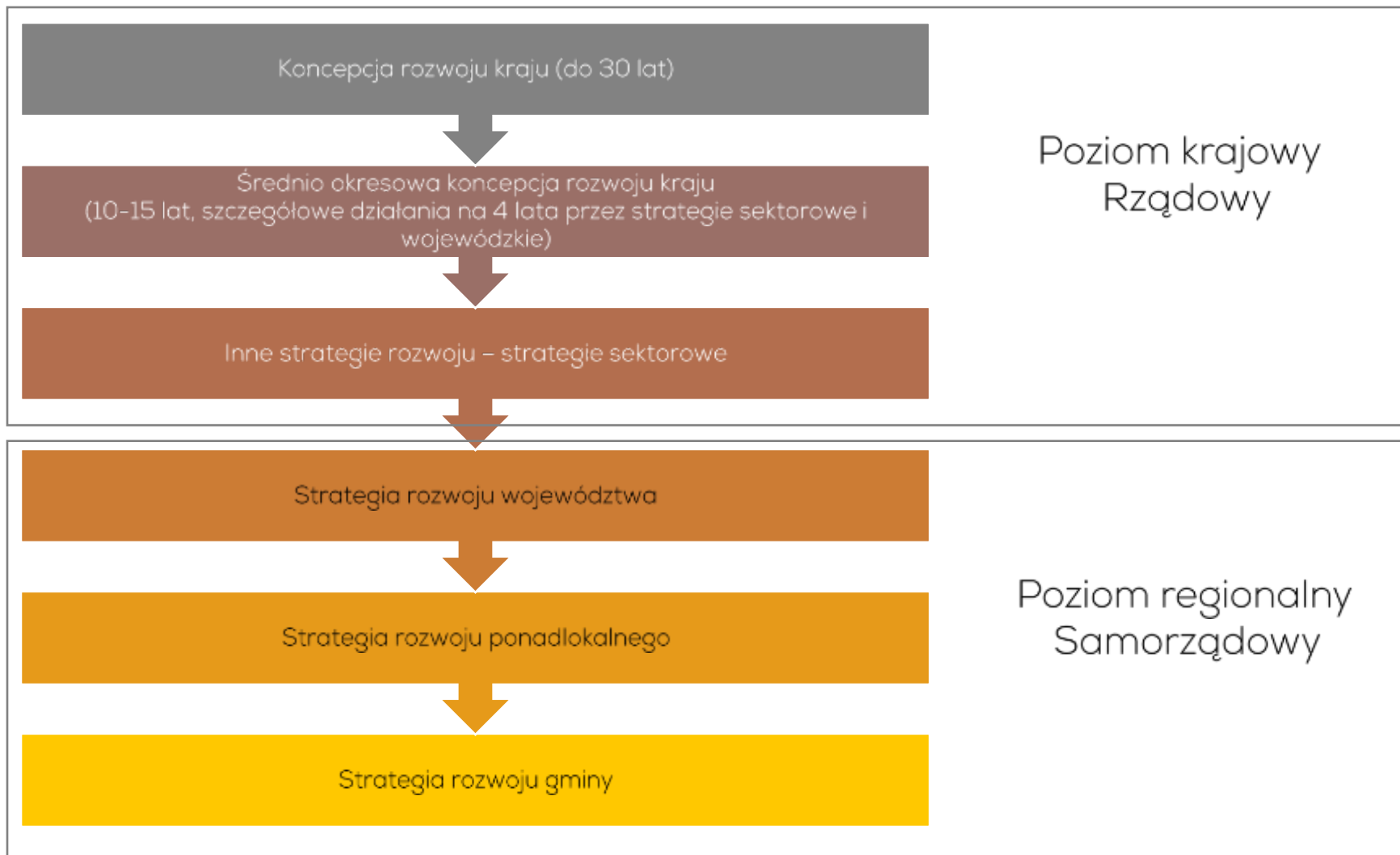


Zrównoważona
mobilność miejska
(Rozwój zrównoważony)

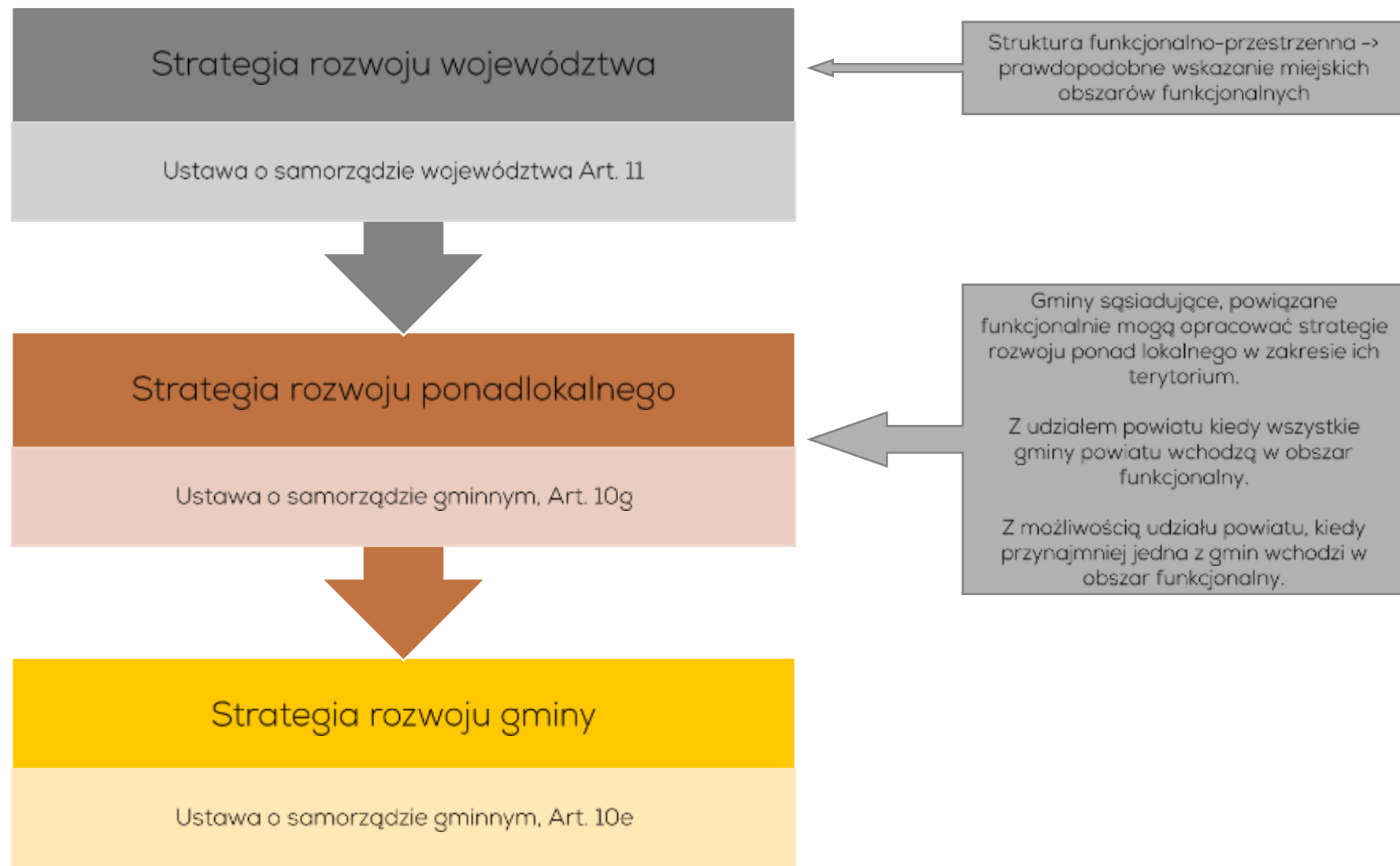


UREGULOWANIA

POLITYKA PLANOWANIA ROZWOJU



POLITYKA PLANOWANIA ROZWOJU



Strategia ponadlokalna

Art.10g ust. 3

Do strategii rozwoju ponadlokalnego przepisy art. 10e ust. 2-4 stosuje się odpowiednio

odpowiednio = skala opracowania

- Art.10e.1. Gmina może opracować strategię rozwoju gminy
- Art.10g.1. Gminy sąsiadujące (...) mogą opracować strategię rozwoju ponadlokalnego będącą wspólną strategią rozwoju tych gmin w zakresie ich terytorium.

