



# PROSPERITY




## PODSUMOWANIE TEMATU SZKOLENIA

Zagospodarowanie  
przestrzenne i zarządzanie  
mobilnością

Autorzy: Karl-Heinz Posch | FGM-AMOR

Data: 6.11.2017

Status: Końcowy

2020  
  
**CiViTAS**  
Cleaner and better transport in cities  
PROSPERITY



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

 European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans

# Spis treści

<b>1 WPROWADZENIE .....</b>	<b>3</b>
<b>1 MOBILNOŚĆ.....</b>	<b>3</b>
1.1    PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH .....	3
1.2    ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ .....	4
1.3    ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE I MOBILNOŚĆ W NOWYCH INWESTYCJACH .....	4
<b>2 JAK PLANOWANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MOŻE WPŁYNAĆ NA MOBILNOŚĆ.....</b>	<b>4</b>
2.1    WZORCE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	4
2.2    INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA.....	5
2.3    WYMOGI W ODNIESIENIU DO NIEKTÓRYCH PUNKTÓW PLANOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO .....	5
<b>3 PLANOWANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO I SUMP.....</b>	<b>6</b>
3.1    CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO .....	6
3.2    WSPÓŁPRACA MIĘDZY SUMP A PLANOWANIEM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	6
<b>4 WNIOSKI .....</b>	<b>6</b>
<b>5 DOSTĘPNE MATERIAŁY SZKOLENIOWE .....</b>	<b>6</b>

# 1 Wprowadzenie

**Temat szkolenia:** Gospodarka przestrzenna i zarządzanie mobilnością w ramach SUMP

**Główny trener obszaru tematycznego:** Karl-Heinz Posch, FGM Austrian Mobility Research

Planowanie zagospodarowania przestrzennego ma bardzo silny wpływ na zachowania mobilnościowe przyszłych mieszkańców, ponieważ plany zagospodarowania przestrzennego determinują gęstość, zróżnicowane wykorzystanie funkcji, przestrzeń na infrastrukturę transportową, a pozwolenia na budowę zależą od planowania przestrzennego. Takie pozwolenia na budowę mogą być powiązane z określonymi obowiązkami deweloperów w zakresie mobilności, np. współfinansowaniem infrastruktury transportowej lub ilością zapewnianych miejsc parkingowych, a tym samym wpływać na zachowania mobilnościowe przyszłych użytkowników.

Ta sesja szkoleniowa dostarczy informacji na temat związku pomiędzy planowaniem przestrzennym a zarządzaniem mobilnością. Obejmuje ona ćwiczenie grupowe, które przygotowuje uczestników do niekiedy trudnych realiów postępowania ze stronami o odmiennych interesach.

Szkolenie pokaże również kilka bardzo udanych przykładów, w których planowanie przestrzenne z powodzeniem wpłynęło na mobilność. Mowa też będzie o najnowszym przykładzie rozwoju nowej dzielnicy miasta w Wiedniu, w którym trener aktywnie uczestniczył.

## Cele edukacyjne

- (1) Zrozumienie definicji mobilności i tego, co można zmienić;
- (2) Przegląd czynników planowania przestrzennego, które mogą mieć wpływ na mobilność;
- (3) Rozumienie poglądów różnych zainteresowanych stron w procesie planowania przestrzennego; oraz
- (4) Rozumienie, w jaki sposób planowanie przestrzenne może być powiązane z SUMP.

# 1 Mobilność

## 1.1 Podział zadań przewozowych

Zasadniczo niektóre elementy zachowań transportowych są bardzo stabilne, niezależnie od okoliczności zewnętrznych: średnia dzienna liczba podróży na osobę wynosi od 3 do 4 podróży dziennie, a średni czas spędzony na przemieszczaniu się wynosi od 60 do 90 minut dziennie. Tym, co różni te sytuacje, jest środek transportu wykorzystywany do podróży w ramach tego ograniczonego budżetu czasowego: samochód, pieszo, rower i transport publiczny.

Wybór środka transportu różni się znacznie w zależności od miasta i kraju. Są miasta, w których aż do 40% podróży odbywa się rowerem, w innych miastach nawet 50% podróży odbywa się transportem publicznym, a w jeszcze innych aż 80% podróży odbywa się samochodem. We wszystkich tych miastach średni czas spędzony na podróżach i średnia liczba wyjazdów jest zbliżona! Dlatego jeśli chcesz wpływać na mobilność, musisz mieć wpływ na wybór środka transportu.

## 1.2 Zarządzanie mobilnością

Efektywne zarządzanie mobilnością polega na próbie wpływania na wybór środka transportu w miejscu, w którym dokonuje się tych wyborów: np. w domu, w miejscu pracy, podczas imprez/wydarzeń. Inną możliwością jest wybranie właściwego czasu na zmiany - momentu, w którym ludzie zastanawiają się nad swoją mobilnością: np. kiedy zmieniają miejsce zamieszkania lub pracy, albo podejmują decyzje, gdzie dzieci będą chodzić do szkoły.

