



PROSPERITY



MOKYMŲ TEMOS SANTRAUKA

Žemėvalda ir judumo valdymas

Atsakingas autorius: Karl-Heinz Posch | FGM-AMOR

Data:

6.11.2017

Būklė:

Galutinė



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



1 Įvadas

Mokymų tema: Žemėvalda ir judumo valdymas DJMP

Pagrindinis instruktorius: Karl-Heinz Posch, Austrijos judumo studijų centras

Planuodami žemės panaudojimą, galite pakeisti būsimų gyventojų judumo įpročius, kadangi statybos leidimai išduodami remiantis žemėvaldos planais, kuriuose numatomas užstatymo tankumas, skirtinga žemės panaudojimo paskirtis bei transporto infrastruktūrai skirtas plotas. Statybos leidimuose gali būti nurodyti tam tikri reikalavimai judumo planavimui, pvz. bendrai finansuojama transporto infrastruktūra ar automobilių stovėjimo vietų skaičius, o tai dar labiau įtakos būsimų vartotojų judumo įpročius.

Šioje mokymų sesijoje apžvelgsime žemės naudojimo planavimo ir judumo valdymo ryšius. Be to, atliksime grupinę užduotį, kurios tikslas – paruošti dalyvius sunkioms situacijoms, kuomet tenka dirbti su skirtingus lūkesčius turinčiomis suinteresuotomis šalimis.

Taip pat bus pristatomi sėkmingai įgyvendintų projektų, kuriuose žemės naudojimo planavimas padėjo pakeisti judumo įpročius, pavyzdžiai bei tebevykstantis moderniausias naujo Vienos rajono plėtros projektas, kuriame dalyvauja ir šių mokymų instruktorius.

Mokymų tikslai

- (1) Suprasti judumo sampratą ir judumo pokyčių galimybes;
- (2) Susipažinti su pagrindiniais žemėvaldos planavimo faktoriais, galinčiais pakeisti judumo įpročius;
- (3) Suprasti skirtingų suinteresuotų šalių požiūrius į žemės naudojimo planavimo procesą; ir
- (4) Suprasti galimas žemėvaldos planų sąsajas su DJMP.

2 Judumas

2.1 Modalinis kelionių pasiskirstymas

Bendrai paėmus, kai kurie judumo įpročiai yra itin stabilūs, nepaisant juos veikiančių išorinių veiksnių: pavyzdžiui, per vieną dieną vienas gyventojas vidutiniškai įvykdo 3-4 keliones, keliavimui per dieną vidutiniškai skiriama 60-90 minučių ir pan. Skirtumas galima pastebėti tik būduose, kuriais vykdomos šios kelionės: automobiliu, pėsčiomis, dviračiu ar viešuoju transportu.

Keliavimo būdų pasirinkimas stipriai skiriasi įvairiuose miestuose ir šalyse. Yra tokių miestų, kuriuose beveik 40% visų kelionių yra nuvažiuojama dviračiu, kituose - 50% nuvažiuojama viešuoju transportu, o dar kituose - 80% nuvažiuojama automobiliu. Ir visuose juose vidutinis kelionių skaičius ir jų trukmė yra daugmaž tokie patys! Todėl norint pakeiti judumo įpročius, būtina pakeisti kelionių būdo pasirinkimą.

2.2 Judumo valdymas

Veiksmingo judumo valdymo tikslas – pakeisti kelionės būdo pasirinkimą ten, kur yra sprendžiama dėl šio pasirinkimo: namuose, darbovietėse, renginiuose ir pan. Kita vertus,

sprendimo pokyčių taip pat galima siekti tinkamu metu, tai yra, kuomet žmonės svarsto apie savo judumo įpročius: keičiant gyvenamąją vietą, darbovietę ar vaikų mokyklą.

Judumą taip pat veikia išoriniai veiksniai, kuriuos galima suskirstyti į skatinančius (traukos priemonės) bei trukdančius (stabdymo priemonės). Galime nustatyti mažesnius ar didesnius automobilių stovėjimo įkainius, automobilių mokesčius ar viešojo transporto bilietus, arba galime sukurti tokią infrastruktūrą, kuri paskatintų tam tikrų keliavimo būdų pasirinkimą (pavyzdžiui, gerus pėsčiųjų ar dviračių takus arba puikias automobilių stovėjimo aikštes).