Strategia rozwoju województwa

Wnioski z diagnozy

Cele strategiczne w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym

Kierunki działań podejmowanych dla osiągnięcia celów strategicznych

Oczekiwane rezultaty planowanych działań, w tym w wymiarze przestrzennym, oraz wskaźniki ich osiągnięcia

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie

Obszary strategicznej interwencji dla województwa

Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla województwa

System realizacji strategii, w tym wytyczne do sporządzania dokumentów wykonawczych

Ramy finansowe i źródła finansowania

Strategia rozwoju ponadlokalnego

Wnioski z diagnozy

Cele strategiczne w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym

Kierunki działań podejmowanych dla osiągnięcia celów strategicznych

Oczekiwane rezultaty planowanych działań, w tym w wymiarze przestrzennym, oraz wskaźniki ich osiągnięcia

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej dla obszaru

Obszary strategicznej interwencji ze strategii województwa

Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla obszaru

System realizacji strategii, w tym wytyczne do sporządzania dokumentów wykonawczych

Ramy finansowe i źródła finansowania

Strategia rozwoju gminy

Wnioski z diagnozy

Cele strategiczne w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym

Kierunki działań podejmowanych dla osiągnięcia celów strategicznych

Oczekiwane rezultaty planowanych działań, w tym w wymiarze przestrzennym, oraz wskaźniki ich osiągnięcia

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie

Obszary strategicznej interwencji ze strategii województwa

Obszary strategicznej interwencji kluczowe dla gminy

System realizacji strategii, w tym wytyczne do sporządzania dokumentów wykonawczych

Ramy finansowe i źródła finansowania

Decyzje o lokalizacji i warunkach zabudowy
De facto wyłączone z systemu planowania
przestrzennego
NAJWIĘKSZY PROBLEM

?

Gmina

Miejscowe plany zagospodarowania
przestrzennego (rewitalizacji)
(MPZP, MPR)

Studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego
(SUIKZP)
(DIAGNOZA)

Województwo

Plan zagospodarowania województwa
(DIAGNOZA)
Możliwość uchwalenia planu dla
obszaru funkcjonalnego ośrodka
wojewódzkiego

Kraj

(brak planu)
Tylko strategia z wytycznymi

Strategia rozwoju
ponadlokalnego
(DIAGNOZA)

Strategia rozwoju
gminy
(DIAGNOZA)

Strategia rozwoju
województwa
(DIAGNOZA)





STRATEGICZNA OCENA ODZIAŁWYANIA NA ŚRODOWISKO

SOOŚ

Strategie/ SUIKZP	SUMP
<p data-bbox="254 344 1015 551">Posiada podstawę konieczności przeprowadzenia procedury OOŚ STRATEGIE (Art. 6a Ustawy ZPPR)</p> <p data-bbox="383 751 879 854">DOK. PLANISTYCZNE (Art. 46 Ustawy OOŚ)</p>	<p data-bbox="1101 344 1914 626">Zakres SUMP dotyczy obszaru funkcjonalnego + zwiększony nacisk na partycypację społeczną + potencjalne uwzględnienie projektów inwestycyjnych</p> <p data-bbox="1101 691 1899 850">W warunkach polskich prawdopodobnie 99% dokumentów będzie objętych procedurą</p>



SUMP A STRATEGIE
ZAKRES MERYTORYCZNY

SUMP A STRATEGIE - RÓŻNICE

Dokumenty różnią się w zakresie uwarunkowań prawnych

- Wytyczne / ustawa
- SOOŚ – „fakultatywnie” / ustawa

Dokumenty mają istotne różnice na etapie realizacji

- Zakres / wytyczne
- Szczegółowość / opiniowanie
- Monitoring

Obszar opracowania

- Obszar mogący wynikać z dokumentów
- Obszar zidentyfikowany na podstawie faktycznych powiązań transportowych

Proces realizacji

- SUMP – wytyczne ETIS – podręczniki dot. procesu sporządzania wytyczne, itd.
- Strategia – zapisy ustawy – dużo pytań, brak wytycznych

Część wstępna analityczna

- Część analityczna - diagnoza wykonana na SUMP może być częścią diagnozy do dokumentów strategicznych i planistycznych
- Diagnoza na potrzeby strategii może zawierać część analityczną na potrzeby SUMP – warunek zgodności obszaru, skali opracowania, poziom szczegółowości





