

Konferencja podsumowująca Pilotaż SUMP

- Projekt Pilotaż SUMP



WOLAŃSKI



WYZWANIA I ROZWIĄZANIA –
PILOTAŻ Z PERSPEKTYWY DORADCY

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

CO NAM DAŁ PILOTAŻ? (1)

Łatwy start

- Profesjonalne przedstawienie idei SUMP
- Scoping bez konieczności ponoszenia kosztów / deklaracji finansowych ze strony uczestników

Ukierunkowanie na problemy

- W zarządzaniu strategicznym naprawdę warto zadawać pytania!

Zaangażowanie interesariuszy

- Jednostki odpowiedzialne za zarządzanie strategiczne pokazały oczekiwania mieszkańców
- ZITy okazały się dobrą inwestycją – są gotowymi strukturami do budowy SUMPów metropolitalnych, czyli prawdziwych
- Duże zaangażowanie władz rządowych

CO NAM DAŁ PILOTAŻ? (2)

Unifikacja podejścia

- Dobry OPZ oraz metodyka warsztatów – nie odkrywaliśmy tego dla każdego z osobna
- Wspólne webinaria

Niezależny inżynier kontraktu

- Ocena ofert, narzędzi badawczych, produktów
- Rzeczywiście przydatny partner do dyskusji i oceny merytorycznej dokumentów

CO NAS (NIE) ZASKOCZYŁO?

Naprawdę duża chęć tworzenia zielonych, przyjaznych miast

- Dokonała się duża zmiana w oczekiwaniach mieszkańców, zauważana przez specjalistów od zarządzania strategicznego
- Chcemy zieleni i czystego powietrza
- Jesteśmy gotowi zaakceptować, że autostrady miejskie są przeciwnskuteczne
- Warto, by tę zmianę zauważyli specjaliści od transportu (widzą to strategicy i planiści)
- SUMP jest świetnym rozwiązaniem, by inwestycje transportowe były elementem miast, zielonych, przyjaznych, kompaktowych

Brak chęci deklarowania konkretnych działań

- Od lat pułapką są strategie dobre na papierze, wdrażane fragmentarycznie
- Ryzyko że w SUMPach będzie pokusa iść tą samą ścieżką

CZEGO BRAKUJE?

Krajowej i regionalnych polityk mobilności

- Wiele działań powinno zaczynać się „od góry” i trudno je inicjować przez samorząd – np. budowa osiedli wraz z przystankami kolejowymi, budowa systemów regionalnego transportu autobusowego, odpowiednie ramy planistyczne

Polityki aglomeracyjnej

- Niektóre ZITy nie są trwałe, zwłaszcza w mniejszych miastach – jasna droga współpracy i ewentualne wsparcie jej finansowania w początkowej fazie

Polityki integracji transportu

- Wiele samorządów niezależnie „obchodzi” te same złe przepisy np. dotyczące ulg ustawowych

CZEGO BRAKUJE?

Zrównoważonej mobilności w planowaniu strategicznym i przestrzennym

- Niechęć samorządów do podejmowania zmian w dokumentach planistycznych i strategicznych – koszty finansowe i polityczne zmian

Wykonawców

- Wykonawcy też muszą nauczyć się czym jest SUMP
- Dodatkowy problem projektantów ruchu, inżynierów ruchu

Ekspertów po stronie samorządów

- Rotacja kadr
- Wciąż za mało szkoleń :)
- Dodatkowy problem zarządców dróg

CZEGO BRAKUJE?

Systemu oceny SUMP

- Znane z góry kryteria byłyby dobrą motywacją

Systemu planowania zrównoważonej mobilności

- Dopiero powstające Regionalne Plany Transportowe – dodatkowy problem powiązania treści dokumentów

Zaangażowania władz wysokiego szczebla

- Planowanie to jest funkcja zarządcza!

CZEGO JEST ZA DUŻO?

Strategii przygotowywanych na raz

- Dla różnych obszarów
- Na różnym poziomie ogólności
- Skutkuje to również brakiem zaangażowania

SUMPów przygotowywanych na raz

- Mało wykonawców
- Niektóre oferty bardzo słabe, poniżej 50% możliwych punktów

CO Z TEGO WYNIKA?

