



PROSPERITY



STRESZCZENIE TEMATU SZKOLENIA

Przyjęcie podejścia SUMP w małych i średnich miastach

Odpowiedzialny Autor/Autorzy: Aljaž PLEVNIK | UIRS

Odpowiedzialny Współautor: Mojca BALANT | UIRS

Data: 05.10.2017

Status: Ostateczny



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



Spis Treści

1	WPROWADZENIE	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
2	DOTYCHCZASOWE DOŚWIADCZENIE	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
3	KROKI SUMP - ZNACZENIE DLA MNIEJSZYCH MIAST I WYZWANIA STOJĄCE PRZED NIMI	4
4	ANALIZA PRZYPADKU	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
5	CZY PODEJŚCIE SUMP DZIAŁA NA POZIOMIE DZIELNICY?FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	
6	LEKTURA UZUPEŁNIAJĄCA.....	7

1 Wprowadzenie

Temat szkoleń: Przyjęcie podejścia SUMP w małych i średnich miastach

Główni trenerzy z danego obszaru tematycznego: Aljaž PLEVNIK and Mojca BALANT, UIRS

Ten temat szkoleniowy przybliży możliwości i wyzwania związane z wprowadzeniem planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) w małych i średnich miastach. Plany SUMP są tradycyjnie skierowane do większych miast, zwykle powyżej 100 000 mieszkańców. Połowa obywateli europejskich mieszka jednak w mniejszych miastach, stojąc przed konkretnymi wyzwaniami związanymi z mobilnością zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju i planowaniem transportu.

Cele dydaktyczne

Temat szkolenia skierowany jest do przedstawicieli wyżej wymienionych mniejszych miast, którzy są odpowiedzialni za transport i mobilność, przedstawicieli szczebla krajowego z zainteresowanych krajów, którzy są zaangażowani w opracowywanie i koordynowanie krajowych programów SUMP, oraz do krajowych punktów kontaktowych, które są również partnerami w projekcie CIVITAS PROSPERITY.

Prezentowano w nim szereg argumentów świadczących o tym, że podejście SUMP jest istotne dla małych miast. Prezentuje on szereg wyciągniętych wniosków i studiów przypadku z miast poniżej 100 000 mieszkańców oraz wykorzystuje praktyczne ćwiczenia, aby pokazać, w jaki sposób koncepcja planowania SUM może być skutecznie dostosowana do miast i projektów różnej wielkości. Daje wgląd w możliwości wykorzystania podejścia SUMP na różnych poziomach (mikro, lokalnym, regionalnym, krajowym) i daje uczestnikom wiedzę o jego korzyściach oraz wyzwaniach i rozwiązaniach.

Sesja szkoleniowa obejmuje następujące cztery tematy.

2 Istniejące doświadczenie

W niniejszym rozdziale przedstawiono i omówiono odpowiednie doświadczenia i wnioski wyciągnięte ze Słowenii i dwóch europejskich projektów dotyczących przygotowania planów zrównoważonego zarządzania miejskiego w małych i średnich miastach, w tym dowody na to, że plany zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP) działają na różną skalę oraz typowe korzyści i wyzwania napotkane podczas procesu przygotowania planów zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP).

Istnieje już kilka przykładów i metodologii dostępnych w zakresie doświadczeń z SUMP dla małych i średnich miast. Doświadczenia Słowenii obejmują trzy plany SUMP - jeden dla miasta średniej wielkości (Lublana, 280 000 mieszkańców), jeden dla małego miasta (Ljutomer, 10 000 mieszkańców) i jeden dla regionu (Nova Gorica / Gorizia, 100 000 mieszkańców w regionie). Wszystkie te przypadki wiązały się z pewnymi wspólnymi wyzwaniami, które obejmowały ustanowienie systemu i formalnych ram planowania zrównoważonej mobilności i zarządzania nią, zrównoważenie wykorzystania różnych rodzajów transportu, reformę systemu transportu publicznego, wykorzystanie potencjału ruchu rowerowego i pieszego oraz optymalizację ruchu

samochodowego i towarowego. Aby ustalić ramy planowania SUMP, w przypadku trzech planów SUMP wymieniono czynniki, które pomogły w procesie, bariery, które napotkano i które trzeba było pokonać, a co najważniejsze, wyciągnięte wnioski. Kluczowym i pozytywnym przesłaniem jest to, że wszystkie trzy miasta/regiony skorzystały na tym procesie.

Ponadto przedstawiono dwa projekty europejskie, które dotyczyły planów zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP) dla mniejszych miast i ich kluczowe istotne wyniki. Jednym z projektów jest BUMP, którego celem jest wzmocnienie możliwości rozwoju SUMP w miastach liczących 40-350 tys. mieszkańców. Główna działalność BUMP obejmowała szkolenia, coaching, wymianę i budowanie potencjału. Drugim projektem jest Poly-SUMP, który opracował metodologię zrównoważonego planowania mobilności dla regionów policentrycznych. Metodologia ta opiera się na wytycznych UE SUMP i została opracowana we współpracy z 6 regionami uczestniczącymi w projekcie.