Vienas svarbus papildomas judumo valdymo tikslas – paskatinti žmones automobilius naudoti ekonomiškiau, t.y. nevažinėti automobiliais po vieną, tačiau naudotis automobilių dalijimosi sistema ar pavežti kitus žmones.

2.3 Žemės naudojimo planavimas ir judumo valdymas naujuose plėtros projektuose

Žemės naudojimo planavimas yra stipriai susijęs su judumu. Kadangi žemėvaldos planai dažniausiai yra ilgalaikiai ir retai keičiami, planuojant naują plėtros projektą itin svarbu iš anksto pagalvoti apie judumą. Judumo įpročius yra labai sunku pakeisti kai viskas jau yra pastatyta, ir dar sunkiau, kai šie įpročiai jau yra nusistovėję.

Nauji plėtros projektai gali apimti visą miesto rajoną (kaip kad pavyzdžiui Seestadt Aspern Vienoje ar Vauban Freiburge) arba tik konkrečią teritoriją (kaip kad Sihlcity Ciuriche).

Tokių plėtros projektų privalumai akivaizdūs – žmonės bei juose dalyvaujančios organizacijos apsvarsto judumą tinkamoje vietoje ir tinkamu metu bei yra labiausiai linkę pakeisti ar pritaikyti judumo įpročius. Todėl, žemėvaldos planai ir projekto vystytojams nustatyti reikalavimai itin svarbūs keičiant judumo įpročius.

3 Kaip žemės naudojimo planavimas gali įtakoti judumą?

3.1 Žemės panaudojimo ypatumai

Numatomas teritorijos užstatymo tankumas ir įvairovė yra svarbiausi žemėvaldos planų elementai, įtakojantys judumą. Įvairovė reiškia žemės naudojimą skirtingoms reikmėms bei mažesnius atstumus iki įvairių paslaugų, o tankumas – veiksmingesnę infrastruktūros, ypač viešojo transporto, gatvių bei automobilių stovėjimo, panaudojimą.

Be to, viešąsias erdves bei gatves itin svarbu paversti įdomiomis vietomis – pasirinkti nemonotonišką ir netradicinę architektūrą, sukurti įvairovę „pirmojo aukšto“ lygmenyje, t.y. parduotuves, kavines, restoranus, atvirus biurus, o ne įvažiavimus į garažus, betono ar stiklo sienas, automobilių stovėjimo vietas ar aptvertus privačius sodus. Puikus būdas pasiekti didesnės įvairovės – suplanuoti gana mažus plotus vienam architektui, nes tai automatiškai garantuoja estetinę ir struktūrinę įvairovę.

Neužtikrinus įvairovės, pakankamo tankumo bei įdomių gatvių, žmonės važinės automobiliais net jei bus sukurta kita judumo infrastruktūra, pavyzdžiui viešojo transporto stotelės ar dviračių takai.

3.2 Transporto infrastruktūra

Žemėvaldos planai, tam tikru lygiu, taip pat numato būsimą transporto infrastruktūrą: pvz. gatvių pločius, kelių ir gatvių tinklo tankumą, pėsčiųjų ir dviračių takus, vietą viešojo transporto infrastruktūrai.

Be to, žemėvaldos planai gali būti orientuoti į tam tikrą transporto infrastruktūrą – galima sukurti tokį planą, kuriame bus užtikrintas pakankamas tankumas bei puiki viešojo transporto sistema. Kita vertus, galima suplanuoti tokią gatvių sistemą, kuri skatintų dviračių bei pėsčiųjų eismą. Žinoma, galima suplanuoti taip, kad viskas būtų lengvai pasiekama automobiliu ir užtikrinti pakankamai vietų automobilių stovėjimui, tačiau tai tik padidins besinaudojančių automobiliais skaičių.