Chcemy przyjaznych, zielonych miast i chcemy być odpowiedzialni za klimat – potrzebujemy SUMPów

Przy „dużych” tematach (SUMP, ale też np. Smart City) warto robić „duże” doradztwo

Kluczem są ludzie oraz ich kompetencje, a także polityki publiczne

Większy nacisk powinien być kładziony na ramy prawne oraz finansowe

Strategie w mniejszym stopniu powinny być wymogiem, zaś w większym – podlegać ocenie i determinować wielkość środków (w tym również ex post)



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Konferencja podsumowująca pilotaż

Wyzwania i rozwiązania: Pilotaż z perspektywy Inicjatywy Jaspers

Warszawa 22 luty 2022

Pilotaż SUMP –punkt startowy

- Brak powszechnej znajomości zasad SUMP
- Często stawianie znaku równości pomiędzy SUMP a „tradycyjnym” planem transportowym
- Różne – „mieszane” przekonania decydentów i lokalnych liderów odnośnie filozofii i idei SUMP
- Brak lokalnych dobrych przykładów i doświadczeń

Gdzie jesteśmy dzisiaj ?

Sukcesy:

- Upowszechnienie idei SUMP
- Wzrost świadomości społecznej znaczenia SUMP dla lokalnej społeczności
- Planowanie i wiedza lokalnej społeczności, urzędników i wykonawców -jak działać dalej
- Dostępność przykładowych dokumentów (OPZ, etc.)
- Wybrani wykonawcy (+/-)
- W dużych miastach zapewnione środki finansowe

Gdzie jesteśmy dzisiaj ?

Do dalszych działań:

- Brak w pełni wykonanego -opracowanego dokumentu SUMP
- Rezygnacja części miast z dalszych prac nad SUMP z powodu braku środków (małe i średnie miasta)
- Trudność łączenia, inkorporowania założeń i celów strategicznych SUMP z innymi dokumentami strategicznymi: lokalnymi i krajowymi (strategie rozwojowe, plany transportowe,...)
- W małych i średnich miastach – brak zapewnionych środków finansowych

Wyzwania (1)

- Zapewnienie współfinansowania – małe i średnie miasta
- Umocowanie prawne dokumentów SUMP
- Budowa aktywnych i konstruktywnych relacji pomiędzy gminami w ramach obszaru funkcjonalnego
- Stworzenie formalnych porozumień pomiędzy miastami (ośrodki centralne) a gminami ościennymi tworzącymi obszar funkcjonalny
- Planowanie winno wyprzedzać wizje technologiczne („budowa nie zaczynała się od dachu”)
- Jakość i doświadczenie – urzędnicy i firmy doradcze
- Odwaga i przywództwo – politycy, decydenci, lokalni liderzy

Wyzwania (2)

- Wzrost świadomości: jak brak często prowadzi do:

➤ Nieréalistyczne i napięte terminy realizacji

Era fragmentaryzacji

Model: taktyczne a strategiczne (krótkoterminowe cele mają priorytet)

Wylądowanie nacisku na wymagania zewnętrzne (np. kwalifikowalność do finansowania)

- Uzyskanie właściwej równowagi między pracą wewnętrzną a outsourcingiem



- Maksymalizacja efektywności istniejących planów i minimalizacja ich nakładania się
- Rzetelna ilościowa ocena planu i poważne ustalenie celów dla wskaźników
- Kwestie środowiskowe brane pod uwagę na wszystkich etapach planowania
- Właściwa integracja zmian klimatycznych

Zmiany klimatu jako element **Celów strategicznych**

Mitygacja

Redukcja emisji GC w układach transportowych

Adaptacja

Odporność klimatyczna układów transportowych



Mitygacjaa cele i wskaźniki monitorowania SUMP

- Jednym z celów SUMP jest redukcja emisji gazów cieplarnianych
- Powinna ona być powiązana ze skwantyfikowaną wartością docelową i być jednym ze wskaźników monitoringowych
- Zaleca się kwantyfikację emisji z układów transportowych objętych SUMP, co umożliwi:
 - zastosowanie tej wielkości do porównania wariantów planistycznych jako kluczowego kryterium
 - zdefiniowanie i ocenę wskaźników monitorowania:
 - ✓ Wartość bazowa: bieżące emisje GC (w roku bazowym)
 - ✓ Wartości docelowe: prognozowane emisje GC SUMP dla określonych lat

Przystosowanie do zmian klimatu w SUMP

- Wdrożenie koncepcji mobilności odpornej na zmiany klimatu
- Rozumienie i uwzględnienie klimatycznej podatności (i ryzyka) systemów transportowych: przeprowadzenie oceny podatności i ryzyka
- Możliwość uwzględnienia działań, które ograniczą ryzyko do „akceptowalnego poziomu”