Na zakończenie sesji przedstawiono wspólne przesłania, które opierają się na wnioskach wyciągniętych z tych wszystkich przykładów. Niektóre z nich mogą być powiązane z wszystkimi poziomami zrównoważonego planowania mobilności miejskiej, podczas gdy inne są ściślej związane z małymi i średnimi miastami. Należy również podkreślić, że niezależnie od wielkości miasta, kluczowe znaczenie ma krajowe wsparcie dla planów zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP) i zrównoważonego planowania mobilności w mieście.

3 Kroki SUMP – znaczenie i wyzwania stojące przed mniejszymi miastami

Niniejszy rozdział przedstawia kluczowe cechy koncepcji SUMP i w ten sposób stanowi punkt wyjścia do dyskusji na temat znaczenia i wyzwań każdego kroku, jak również kolejności działań w rozwoju SUMP dla mniejszych miast.

SUMP jako nowa koncepcja planowania

Komisja Europejska szeroko propaguje SUMP jako nową koncepcję planowania, która jest w stanie stawić czoła wyzwaniom i problemom związanym z transportem na obszarach miejskich w bardziej zrównoważony i integracyjny sposób, a także zapewnić społeczeństwu szeroki zakres korzyści. Ponieważ negatywne skutki transportu dotyczą miasta różnej wielkości, podejście takie może przynieść korzyści wszystkim miastom. Przygotowano wytyczne SUMP (2011, 2014), aby pomóc miastom w przygotowaniu planów SUMP, ale zalecają one bardzo kompleksowy proces planowania, który może przytłoczyć mniejsze miasta przy mniejszych zasobach. Głównym tematem tej sesji są wyzwania metodologiczne związane z procesem przygotowania SUMP dla mniejszych miast oraz sposoby radzenia sobie z nimi.

Kluczowe elementy koncepcji SUMP

Aby skutecznie zoptymalizować proces przygotowania SUMP, miasta muszą zrozumieć, które z kluczowych elementów koncepcji SUMP są określone w pakiecie mobilności miejskiej (2013 r.). Mają one kluczowe znaczenie dla wprowadzenia zmian w planowaniu transportu i są następujące:

1. Cele i zadania

Każdy plan SUMP opiera się na zestawie jasnych i dobrze ustrukturyzowanych celów, które mają na celu poprawę dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości i zrównoważonej mobilności i transportu do, przez i w obrębie obszaru planowania.

2. Długoterminowa wizja i jasny plan działania

Wizja SUMP obejmuje idealny stan infrastruktury i usług transportowych i komunikacyjnych w perspektywie długoterminowej. Z drugiej strony, plan realizacji obejmuje krótkoterminową realizację strategii, określając harmonogram realizacji środków, podział obowiązków oraz wymagane zasoby i finanse..

3. Ocena obecnych i przyszłych wyników

Obecna sytuacja systemu transportowego powinna być oceniana zgodnie z wizją i celami, ale także optymalizowana tak, aby nie wyczerpała zasobów miasta. Musi ona stanowić punkt odniesienia, na podstawie którego można mierzyć przyszłe postępy i wyniki, oraz definiować cele SMART, którymi należy się kierować przy wdrażaniu planu.

4. Zrównoważony i zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu

Plan zrównoważonego zarządzania miejskiego sprzyja zrównoważonemu rozwojowi wszystkich istotnych rodzajów transportu, zachęcając jednocześnie do przechodzenia na bardziej zrównoważone rodzaje transportu. Plan zawiera zintegrowany zestaw środków technicznych, infrastrukturalnych, politycznych i miękkich, mających na celu poprawę wyników i efektywności pod względem kosztów w odniesieniu do zadeklarowanego celu i celów szczegółowych.

5. Integracja pozioma i pionowa

Wysoki poziom współpracy, koordynacji, konsultacji i budowania potencjału pomiędzy różnymi szczeblami administracji rządowej i odpowiednimi organami musi być częścią opracowania i wdrożenia planu zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP).

6. Podejście partycypacyjne

Przejrzyste i partycypacyjne podejście jest podstawą koncepcji SUMP. Wszystkie właściwe podmioty - obywatele i zainteresowane strony - powinny być zaangażowane w opracowywanie i wdrażanie planu, aby zapewnić wysoki poziom zrozumienia, akceptacji i wsparcia.