Ponadto istnieją również czynniki zewnętrzne, które zarządzają mobilnością, często w formie zachęt (działania "pull") lub czynników zniechęcających (działania "push"). Można wprowadzić wyższe lub niższe taryfy na parkowanie i jazdę samochodem lub korzystanie z transportu publicznego, można też udostępnić infrastrukturę ułatwiającą korzystanie z niektórych środków transportu, takich jak dobre warunki do ruchu pieszego, dobra infrastruktura rowerowa czy doskonałe parkingi.

Jednym z innych ważnych celów zarządzania mobilnością jest również lepsze wykorzystanie samochodu (uzyskanie większej liczby osób w samochodzie podczas jazdy) poprzez wspólne korzystanie z samochodu (carsharing i car-pooling).

## 1.3 Zagospodarowanie przestrzenne i mobilność w nowych inwestycjach

Zagospodarowanie przestrzenne ma bardzo silny wpływ na mobilność. Ponieważ jest ono stabilne w dłuższym okresie czasu (zwykle wymaga to czasu, aby zmienić zbudowane struktury), niezwykle ważne jest uwzględnienie mobilności w trakcie rozwoju nowego obszaru. Bardzo trudno jest zmieniać zachowania związane z mobilnością po zbudowaniu wszystkiego, tym bardziej, gdy zachowanie związane z mobilnością już zostało ugruntowane.

Nowo zagospodarowanym obszarem może być cała dzielnica miasta (jak pokazano na przykładach Seestadt Aspern w Wiedniu i Vauban we Freiburgu) lub tylko pewien obszar (jak pokazano na przykładzie SihlCity w Zurychu).

Korzyść z tego jest oczywista: nowe inwestycje to właściwe miejsce i właściwy moment, w którym zarówno ludzie, jak i organizacje muszą je uwzględnić i są najbardziej gotowe do zmiany i dostosowania zachowań związanych z mobilnością. Zagospodarowanie przestrzenne oraz warunki ramowe ustalone dla deweloperów mają ogromny wpływ na zachowania transportowe.

# 2 Jak planowanie zagospodarowania przestrzennego może wpłynąć na mobilność

## 2.1 Wzorce zagospodarowania przestrzennego

Kluczem do zachowania mobilności są gęstość i różnorodność rozwoju. Różnorodność prowadzi do zróżnicowanego użytkowania i mniejszych odległości do pokonania, większa

gęstość zaludnienia prowadzi do bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury, w szczególności transportu publicznego, ulic i obiektów parkingowych.

Ważne jest również, aby stworzyć pewne przepisy, dzięki którym przestrzenie publiczne, a zwłaszcza ulice staną się interesujące - co oznacza przeciwieństwo monotonnej architektury, a także zapewnić różnorodne usługi na poziomach parterowych budynków: np. sklepy, kawiarnie, restauracje, otwarte biura zamiast np. wjazdów do garażu, betonowych lub szklanych ścian, parkingu samochodowego, prywatnych, ogrodzonych ogródków. Doskonałym sposobem na uzyskanie większej różnorodności jest posiadanie relatywnie małych działek na jednego dewelopera i architekta – zapewnia to różnorodność wyglądu i konfiguracji.

Bez różnorodności, odpowiedniej gęstości zaludnienia i interesujących ulic, ludzie będą korzystać z samochodów jako głównego środka transportu, nawet jeśli dostępna jest inna infrastruktura, taka jak transport publiczny i ścieżki rowerowe.

## 2.2 Infrastruktura transportowa

Zagospodarowanie przestrzenne do pewnego stopnia determinuje również zapewnioną infrastrukturę transportową: np. wielkość i gęstość dróg i sieci ulic, przepisy dotyczące poruszania się pieszo, jazdy na rowerze i transportu publicznego.

Ponadto, zagospodarowanie terenu może być zorientowane na infrastrukturę - można mieć zabudowę zorientowaną na transport publiczny z koncentracją zagęszczenia na dobrze obsługiwanych przystankach transportu publicznego. Możesz mieć w rozwoju sieć ulic, która jest doskonała do jazdy na rowerze i chodzenia pieszo - oczywiście możesz też wszystko zorientować tak, aby mieć łatwy dostęp do samochodu i rozległy parking - ale to doprowadzi do wysokiego poziomu wykorzystania samochodu.