Uwzględnianie w SUMP zmian klimatu: dotychczasowe doświadczenia, wyzwania i przykłady dobrych praktyk

- Ograniczenie emisji to zazwyczaj jeden z celów zrównoważonego planowania w dziedzinie transportu –lecz często wyrażany jedynie jakościowo
- Problemy metodyczne czasem dotyczą oszacowania emisji GC dla różnych scenariuszy i obecnej sytuacji –niekiedy nie jest dostępna odpowiednia analiza popytu i prognozy (np. model transportowy i dane wejściowe)

✓ Niedawne doświadczenia związane z przygotowaniem OPPZ dla SUMP to m.in.:

- Skwantyfikowanie emisji GC dla różnych scenariuszy (bazowego i alternatywnych) i stosowanie jako kryterium oceny opcji
- Zidentyfikowanie ryzyka związanego ze zmianą klimatu

Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027

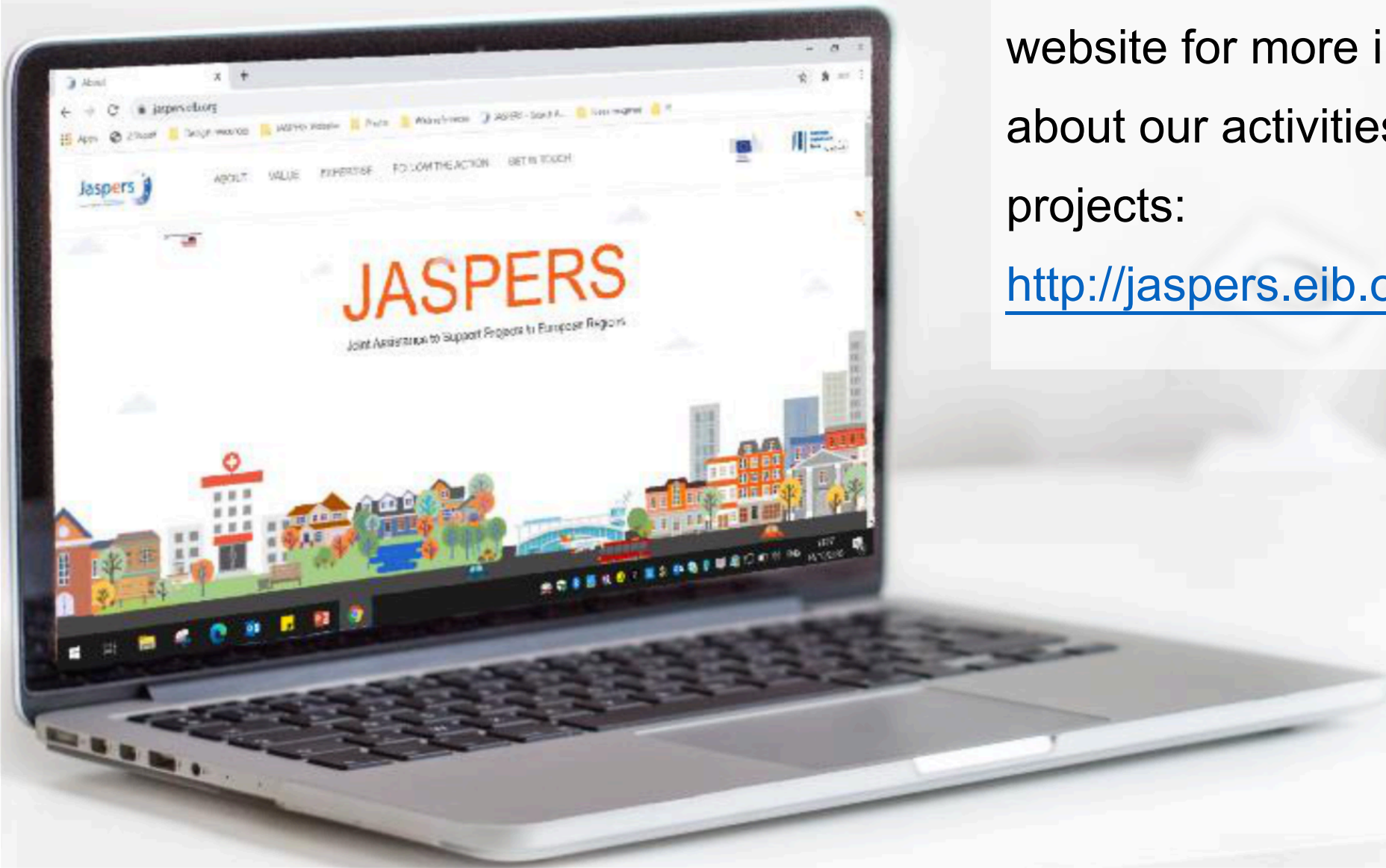
Konkluzje & rekomendacje:

- Poziom administracyjny i prawny -poprawa jakości i zwiększenie wydajności jakodrogado dobrej jakości SUMP
- Potrzeba lepszej integracji SUMP z różnymi planami, w tym z planami transportowymi wyższej rangi
- Dalszy rozwój wiedzy i budowanie kompetencji w procesie przygotowania SUMP: zasoby wewnątrz i outsourcing
- Należyte uwzględnienie w planie celów dotyczących zmian klimatycznych i aspektów środowiskowych
- Pożądane wdrożenie ogólnopolskiego systemu jakości i monitoringu SUMP

For more information:

Please visit JASPERS
website for more information
about our activities and
projects:

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





Mobilność miejska bardziej dostępna, zrównowazona i bezpieczna

Mirosław Dybowski
Dyrekcja Generalna
ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej
Wydział F.3 –Polska

Warszawa, dnia 22 lutego 2022 r.



European
Commission



Bieżące wyzwania

Negatywny wpływ transportu na środowisko i ludzi, w tym:

- Emisje gazów cieplarnianych;
- Zanieczyszczenie powietrza i hałas;
- Zatory drogowe;
- Ofiary wypadków drogowych.

Aspekty te znalazły odzwierciedlenie w unijnych dokumentach strategicznych:

- Europejski Zielony Ład;
- Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności;
- Pakiet Fit-for-55;
- Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń;
- Europejski plan walki z rakiem;
- Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej.



Unijny Pakiet Mobilności Miejskiej z 2013

Przeniesienie nacisku z poprawy płynności ruchu na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, klimat, zdrowie, dostępność i bezpieczeństwo poprzez:

- skoordynowane działania na płaszczyźnie terytorialnej, międzyinstytucjonalnej i tematycznej;
- koncepcję Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP-y);
- implementację opartą na niewiążących środkach wdrażania.

Ewaluacja Pakietu Mobilności Miejskiej przeprowadzona w 2021 r.:

- cele pakietu w zakresie zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu miejskiego nie zostały osiągnięte;
- brak przełożenia Pakietu na decyzje władz Państw Członkowskich na poziomie krajowym oraz na decyzje podmiotów prywatnych;
- nierównomierne wdrażanie założeń zrównoważonej mobilności w różnych Państwach Członkowskich;
- brak szerokiego upowszechnienia SUMP w miastach UE;
- ograniczone efekty inwestycji UE z powodu braku powiązania z SUMP;
- brak instrumentów zapewniających wysoką jakość SUMP oraz zapewniających ich skuteczne wdrażania;
- brak gromadzenia danych dot. mobilności niezbędnych dla monitorowania wdrożenia SUMP;
- potrzeba wsparcia UE w zakresie budowania kompetencji i wymiany informacji w zakresie opracowywania i wdrażania SUMP;
- bez podjęcia bardziej zdecydowanych działań **celów Europejskiego Zielonego Ładu nie uda się osiągnąć**.

Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej



Nowe Unijne Ramy Mobilności Miejskiej

Komunikat Komisji COM(2021)811 *final* publikowany w grudniu 2021

Cel:Przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską dzięki bardziej zdecydowanym działaniom, obejmującym m.in. inicjatywy legislacyjne oraz finansowanie.

Nacisk na:

Nisko-i zero-emisyjny publiczny transport zbiorowy

Wydajną, bezemisyjną logistykę miejską



Aktywną mobilność (np. pieszą, rowerową)

Rozwiązania cyfrowe dla rozwoju multimodalnej, zautomatyzowanej mobilności



Obszary interwencji





Węzły miejskie TEN-T

Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T:

- Zwiększenie liczby węzłów miejskich TEN-T w UE do 424;
- W praktyce wszystkie miasta powyżej 100 000 mieszkańców;
- Również miasta o mniejszej liczbie ludności -jeśli w regionie NUTS 2 nie ma węzła miejskiego o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców;
- W Polsce: 30 obszarów miejskich(pełna lista miast w Załączniku 2 do zmienianego rozporządzenia ws. Sieci TEN-T)





Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP-y)

Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T (opublikowana w grudniu 2021 r.):