7. Monitorowanie, przegląd, sprawozdawczość

Postępy w osiągnięciu celów i szczegółowych celów planu zrównoważonego zarządzania miejskiego i jego realizacji powinny być regularnie oceniane na podstawie wybranych wskaźników. Należy podjąć odpowiednie działania w celu zapewnienia terminowego dostępu do odpowiednich danych, a sprawozdania z oceny powinny stanowić podstawę przeglądu realizacji oraz być podawane do wiadomości publicznej.

8. Zapewnienie jakości

Władze szczebla krajowego i gminy powinny dysponować mechanizmami i wystarczającą wiedzą w celu zapewnienia jakości i zatwierdzenia zgodności planu SUMP z wymogami koncepcji SUMP.

Główne elementy koncepcji SUMP są częścią lub są ściśle powiązane z działaniami w ramach cyklu planowania SUMP. Drugim celem jest zatem omówienie znaczenia tych działań dla mniejszych miast i ich kolejności w tym procesie. Miasta, które przygotowały już plany SUMP, zauważyły już, że nie wszystko musi być zrobione w takiej kolejności, jak w okręgu. Na przykład, podczas gdy budżet i finansowanie jest w wielu miastach kluczowym elementem planu SUMP, może się zdarzyć, że sam plan SUMP może działać jako mechanizm zabezpieczający finansowanie w przyszłości w innych miastach. Również kamień milowy "Przyjęty dokument SUMP" może być mylący. Polityczne zaangażowanie w realizację planu musi zostać ustanowione na samym początku procesu, a następnie stale wzmacniane aż do przyjęcia planu, a następnie w celu zapewnienia politycznego wsparcia dla planu na etapie jego realizacji. Uczestnicy są zatem kierowani przez cykl planowania SUMP, aby na tej podstawie zidentyfikować i przedyskutować znaczenie i wyzwania każdego kroku, jak również kolejność działań przy opracowywaniu SUMP dla mniejszych miast.

4 Analiza przypadku

W tym rozdziale przedstawiono przykłady rozwoju i wdrażania SUMP w mniejszych miastach. Uzupełniają je przykłady wyzwań związanych z mobilnością, charakterystycznych dla małych i średnich miast, oraz typowe środki służące ich przewyżczeniu.

Małe miasto z udanym SUMP-em

Ponieważ najlepszym i najbardziej efektywnym sposobem na przeniesienie nowego podejścia do planowania jest doświadczenie podobnego miasta lub organu, przykłady planów zrównoważonego zarządzania miejskiego w mniejszych miastach są omawiane w trakcie tej sesji. Przedstawiono sprawdzone metody i podejścia oraz opisano charakterystyczne wyzwania stojące przed małymi i średnimi miastami, a także typowe środki służące ich przewyżczeniu.

Sztandarowym słoweńskim projektem SUMP dla małego miasta jest Ljutomer z 3.300 mieszkańcami w samym mieście i 12.000 w całej gminie. Pierwszy SUMP Ljutomeru został przygotowany jako ogólnopolski pilotaż dla małych miast w 2012 roku. Miasto zgłosiło się do Europejskiej Nagrody SUMP 2012 i znalazło się w trójce finalistów. Sukces pierwszego planu SUMP był jednym z kluczowych powodów dalszego wdrażania środków i skoncentrowania się na zrównoważonej mobilności, a także doprowadził do odnowienia planu SUMP w 2017 r. w ramach krajowego przetargu. Obecnie Ljutomer pozostaje wiodącą słoweńską gminą pod względem wielkości w dziedzinie zrównoważonego planowania mobilności miejskiej.

Wspólne wyzwania

Jak udowodniono w przypadku Ljutomeru i innych przykładów z mniejszych miast w całej Europie, ta grupa miast stoi przed pewnymi wspólnymi wyzwaniami. Najczęściej wymieniane są ograniczone zasoby, społeczności zorientowane na samochód i transport publiczny.

Ograniczone zasoby przejawiają się na kilku poziomach. Mniejsze miasta mają mniejsze budżety, mniej osób jest dostępnych do pracy w SUMP, a personel jest na ogół mniej wyspecjalizowany, ponieważ jedna osoba musi zazwyczaj zajmować się kilkoma obszarami planowania i zarządzania. Wyzwaniem tym najczęściej zajmują się unijne i krajowe systemy finansowania, zatrudnienie konsultantów zewnętrznych oraz udział w projektach UE oferujących szkolenia, budowanie potencjału i wymianę doświadczeń.

Niestety, w mniejszych miastach często występują społeczności bardzo zorientowane na samochody, pomimo ogólnie krótszych tras podróży. Wynika to często z braku infrastruktury dla zrównoważonych środków transportu (chodzenie pieszo i jazda na rowerze) oraz postrzegania odległości, a ponadto ma negatywny wpływ na zdrowie publiczne. Rozwiązania częściej obejmują działania miękkie, takie jak imprezy podnoszące świadomość i kampanie zachęcające do chodzenia pieszo i jazdy na rowerze oraz promujące ich pozytywny wpływ. Niektóre miasta wprowadziły już jednak również surowe środki i priorytety w zakresie zrównoważonych środków transportu, wspólnej przestrzeni i różnych rodzajów przebudowy krajobrazu ulicznego.