## 2.3 Wymogi w odniesieniu do niektórych punktów planowania zagospodarowania przestrzennego

Istnieją pewne etapy / elementy planowania przestrzennego, w ramach których można wpływać / zarządzać mobilnością. Obejmują one między innymi, ale nie wyłącznie:

- Prawo ochrony środowiska;
- Ogólny proces planowania;
- Ustalanie warunków i obowiązków planowania;
- Ustanowienie standardów i przepisów dotyczących parkowania;
- Szczegółowy plan zagospodarowania terenu (np. plany główne);
- Tworzenie procesu wydawania pozwoleń na budowę; oraz
- Monitorowanie, ocena i egzekwowanie oraz dostosowanie.

## 3 Planowanie zagospodarowania przestrzennego i SUMP

### 3.1 Charakterystyka zagospodarowania przestrzennego

Planowanie przestrzenne jest ustawowe (obowiązkowe na mocy prawa), SUMP nie jest wymagane; oraz

- Planowanie przestrzenne może być prowadzone na różnych poziomach:
  - Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego na poziomie regionalnym;
  - Miejski plan zagospodarowania przestrzennego; oraz
  - Szczegółowy plan zagospodarowania terenu

### 3.2 Współpraca między SUMP a planowaniem zagospodarowania przestrzennego

Optymalnym rozwiązaniem byłoby równoległe prowadzenie działalności SUMP i planowanie przestrzenne w bardzo skoordynowany sposób.

Dlatego ważne jest, aby starać się o komunikację między działami i wspólne warsztaty na długo przed rozwojem konkretnych obiektów. W ten sposób możliwe jest lepsze zrozumienie priorytetów różnych zainteresowanych stron, a następnie osiągnięcie wyższego poziomu współpracy jest o wiele bardziej wykonalne.

## 4 Wnioski

Mamy nadzieję, że ten zestaw notatek i prezentacja będą przydatne i pomogą Państwu zintegrować proces planowania zagospodarowania przestrzennego w ramach własnego miejskiego SUMP. Źródła bardziej szczegółowych informacji znajdują się w poniższej tabeli. Jeśli macie Państwo pytania, prosimy kierować je do Karl-Heinz Posch'a [posch@fgm.at](mailto:posch@fgm.at) (należy zwrócić uwagę, że projekt PROSPERITY kończy się w sierpniu 2019 roku, a więc po tym terminie nie możemy zagwarantować udzielenia odpowiedzi, chociaż zrobimy wszystko, co w naszej mocy).

## 5 Dostępne materiały szkoleniowe

Na szczęście w ramach wcześniejszych projektów UE dostępne są już dość liczne materiały szkoleniowe. Niektóre części mogą być nieco przestarzałe, ale nadal są przydatne.

Źródło	Zawartość i opis
Wytyczne MaxLupo i materiały z projektu MAX	Projekt MAX realizowany w latach 2006-2009, którego częścią była integracja zarządzania mobilnością z planowaniem zagospodarowania przestrzennego - ta część nosiła nazwę MaxLupo. Ponieważ strona Max nie jest już dostępna online, EPOMM udostępnia te ważne materiały pod adresem:

	<a href="http://epomm.eu/maxlupo">http://epomm.eu/maxlupo</a>
Biuletyny EPOMM	<p>EPOMM regularnie publikuje biuletyny informacyjne, które są dobrym źródłem informacji dla każdego praktyka. Najnowsze e-wiadomości to między innymi:</p> <p><a href="http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&amp;lan=en">http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&amp;lan=en</a></p> <p>W sprawie integracji planowania przestrzennego i zarządzania mobilnością</p> <p><a href="http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&amp;lan=en">http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&amp;lan=en</a></p> <p>Doskonałe wprowadzenie do projektu Push&amp;Pull - Droga do dobrego zarządzania parkowaniem.</p>
Projekt Push & Pull	<p>Strona internetowa projektu Push&amp;Pull (2014-2017) zawiera bardzo przydatne materiały na temat parkowania - szczególnie istotny jest materiał dotyczący maksymalnych podaży parkingowych i minimalnych wymogów dotyczących parkowania, który można znaleźć na stronie internetowej:</p> <p><a href="http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15">http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15</a></p> <p>Bezpośredni link do slajdów w języku angielskim znajduje się tutaj:</p> <p><a href="http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt">http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt</a></p> <p>Do polskiego dokumentu tutaj:</p> <p><a href="http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_PL.docx">http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_PL.docx</a></p>
KonSULT - Baza wiedzy na temat zrównoważonego zagospodarowania terenu i transportu w miastach	<p>Baza wiedzy została zaktualizowana w 2015 i 2016 r. podczas realizacji projektu Ch4llenge (<a href="http://www.sump-challenges.eu/">http://www.sump-challenges.eu/</a>) i zawiera szereg interesujących plików w tak zwanym Podręczniku Politycznym</p> <p><a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/</a></p> <p>Interesująca jest w szczególności sekcja nt. gospodarki przestrzennej, w której można znaleźć informacje na temat gęstości i zróżnicowania terenu, użytkowania gruntów w celu wsparcia transportu publicznego, standardów parkowania i udziału deweloperów.</p>