SUMP A STRATEGIE
PROCES

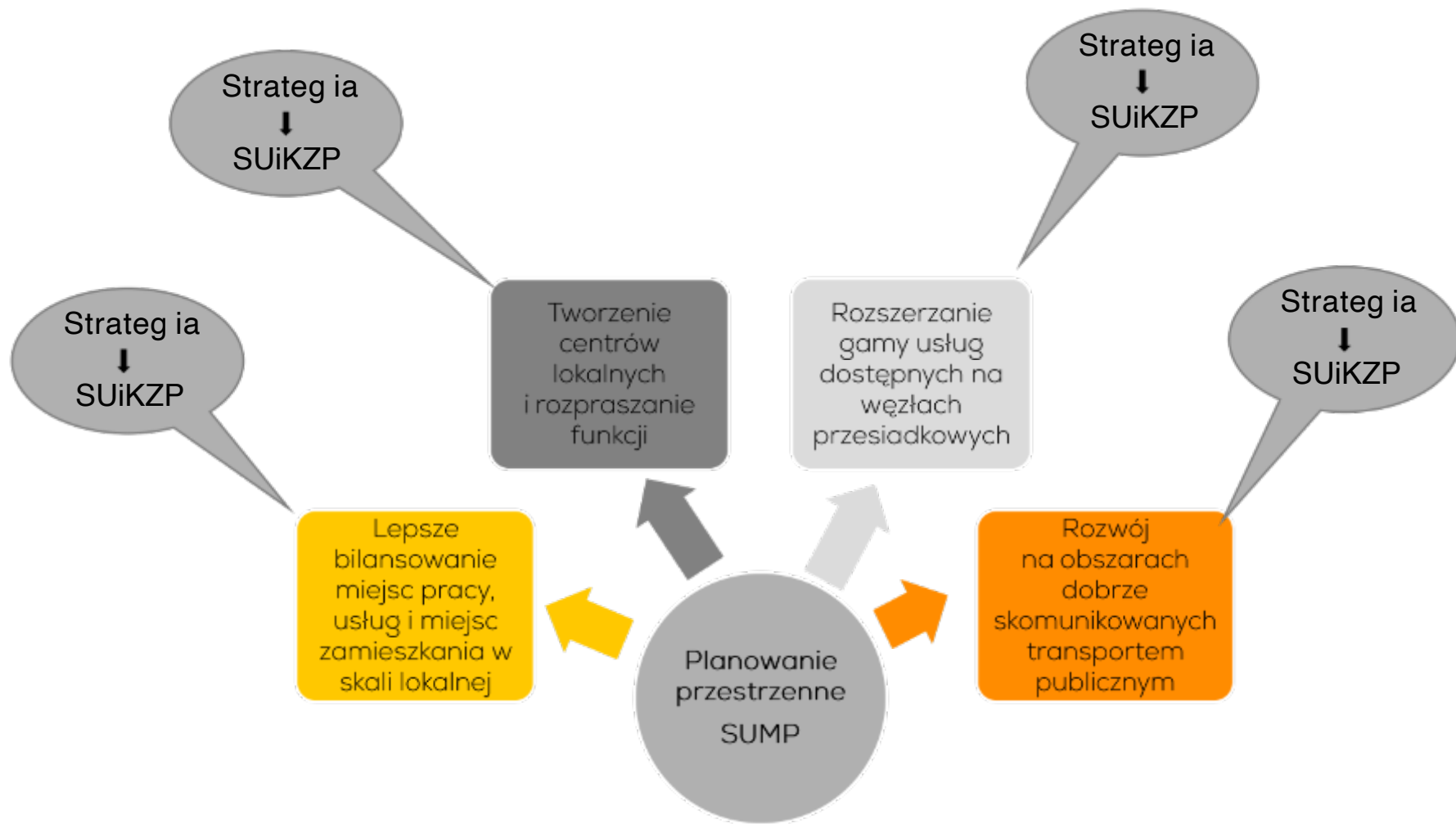
PUNKTY WSPÓLNE Z SUMP – PRZETKADOWE OBSZARY
STRATEGICZNEGO DZIAŁANIA

Planowanie
przestrzenne
(transit oriented
development)