- do końca 2025 r. –obowiązkowe przyjęcie SUMP-ów we wszystkich węzłach miejskich TEN-T;
- Obowiązkowe cele i wskaźniki SUMP dot. emisji gazów cieplarnianych, kongestii, wypadków drogowych i ich ofiar, podziału modalnego, dostępności usług mobilności, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu;
- Długoterminowy plan strategiczny połączony z krótkoterminowym planem wdrażania;
- Powiązanie SUMP z planowaniem przestrzennym;
- Kraje członkowskie będą zobowiązane przyjąć odpowiednie środki zapewniające zgodność SUMP z właściwymi wymogami;
- Pozostałe wiążące wymogi dla SUMP –w planowanym Załączniku V do Rozporządzenia TEN-T.

Pozostałe działania:

- do końca 2022 r. –rekomendacje KE dotyczące utworzenia krajowego programu wsparcia dla regionów i miast w zakresie przygotowania i wdrożenia SUMP, wraz z krajowym koordynatorem programu;
- do końca 2022 r. –nowej koncepcja SUMP;
- pełna integracja zagadnień logistyki miejskiej w SUMP;
- bieżące uzupełnianie i uaktualnianie wytycznych SUMP (www.eltis.org)



Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI)

Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T :

- do końca 2025 r. –zapewnienie gromadzenia i przesyłania danycho emisjach gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, podziale międzygałęziowym, dostępności usług w zakresie mobilności, oraz zanieczyszczeniu powietrza i zanieczyszczeniu hałasem w miastach;
- 1 rok od wejścia w życie zmienionego rozporządzenia TEN-T –Komisja wyda rozporządzenie wykonawcze ws. metodologii gromadzenia danych dot. mobilności

Pozostałe działania :

- Pilotażowy zestaw 19 wskaźników SUMI już opublikowany na stronie KE: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en
- do końca 2022 r. –wskaźniki SUMI zostaną poprawione i zaktualizowane wraz z powiązaniem narzędziem do analizy porównawczej;
- w 2023 r. –w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) uruchomiony zostanie program wsparcia dla państw członkowskich w zakresie gromadzenia danych na potrzeby monitorowania wskaźników SUMI.



Multimodalny i inteligentny transport publiczny

Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T:

- do końca 2030 r. –multimodalna integracja transportu pasażerskiego w węzłach miejskich TEN-T, w tym budowa pasażerskich węzłów przesiadkowych (np. „parkuj i jedź”) wyposażonych w stacje ładowania pojazdów;
- do końca 2030 r. –obowiązek zapewnienia w miejskich węzłach TEN-T dostępu do informacji o podróżach, możliwości dokonywania rezerwacji, uiszczania opłat za podróż i pobierania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych;
- do końca 2040 r. –budowa przynajmniej jednego towarowego terminalu intermodalnego wystarczającej przepustowości każdym z miejskich węzłów TEN-T.

Pozostałe działania:

- zwiększenie finansowania UE dla inwestycji w obszarze miejskiego transportu publicznego;
- rozważenie możliwości a) łożenia naprzewoźników o obowiązk przekazywania danych w czas rzeczywistym dot. m.in. rozkładu jazdy i informacji o utrudnieniach / opóźnieniach -w ramach przeglądu rozporządzenia 2017/1926.



Aktywna mobilność i mikromobilność

Propozycja nowego rozporządzenia ws. sieci TEN-T:

- obowiązek zapewnienia dostępności i ciągłości ciągów pieszych i rowerowych jako połączeń do budowanej lub rozbudowywanej infrastruktury kolejowej i drogowej;
- obowiązek integracji aktywnych form mobilności w multimodalnych węzłach przesiadkowych.

Pozostałe działania:

- zwiększona rola mobilności pieszej i rowerowej w zaktualizowanych wytycznych SUMP;
- opublikowany nowy przewodnik tematyczny dot. mikromobilności;
- do końca 2022 r. –planowane nowe dla niechronionych użytkowników dróg;wytyczne w zakresie jakości infrastruktury;
- planowane nowe przepisy dot. bezpieczeństwa urządzeń mikromobilności.





Innowacyjność i cyfryzacja

Planowane działania obejmą m.in.:

- do 2022 r. –propozycja nowych przepisów dot. dotyczących wykorzystywania szczególnie chronionych danych handlowych w celu świadczenia usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej;
- w2022r.–przedstawienie działań dla utworzenia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności, w celu zapewnienia dostępu i wymiany tych danych (w tym na szczeblu miejskim);
- w 2022 r. –przeprowadzenie badania dla identyfikacji rozwiązań cyfrowych i technicznych w celu skuteczniejszego i bardziej przyjaznego dla użytkownika zarządzania strefami ograniczonego dostępu pojazdów w obszarach miejskich;
- nowe wytyczne dotyczące lokalnego transportu na życzenie, w tym taksówek, prywatnego przewozu osób itd.;
- dalszy rozwój inicjatywy CIVITAS(<https://civitas.eu/>).



