

SUMCITYNET

міста за покращення доступності і
кліматично-сталу міську мобільність

СТАЛА МІСЬКА МОБІЛЬНІСТЬ ВОРКШОПИ В УКРАЇНІ

СЕМІНАР 1


K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze
mail: biuro@kud-doradztwo.pl

Матеуш Зайонц
Мачей Ґабори

Вроцлав листопад 2021



Зміст презентації

- 
- Стала міська мобільність та її переваги для міста (на прикладі різних міст)
 - Керівні принципи ЄС щодо Планів сталої міської мобільності (ПСММ)
 - Передові практики, приклади ПСММ та заходи сталої мобільності на прикладі польських міст та міст з ЄС

➔ Що таке ПСММ



ПСММ – це (документ) інноваційний підхід до:

- покращення умов життя мешканців за рахунок приділення більшої уваги охороні навколишнього середовища та клімату
- планування нових інвестицій, відповідно до очікувань мешканців
- шляхів та можливостей пересування жителів міста, агломерації
- просторового планування в містах, агломераціях

➔ Чи означають терміни «мобільність» та «транспорт» одне й те саме?



- мобільність стосується не лише пересування мешканців, а й надання доступу до їх місць призначення
- термін «транспорт» до сих пір в основному стосувався моторизованих форм руху
- всі підрозділи/відділи, що функціонують в муніципалітеті/місті/агломерації, беруть участь у плануванні мобільності
- планування мобільності включає також транспортне планування

➔ Що ми робили раніше



- Розробляли стратегії розвитку міст/агломерацій

- Розробляли стратегії розвитку транспорту

- Розробляли плани сталого розвитку громадського транспорту

- Робили транспортні дослідження





Відмінності між традиційним транспортним плануванням та «методологією» ПСММ

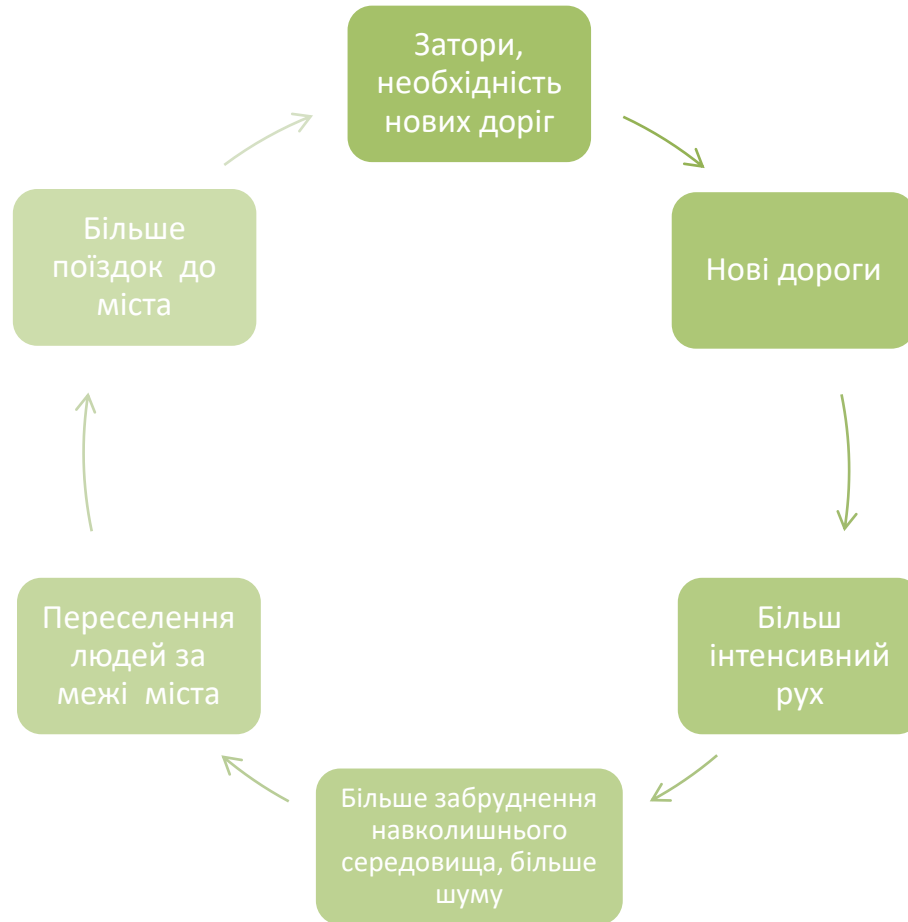
Традиційний підхід	Підхід ПСММ
Акцент на дорожньому русі	Акцент на людях
Мета: пропускна здатність та швидкість дорожнього руху	Мета: доступність і якість життя
Зосереджений на транспортних засобах	Інтегрований з просторовим плануванням, економічним розвитком, соціальними потребами, якістю навколишнього середовища та здоров'ям
Короткостроковий та середньостроковий	Довгострокове бачення
Адміністративні межі міста	Функціональні території з урахуванням приміських зон
Політичний мандат і планування силами експертів	Важливі зацікавлені сторони та суспільство, які беруть активну участь
Є сферою інженерів дорожнього руху	Міждисциплінарне планування
Зосереджений на інфраструктурі	Поєднання інфраструктури, ринку, сервісу, інформаційних та рекламних рішень
Обмежена оцінка впливу	Регулярна оцінка та формування процесів навчання та вдосконалення

Чи виправданий перехід від транспортного планування до планування мобільності?