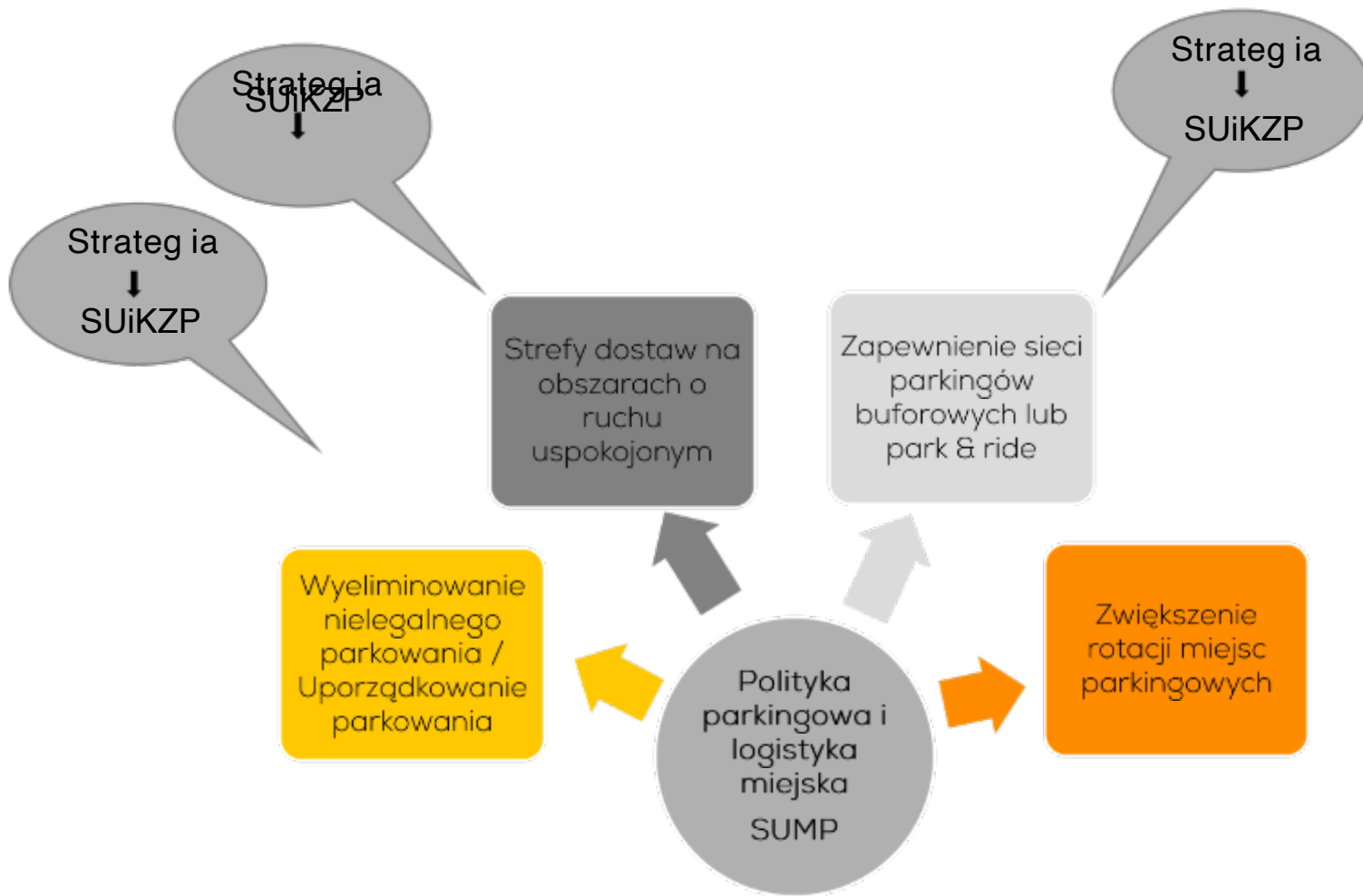
Polityka
parkingowa i
logistyka miejska

Działania
promocyjne

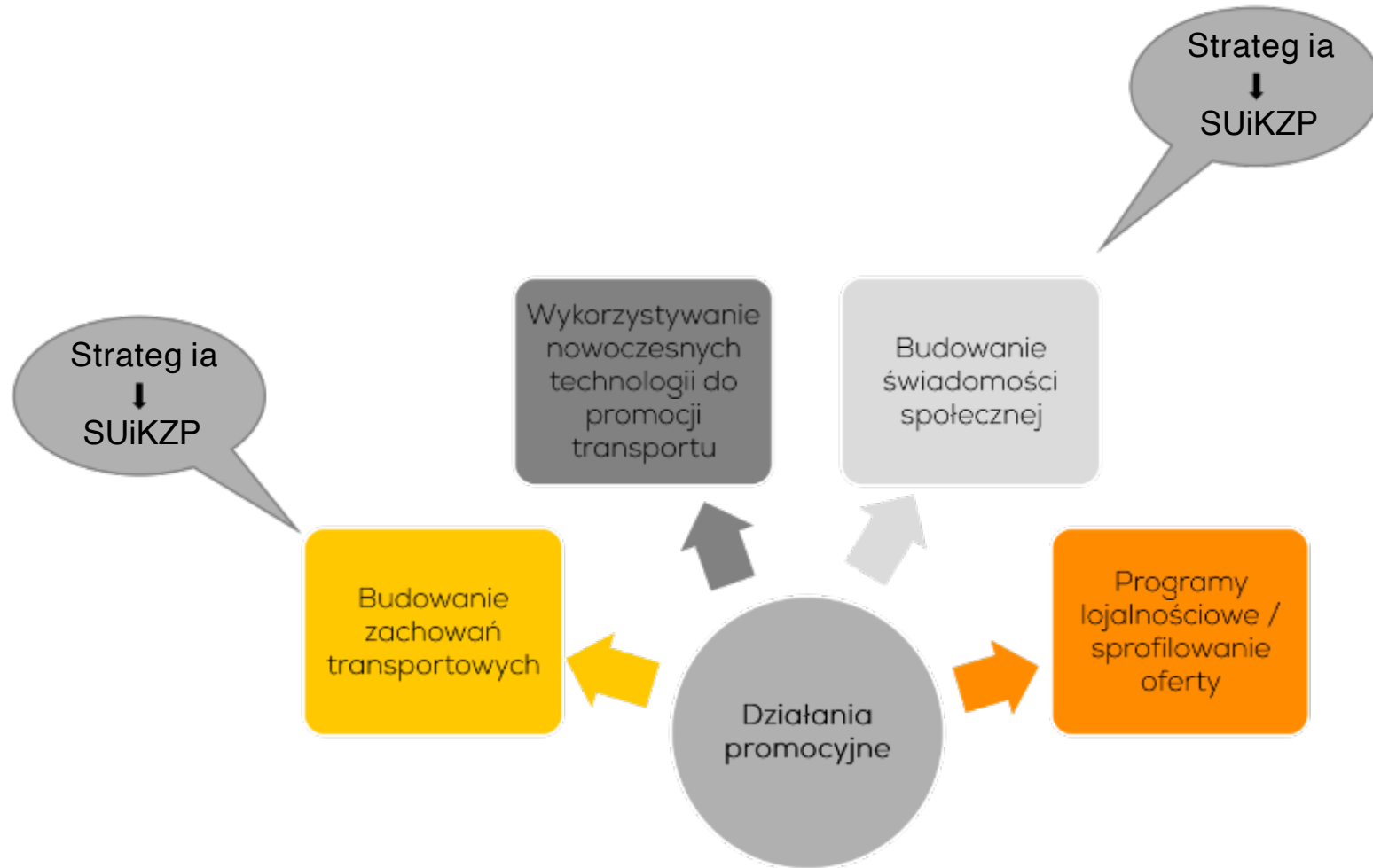
PUNKTY WSPÓLNE Z SUMP – PRZYKŁADOWE OBSZARY STRATEGICZNEGO DZIAŁANIA



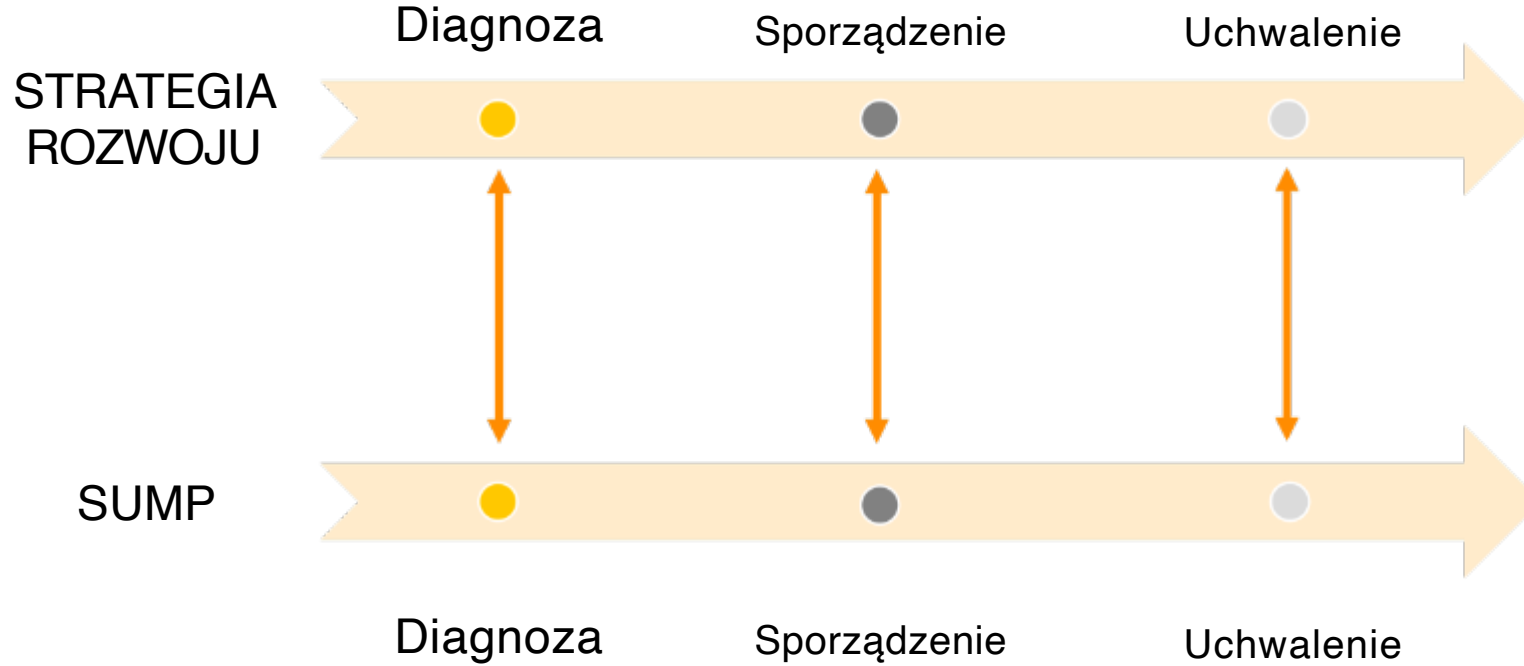
PUNKTY WSPÓLNE Z SUMP – PRZYKŁADOWE OBSZARY STRATEGICZNEGO DZIAŁANIA



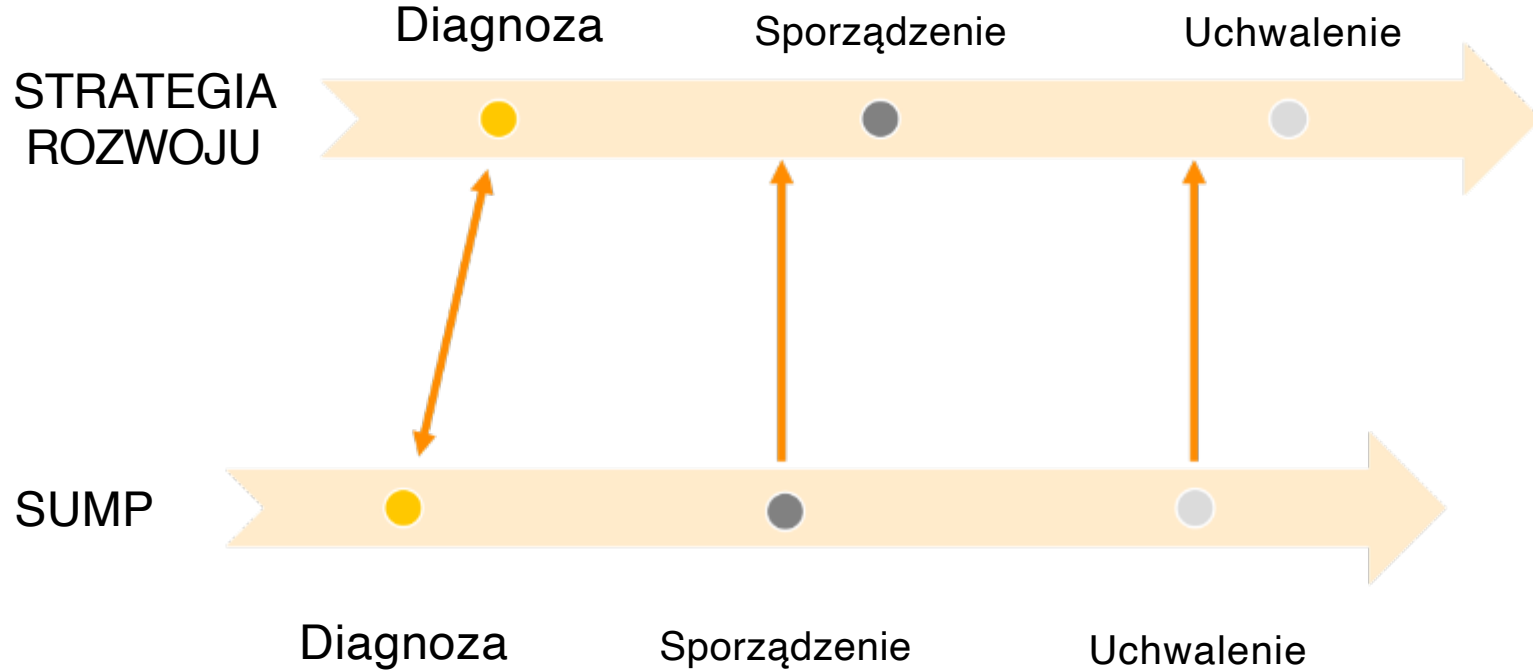
SOPKA STRATEGIE – PROCES – PRZETWAROWE OBSZARY STRATEGICZNEGO DZIAŁANIA