Transport publiczny jest trzecim co do częstości występowania wyzwaniem dla mniejszych miast. W wielu przypadkach zapewnienie regularnego transportu publicznego jest dla nich zbyt kosztowne ze względu na niewielką liczbę potencjalnych użytkowników, a często także dużych obszarów, które muszą zostać nim objęte. Z drugiej strony, miasta te stoją w obliczu tych samych zmian demograficznych, co inne większe gminy, z których coraz więcej osób starszych jest najściślej związanych z transportem publicznym. Pomimo trudnej sytuacji istnieje już wiele dobrych praktyk i udokumentowanych praktyk pracy. Obejmują one takie rozwiązania, jak transport na żądanie, usługi świadczone przez Wspólnotę lub wolontariuszy, integracja ze szkolnymi autobusami i utworzenie zdecentralizowanej agencji.

5 Czy podejście SUMP sprawdza się na poziomie dzielnic?

W tym rozdziale krótko wyjaśniono cel ćwiczenia w grupie i zawarto materiały dla uczestników oraz wsparcie dla trenera.

Praca w grupach

Celem tej pracy w grupie jest poprowadzenie uczestników przez proces planowania projektu na poziomie dzielnicy z wykorzystaniem głównych elementów koncepcji SUMP. Uczestnicy muszą opracować krok po kroku plan poprawy transportu i mobilności w danej szkole. Celem ćwiczenia jest pokazanie użyteczności podejścia SUMP w różnych skalach - od ulicy, szkoły lub dzielnicy, poprzez miasto lub gminę, aż po region.

Uczestnicy powinni być podzieleni na grupy maksymalnie 3-4 osobowe. Gotowe do użycia wydruki do realizacji pracy grupowej znajdują się w dokumencie "Koncepcja treningowa".

6 Lektura uzupełniająca

W niniejszym rozdziale zamieszczono linki do materiałów wykorzystanych do przygotowania niniejszego szkolenia i innych istotnych dokumentów

BUMP (2016): Rozwijanie planów zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP) w średnich i małych miastach

Sprawozdanie z projektu BUMP na temat wniosków wyciągniętych podczas coachingu miast w ramach projektu BUMP. Raport zawiera przydatne informacje o doświadczeniach projektu BUMP z pracy z średnimi miejskimi planami SUMP (40.000 i 350.000 mieszkańców).

Źródło: <http://www.bump-mobility.eu/Download.ashx?url=/media/93314/lessons-learnt-while-coaching-cities.pdf>

ENDURANCE (2016): Zrównoważona mobilność w małych miastach i na obszarach wiejskich

ENDURANCE e-aktualizacja na temat znaczenia metodologii SUMP dla mniejszych miast stanowi doskonałe podsumowanie tematu szkolenia wraz z linkami do dalszych informacji.

Źródło: http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/0216/doc/eupdate_en.pdf lub <http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0216&lan=en>

EPTA (2014): Public transport in small and medium-sized cities

Dokument określający stanowisko w sprawie projektu EPTA ma na celu pomoc obszarom wiejskim oraz małym i średnim miastom, które chcą poprawić swój transport publiczny.

Źródło: <http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/position-paper-en.pdf>

PLEVNIK A. (2015): Podjęcie wyzwania.

Dokument dla czasopisma "Thinking Cities" przedstawia postępy Słowenii w planowaniu SUM. Opisano w nim ewolucję planów zrównoważonego zarządzania miejskiego w Słowenii oraz ich testowanie na mniejszą skalę.

Źródło: <http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/thinking-cities---spring-2015---web.pdf>

PLEVNIK A., DEMŠAR - MITROVIČ P. (2015): Działania wspierające SUMP podjęte przez rząd krajowy w Słowenii

Prezentacja zawiera informacje na temat rozwoju SUMP w Słowenii. Został on przedstawiony na 2. Europejskiej Konferencji w sprawie planów zrównoważonego zarządzania miejskiego w Bukareszcie.

Źródło: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/17-06-2015_plevnik-sump_slovenian_national_support.pdf

Poly-SUMP (2014): Metodologia Poly-SUMP - Jak opracować SUMP dla regionu policentrycznego

Wytyczne wprowadzają metodologię opracowania planu zrównoważonego zarządzania miejskiego dla regionu o profilu policentrycznym i przekraczającego granice administracyjne. Metodologia może być przydatna dla małych miast w regionach policentrycznych.

Źródło: <http://www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP-SUMP-guidelines-FINAL.pdf>