Inne działania:

Propozycja rozporządzenia ws. infrastruktury paliw alternatywnych –COM(2021) 559 final:

- ogólnodostępne punkty ładowania dla pojazdów ciężkich w każdym węźle miejskim TEN-T o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW:
 - do końca 2025 r. – łączna moc stacji ładowania: co najmniej 600 kW,
 - do końca 2030 r. – łączna moc stacji ładowania: co najmniej 1200 kW;
- do końca 2030 r. –co najmniej jedna ogólnodostępna stacja tankowania wodoru w każdym węźle miejskim TEN-T.

Miasta neutralnie klimatycznie:

- 359,3 mln EUR z programu „Horyzont Europa” na lata 2021–2023 na początkowy etap realizacji misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast.

Podnoszenie świadomości, pomoc techniczna i dialog społeczny:

- Kontynuacja inicjatywy Europejskiego Tygodnia Mobilności;
- Pomoc techniczna na szczeblu regionalnym i lokalnym oferowana m.in. z funduszy UE oraz Instrumentu Wsparcia Technicznego;
- Do 2022 r. –reforma dot. Grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej.



Dziękuję za uwagę

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu
Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej

#MobilityStrategy #EUGreenDeal #funduszeUE



European
Commission

Wsparcie finansowe na opracowanie SUMP

Departament Programów Infrastrukturalnych
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej



POIiŚ 2014-2020

Wsparcie finansowe na opracowanie SUMP

jak odpowiedź na potrzeby miast przeprowadzony pilotażu
o charakterze doradczym

nabór
poza konkursowy

nabór
konkursowy



nabór pozakonkursowy

Kierowany do miast wojewódzkich i ich
obszarów funkcjonalnych

Dotyczy inwestycji uwzględnionych
w strategii ZIT

*Nabór w
toku*

nabór konkursowy

Kierowany do miast średnich

Niezależnie od posiadania strategii ZIT

*Ogłoszenie:
21 lutego
br.*



FEnIKS 2021-2027

SUMP jako warunek

- Zapisy Feniks –odzwierciedlenie zapisów Umowy Partnerstwa
- Negocjacje UP w toku
- Obecnie przyjęte zapisy UP –warunek dla miast wojewódzkich

SUMP jako możliwość

- FENIKS kontynuuje możliwość finansowania prac nad przygotowaniem SUMP
- Rozważana kontynuacja wsparcia doradczego

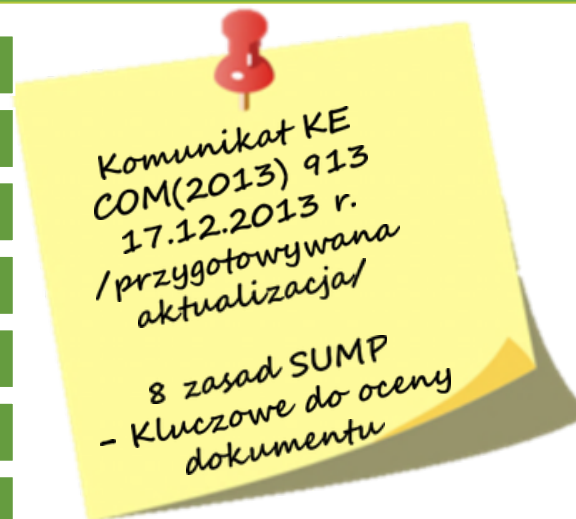


Kiedy mówimy, że SUMP jest SUMPem?

Trwają prace nad systemem oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
Efekty działań zostaną zaprezentowane niedługo.

8 zasad

- Wyznaczone cele
- Perspektywa krótko i długoterminowa
- Ocena bieżących i przyszłych wyników
- Wszystkie gałęzie transportu
- Współpraca horyzontalna i wertykalna
- Podejście partycypacyjne
- Zapewnienie monitorowania celów
- Weryfikacja jakości





Dziękuję za uwagę

Departament Programów Infrastrukturalnych
**Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej**

ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa



Konferencja podsumowująca Pilotaż SUMP

- Projekt Pilotaż SUMP