SUMP A STRATEGIE - PROCES - OS CZASU



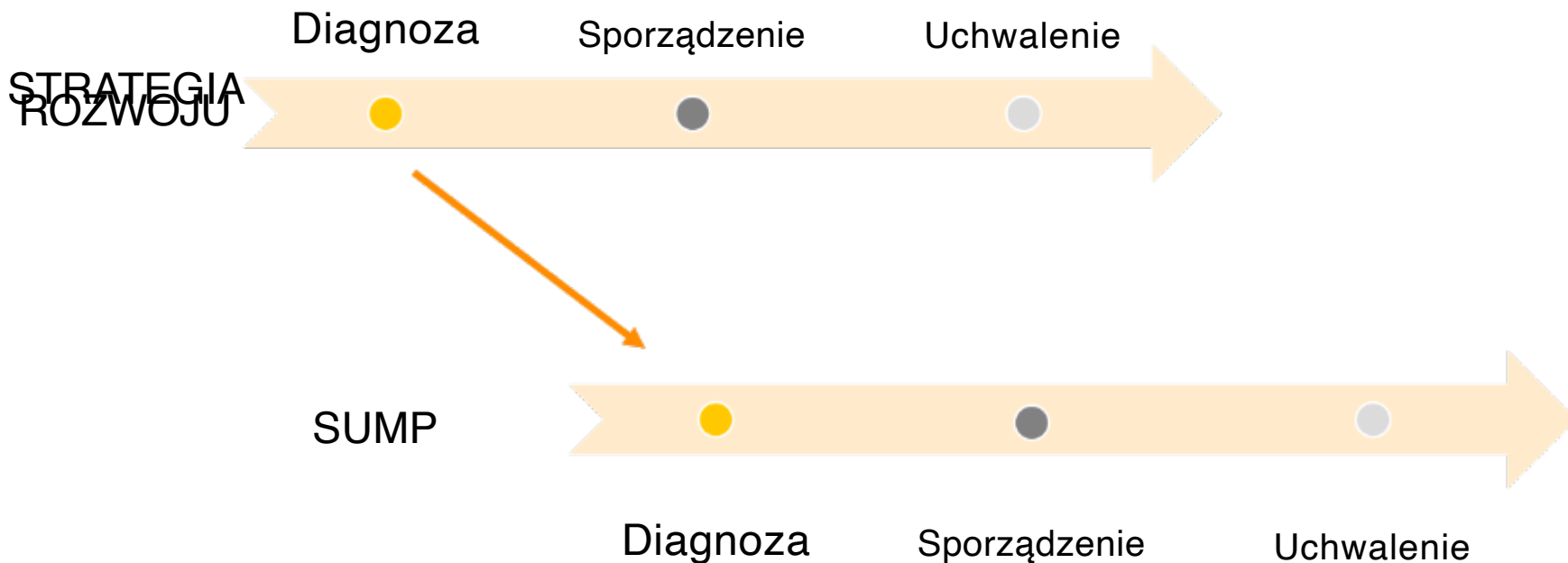
Równoległa realizacji dokumentów -koordynacja wprowadzanie ustaleń SUMP równoległe do ustaleń strategii



Wyprzedzająca realizacja SUMP - pełne wprowadzanie

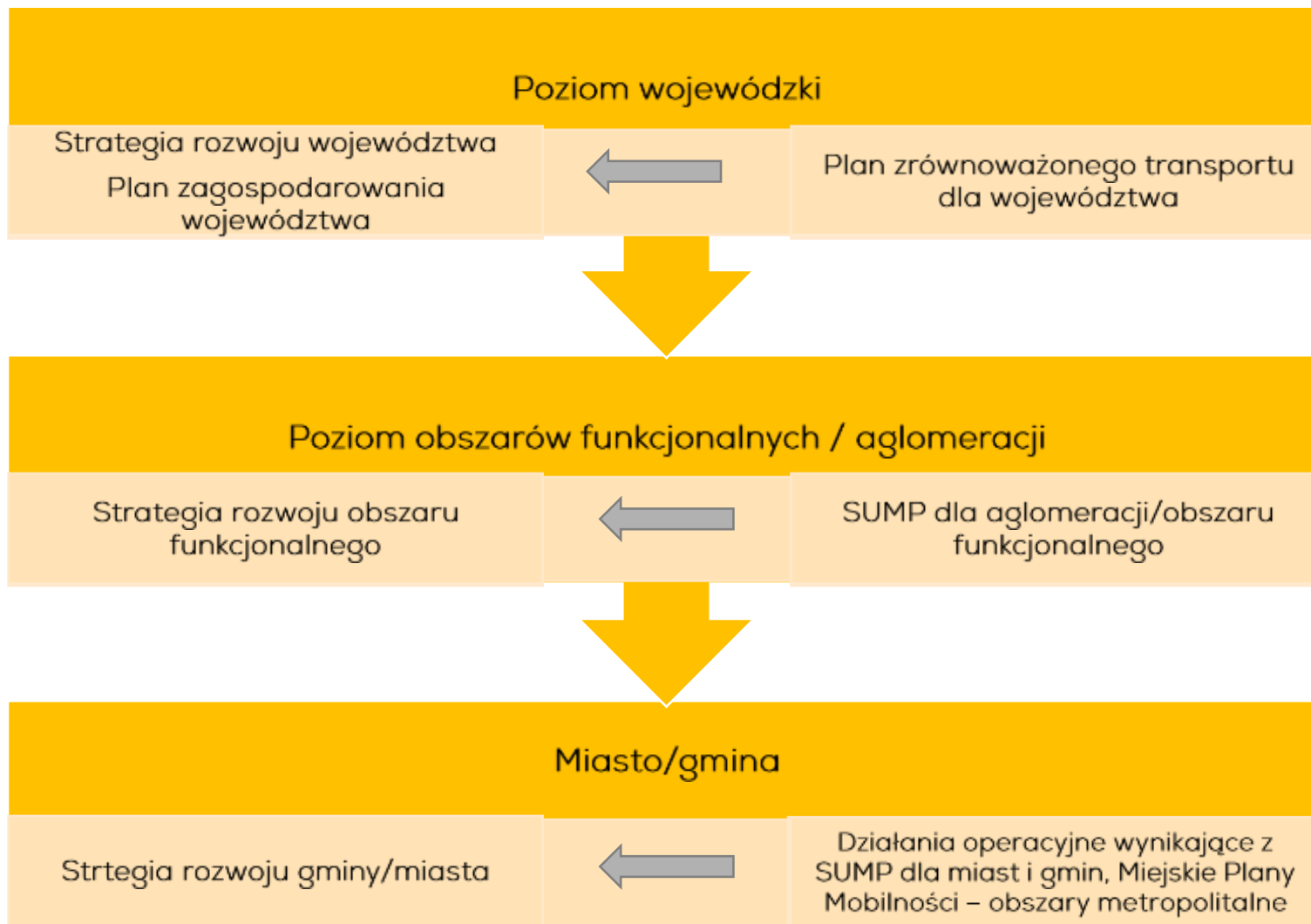
ustaleń SUMP do ustaleń strategii – możliwość
wprowadzenia ustaleń SUMP dla większego obszaru
niż sporządzana strategia