4 Žemės naudojimo planavimą įtakojančys reikalavimai

Judumas gali būti valdomas ar pakeistas tam tikruose žemės naudojimo planavimo etapuose ar dalyse. Svarbiausi, tačiau ne visi, elementai yra šie:

- Aplinkosaugos teisinė bazė;
- Bendras planavimo procesas;
- Sąlygų bei reikalavimų nustatymas;
- Automobilių stovėjimo tvarkos bei reikalavimų nustatymas;
- Detalieji vietovės planai;
- Statybos leidimų išdavimo tvarka; ir
- Stebėsenos, vertinimo, kontrolės ir pritaikymo tvarka.

5 Žemėvaldos planai ir DJMP

5.1 Žemėvaldos planavimo charakteristikos

- Žemėvaldos planai yra numatyti įstatymu (ir privalomi), o DJMP - ne
- Žemės panaudojimo planavimas gali vykti keliais lygiais:
 - Bendrasis žemėvaldos planas regiono lygmenyje
 - Miesto žemėvaldos planas
 - Detalus vietovės plėtros planas

5.2 DJMP ir žemėvaldos planų koordinacija

Būtų optimalu, jei DJMP ir žemėvaldos planų kūrimas vyktų paraleliai ir jie būtų koordinuojami tarpusavyje.

Todėl itin svarbu skatinti skirtingų departamentų bendradarbiavimą ir organizuoti jungtinius seminarus dar prieš pradėdant planuoti konkrečias teritorijas. Tokiu būdu būtų galima geriau suprasti suinteresuotų šalių lūkesčius ir pasiekti aktyvesnio jų dalyvavimo DJMP procese.

6 Išvados

Tikimės, kad ši santrauka ir pristatymas jums bus naudingi ir padės geriau suderinti žemės naudojimo ir darnaus judumo planavimą jūsų mieste. Žemiau esančioje lentelėje galite rasti nuorodas į naudingus šaltinius. Jei turite papildomų klausimų, susisieki su Karl-Heinz Posch elektroniniu paštu (posch@fgm.at), tačiau atkreipkite dėmesį, kad PROSPERITY projektas baigsis 2019 m. rugpjūčio mėnesį ir po šios datos negalime garantuoti atsakymų į visus klausimus.

7 Papildoma mokymų medžiaga

Jau įgyvendintų ES projektų mokymų medžiaga yra laisvai prieinama. Kai kuri juose pateikiama informacija gali būti pasenusi, tačiau nuorodos vis dar naudingos.

Šaltinis	Turinys ir aprašymas
MaxLupo gairės ir MAX projekto medžiaga	MAX projektas tęsėsi 2006-2009 metais. Viena jo dalių, nagrinėjusi judumo valdymo ir žemės naudojimo planavimo sąsajas, vadinosi MaxLupo. Nors Max projekto internetinė svetainė nebeaktyvi, visą svarbiausią informaciją galite rasti EPOMM puslapyje: http://epomm.eu/maxlupo
EPOMM naujienlaiškiai	EPOMM pastoviai išleidžia naujienlaiškius, kurie yra itin naudingi visiems specialistams. Paskutinės internetinės naujienos: http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&lan=en Žemės naudojimo planavimo ir judumo valdymo integracijos tema http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&lan=en Taip pat galite rasti puikų Push&Pull projekto „Gero automobilių stovėjimo valdymo link“ aprašymą
Push and Pull projektas	Push&Pull (2014-2017) projekto internetinėje svetainėje daug naudingos informacijos apie automobilių stovėjimo valdymą – ypač apie maksimalias automobilių stovėjimo ribas ir minimalius reikalavimus. Informaciją rasite: http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15 Nuoroda į pristatymą anglų kalba: http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt Santrauką lietuvių kalba rasite: http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_LT.docx
KonSULT – žinių bazė apie darnų žemės mieste panaudojimą ir transportą	Ši žinių bazė buvo atnaujinta Ch4llenge (http://www.sump-challenges.eu/) projekto metu 2015 ir 2016 metais. Joje rasite nemažai dokumentų apie taip vadinamas politikos gaires http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/ Konkrečiau, dalyje apie žemės panaudojimą pateikiama informacija apie tankumą, mišrią žemės panaudojimo paskirtį, viešąjį transportą skatinančius žemėvaldos planus, reikalavimus automobilių stovėjimo aikštelėms ir sąlygas užsakovams.