SUMP A STRATEGIE - PROCES - OS CZASU

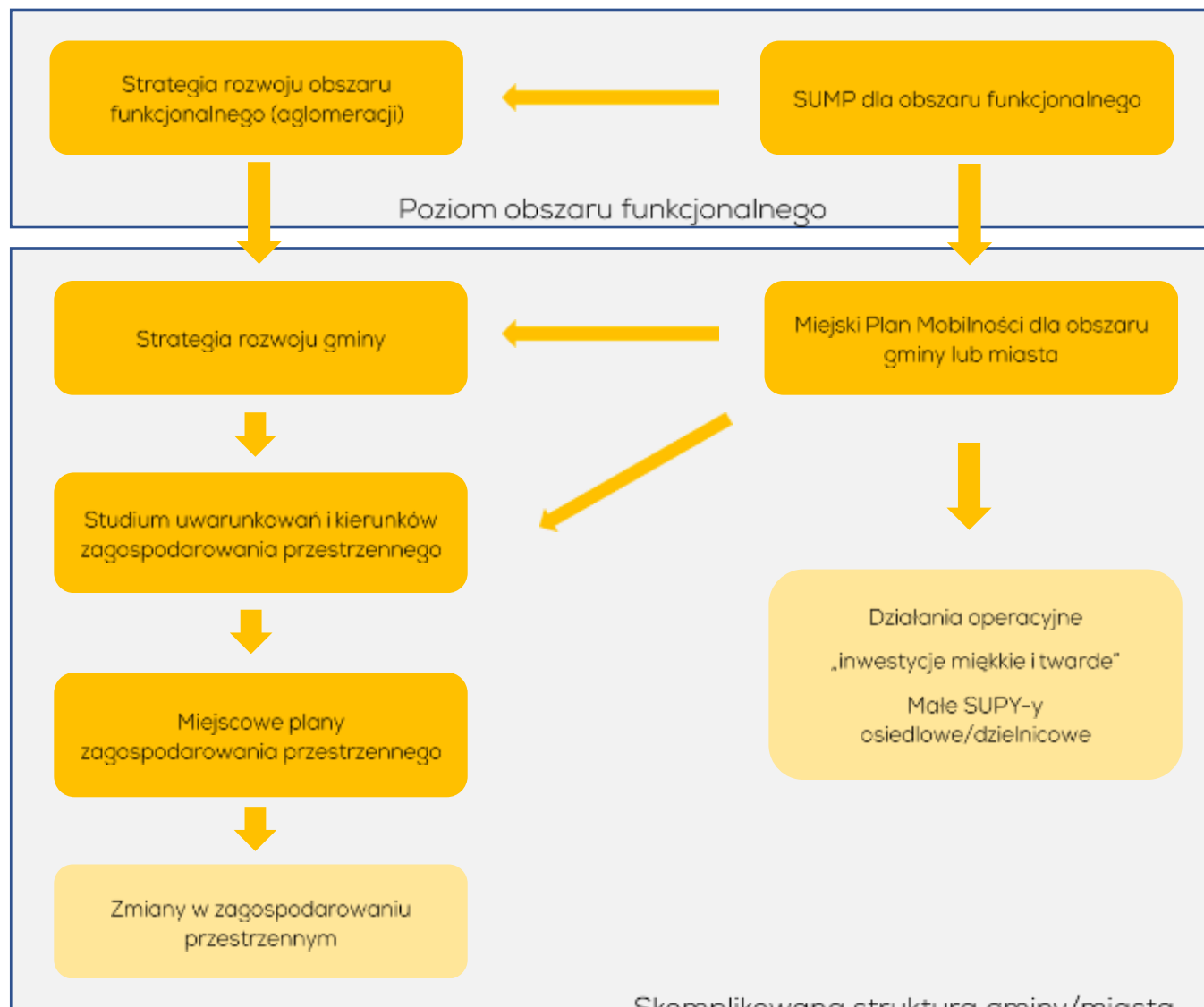


Wyprzedzająca realizacja Strategii

- brak wprowadzania ustaleń SUMP do ustaleń strategii
- brak kompleksowego tworzenia ram dla zrównoważonej mobilności



SUMP A STRATEGIE - PROCES



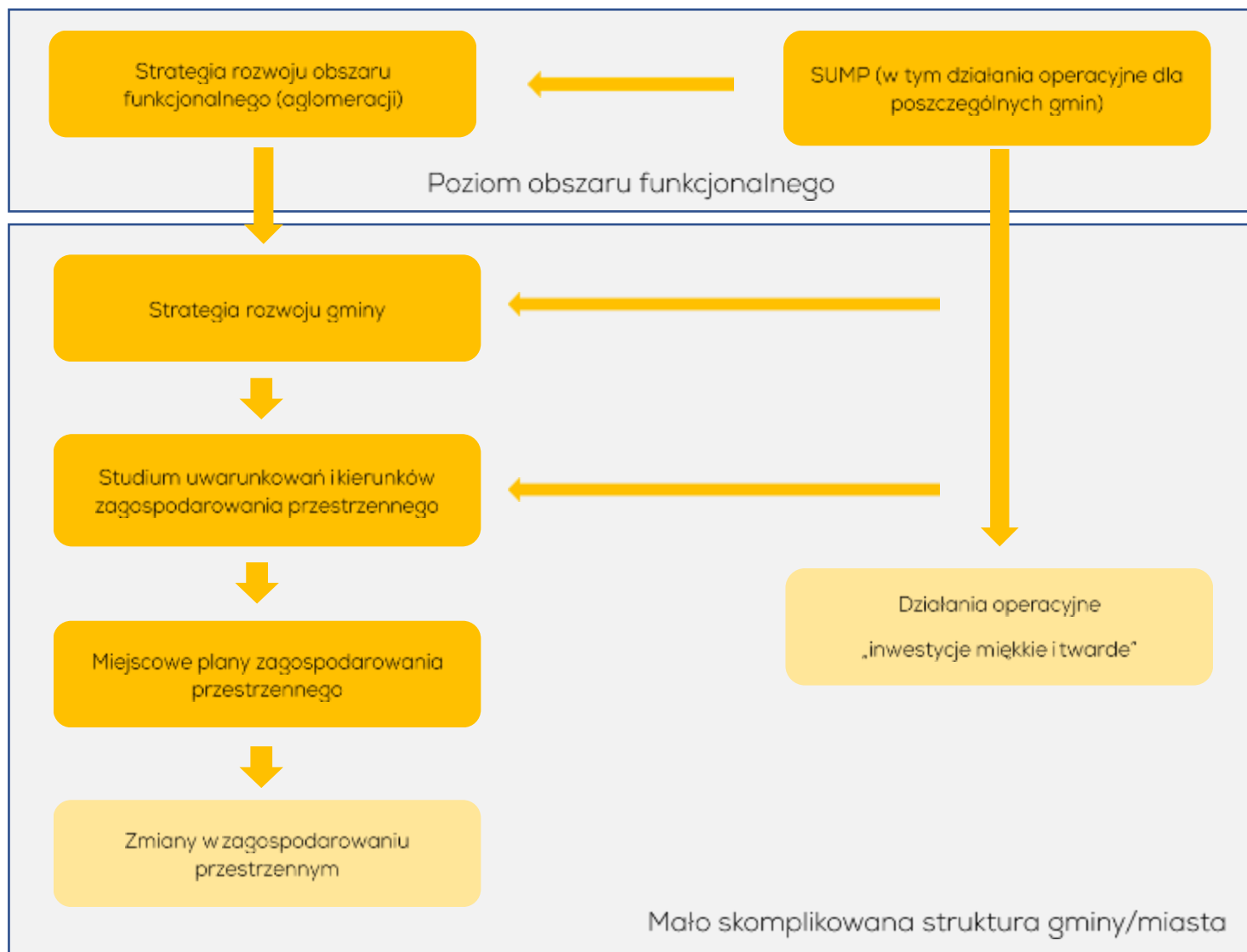
Bardzo duży obszar funkcjonalny

Bardzo duży obszar metropolitalny

Skomplikowana struktura gminy/miasta

SUMP A STRATEGIE - PROCES

Obszar funkcjonalny







WOLAŃSKI

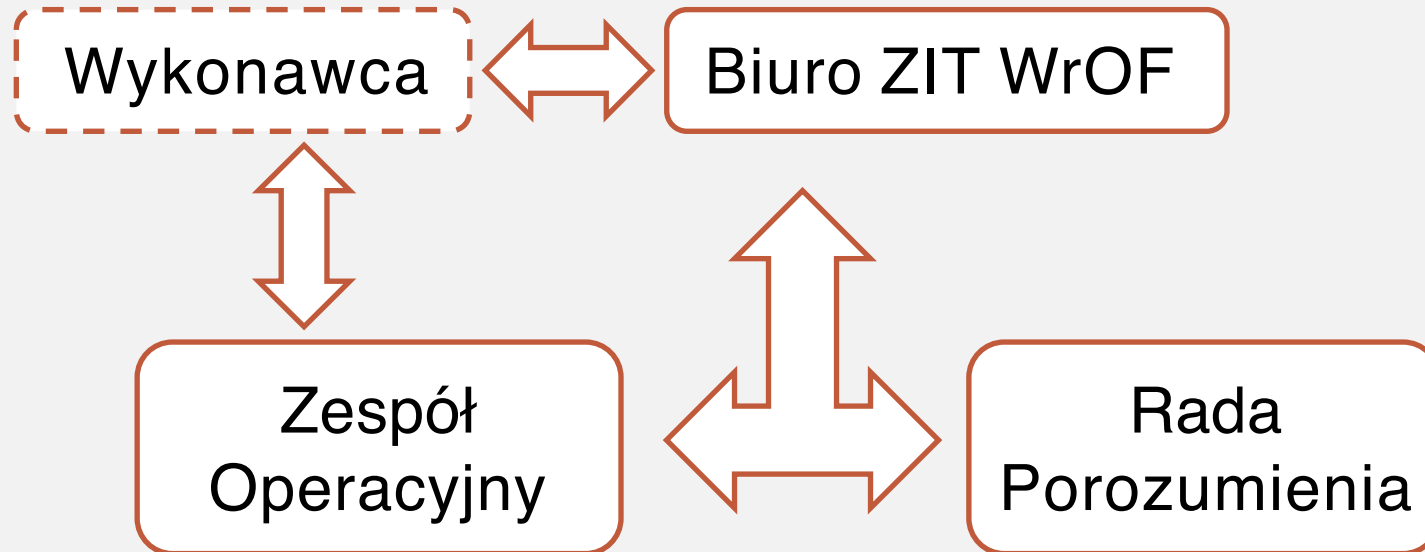


DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Elementy zarządzania projektem opracowania
Planu Zrównoważonej Mobilności
dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
Wrocławia (SUMP)
i jego relacje ze Strategią Rozwoju
Ponadlokalnego

Zarządzanie projektem SUMP

Zasady współpracy przy projekcie regulują postanowienia porozumienia międzygminnego (*podpisanego na art. 10 i 74 ust. o sam.gm*), w ramach którego powołano dwa organy stanowiące elementy systemu zarządzania realizacją projektu – Zespół Operacyjny oraz Radę Porozumienia.



Zarządzanie projektem SUMP -skład organów

Zespół Operacyjny

Skład:

- Przedstawiciele (pracownicy) gmin uczestniczących w projekcie –konsultanci merytoryczni
- **GOŚCIE**–przedstawiciele instytucji organizujących

Rada Porozumienia

Skład:

- Prezydent Wrocławia (Przewodniczący Rady)
- Burmistrzowie i Wójtowie Miast i Gmin uczestniczących w projekcie

Biuro ZIT WrOF

- realizacja, koordynacja współpracy, organizacja realizacji

Zarządzanie projektem SUMP- zadania i role w projekcie

Zespół Operacyjny

Główne zadania:

- aktywna współpraca z Biurem ZIT WrOF
- **udzielanie niezbędnych informacji i wsparcie operacyjne dla wykonawcy**
-

Rada Porozumienia

Rola w projekcie:

- funkcja nadzorcza nad przebiegiem procesu opracowania SUMP
- doradztwo strategiczne, opiniowanie i kontrola procesu realizacji projektu
- zatwierdzenie opracowanego SUMP poprzez podjęcie przedmiotowej uchwały

Etapy opracowania SUMP przez wykonawcę

- Działanie I – opracowanie diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Wrocławia;
- Działanie II – przeprowadzenie kompleksowego procesu konsultacji społecznych;
- Działanie III – opracowanie projektu SUMP;
- Działanie IV – przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, opracowanie ostatecznej wersji SUMP wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko;
- Działanie V - przygotowanie i przeprowadzenie działań promocyjnych dotyczących procesu opracowania i samego dokumentu SUMP

Zgodność i konsekwencja

Plan ma być zgodny z dokumentami szczebla regionalnego i lokalnego, w tym w szczególności spójny z następującymi dokumentami:

- Strategiami rozwoju gmin, powiatów, województw;
- Planami zagospodarowania przestrzennego;
- Studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia;
- Planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- Planami transportowymi;
- Planami gospodarki niskoemisyjnej;
- Programami ochrony środowiska;
- Lokalnymi/gminnymi programy rewitalizacji;
- Innymi lokalnymi dokumentami związanymi z mobilnością, transportem, ochroną środowiska itp.

Wykonawca dokona identyfikacji i przeglądu ww. dokumentów w zakresie każdej gminy MOFW i uwzględni ich zapisy w trakcie opracowywania PZM MOFW.

W trakcie opracowywania PZM MOFW należy wykorzystać następujące dokumenty o zasięgu obszarowym:

- Rekomendacje dla gmin ZIT w zakresie kierunków działań prowadzących do kształtowania zrównoważonej mobilności na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego;
- Kompleksowe Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu –KBR2018;
- Analiza funkcjonalno–finansowa opracowania i wdrożenia koncepcji wspólnego systemu biletowego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym.

Dla gmin, które nie są objęte powyższymi opracowaniami należy przeprowadzić badania w celu pozyskania brakujących danych i informacji koniecznych do opracowania PZM MOFW.

W ramach Działania I (diagnoza) Wykonawca ma wykorzystać dostępne dla części gmin MOFW dane przedstawione m.in. w opracowaniach: „Rekomendacje dla gmin ZIT w zakresie kierunków działań prowadzących do kształtowania zrównoważonej mobilności na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”, „Kompleksowe Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu –KBR2018” i „Analiza funkcjonalno–

SUMP a Strategia Rozwoju Ponadlokalnego

Obszar terytorialny opracowania

SUMP	Strategia
<ul style="list-style-type: none">• 38 gmin• ustalony na podstawie zidentyfikowanych, silnych powiązań transportowych (dokumenty/opracowania)	<ul style="list-style-type: none">• 19 gmin• ustalony na podstawie chęci wzajemnej współpracy i rozwoju integracji zainteresowanych JST

Podstawa opracowania

SUMP	Strategia
<ul style="list-style-type: none">• wytyczne Komisji Europejskiej dotyczące opracowania i wdrażania	<ul style="list-style-type: none">• ustawa o samorządzie gminnym• ustawa o zasadach prowadzenia

SUMP a Strategia Rozwoju Ponadlokalnego

Zakres przedmiotowy

SUMP

- obszar związany ze zrównoważoną mobilnością i transportem
- stanowi rozwinięcie zagadnień dotyczących mobilności i transportu opisanych w Strategii
- uwzględnia wymóg przeprowadzenia szerokich konsultacji społecznych



Strategia

- ogół zagadnień związanych ze strategicznymi kierunkami rozwoju gminy – m.in. zagadnienia związane z kwestiami społecznymi i kulturowymi, demografią, środowiskiem naturalnym, transportem, opieką zdrowotną itp. wraz z uwzględnieniem modelu funkcjonalno-przestrzennego
- uwzględnia wymóg przeprowadzenia szerokich konsultacji społecznych

WNIOSKI ZIT WROF

dotyczące prac nad przygotowaniem Strategii oraz SUMP

Z uwagi na konieczność symultanicznych prac nad przygotowaniem Strategii oraz SUMP oraz mając na uwadze możliwe różnice i wzajemne powiązania obu dokumentów, jak również wymóg zachowania ich spójności zasadne jest przyjąć następujące ogólne wnioski i działania:

- ✓ opracowanie dwóch osobnych dokumentów Strategii i SUMP, przy uwzględnieniu wzajemnego udziału osób i podmiotów zaangażowanych w prace nad jednym dokumentem w proces opracowania drugiego z tych dokumentów
- ✓ elementy części diagnostycznej dotyczące mobilności i transportu każdego z dokumentów powinny wykazywać powiązania - diagnoza w SUMP powinna stanowić rozwinięcie diagnozy obszaru mobilności i transportu zawartej w Strategii
- ✓ potencjalne inwestycje dotyczące mobilności/transportu wynikające z SUMP

Dziękuję za uwagę!

Magdalena Wdowiak-Urbańczyk
Dyrektor
Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego
Urząd Miejski Wrocławia



WOLAŃSKI



WZAJEMNE RELACJE SUMPÓW I INNYCH DOKUMENTÓW – DYSKUSJA PANELOWA

dr Michał Wolański

ROZWIĄZANIA

Sporządzanie różnych dokumentów w kilku zamówieniach publicznych

+ Możliwość wyłonienia kompetentnego wykonawcy do każdego dokumentu

- Konieczność koordynacji

Rekomendujemy przy dużych budżetach i kryteriach jakościowych przetargu



Sporządzanie różnych dokumentów w jednym zamówieniu publicznym

+ Spójność dokumentów

- Trudność z wyłonieniem wykonawcy, który się zna na wszystkich aspektach
- Możliwe kłopoty z finansowaniem

Rekomendujemy przy małym budżecie i małym potencjale własnym



Sporządzanie dokumentów in-house

+ Możliwość dobrej koordynacji

- Konieczność posiadania dużego zespołu planistycznego in-house i trudność z późniejszym zagospodarowaniem zespołu

Rekomendujemy przy bardzo dużym potencjale własnym

ROZWIĄZANIA KOORDYNACYJNE

Wzajemna synchronizacja harmonogramów

Niezwłoczne zapoznawanie się z Working Papers i raportami cząstkowymi oraz ich przekazywanie wykonawcom pozostałych opracowań

Stworzenie zespołów koordynacyjnych i rozmowy między wykonawcami

Integrując SUMP z innymi dokumentami trzeba pamiętać, żeby się nie „rozpłynął”, bo będzie podlegał ocenie eksperckiej

Nawet jeśli możliwe i zasadne jest zlecenie i przyjmowanie SUMP wspólnie z innymi dokumentami, SUMP powinien zachować fizyczną odrębność, zaś przy większych budżetach – mieć odrębnego wykonawcę

Istnieją różne metody koordynacji SUMP z innymi dokumentami i różne metody przyjmowania SUMP – nie ma złotego środka

Ale ważny jest świadomy wybór, koordynacja każdorazowo wymaga wysiłku, tak samo jak sam proces planowania. Pomocne mogą być m.in. raporty cząstkowe

Rozpoczęcie przygotowania SUMP wymaga uchwały inicjującej, jednak scoping można zrobić przed jej podjęciem



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ



WOLAŃSKI



PODSUMOWANIE, SPECYFIKA WSPARCIA ODBIORCÓW W ZINTEGROWANYM PROCESIE

dr Michał Wolański

WNIOSKI DLA WSPARCIA W PROJEKCIE

Jesteśmy zmuszeni przestrzegać, aby wsparcie SUMP było skupione właśnie na SUMP i ew. jego koordynacji z innymi dokumentami

Wykluczone jest jednak poświęcanie czynności w ramach pakietów wsparcia innym dokumentów

KOLEJNE WEBINARIA

Luty
2021

- Budowa logiki zmiany / interwencji, definiowanie i ocena scenariuszy SUMP + warsztaty

Rozważamy –
logistyka
miejska

Marzec
2021

- Planowanie przestrzenne + warsztaty

Maj
2021

- Monitoring i ewaluacja SUMP



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