- Дослідження і спостереження, проведені у великих містах Європи і США, показали, що розвиток дорожньої інфраструктури призводить до того, що ми подорожуємо більше, а не обов'язково ефективніше, швидше.
- Подорожуючи більше, ми все більше руйнуємо навколишнє середовище та негативно впливаємо на клімат.
- Ентоні Даунс опублікував дослідження про те, що на швидкісних дорогах, які ведуть до міст, рух в години пік досягає максимальної пропускної спроможності, отже, розширення доріг не робить їх вільнішими. Подальші дослідження в цьому напрямку призвели до парадоксу Даунса-Томсона про те, що інвестиції в дорожню мережу погіршують умови дорожнього руху через зниження привабливості громадського транспорту. Спрямування більшої кількості фінансових ресурсів на інвестиції та утримання дорожньої мережі означає, що відповідно менше витрат спрямовується на розвиток та експлуатацію залізничного та громадського транспорту.



➔ Зачароване коло розвитку транспорту на прикладі дорожнього будівництва



➔ Зачарване коло розвитку транспорту на прикладі поганої політики паркування



➔ Керівні принципи ЄС щодо ПСММ

- Керівні принципи розробки та впровадження Плану сталої міської мобільності
- Інструмент самооцінки плану сталої міської мобільності
- Європейська платформа з питань сталої міської мобільності з інформацією про концепцію та планування ПСММ
- Ініціатива CIVITAS для підтримки міського транспорту та діяльності з міської мобільності
- Європейська програма URBACT також охоплює міську мобільність
- Настанови CIVITAS Prosperity - Розробка плану стійкої міської мобільності





Funded by
the European Union



RARR
RZESZOWSKA AGENCJA
ROZWOJU REGIONALNEGO

PL-BY-UA
2014-2020

➔ Керівні принципи ЄС щодо ПСММ

З моменту публікації першого видання Настанов з розробки та виконання ПСММ наприкінці 2013 року вони стали головним європейським керівним документом для практиків міського транспорту та мобільності, що займаються розробкою та впровадженням Планів сталої міської мобільності.

Багато міст Європи та світу розробили ПСММ, а численні проекти та програми, що фінансуються Європейським Союзом, принесли цінні знання, які допомогли містам розробити нове покоління планів мобільності.



K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Funded by
the European Union



RARR
RZESZOWSKA AGENCJA
ROZWOJU REGIONALNEGO

PL-BY-UA
2014-2020

➔ Керівні принципи ЄС щодо ПСММ

Serwis Programu
Infrastruktura i Środowisko

Skorzystaj | **O Programie** | Wiadomości | Punkty Informacyjne

Unia Europejska

🔍 Szukaj w serwisie 🔄 Serwisy programów

Strona główna > Dowiedz się więcej o programie > Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Dokumenty i wytyczne

09.07.2020

1. Wytyczne dot. opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej (PDF) [↗](#)
2. Narzędzie samooceny planu zrównoważonej mobilności miejskiej (PDF) [↗](#)
3. Europejska platforma dot. planów zrównoważonej mobilności miejskiej zawierająca informacje nt. koncepcji i planowania SUMP [↗](#)
4. Inicjatywa CIVITAS wspierająca działania na rzecz transportu miejskiego i mobilności miejskiej [↗](#)
5. Europejski Program URBACT obejmujący również mobilność miejską [↗](#)
6. Poradnik Civitas Prosperity - opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PDF 2 MB)
7. Poradnik GUS w zakresie przeprowadzania ankietowego badania mobilności transportowej ludności (PDF 4 MB)
8. Generyczny Opis Przedmiotu Zamówienia oraz elementy SIWZ na opracowanie SUMP (wersja 1.0) [↗](#)

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

TOPIC GUIDE:
**SUSTAINABLE URBAN
MOBILITY PLANNING IN
SMALLER CITIES AND TOWNS**

K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl

➔ Як підготуватися до розробки ПСММ (для міста, гміни, району або агломерації)

- Визначення території, на яку поширюватиметься ПСММ
- Оцінка потенціалу та ресурсів територіальної одиниці/агломерації
- Створення / призначення проєктної команди
- Планування залучення мешканців та зацікавлених сторін
- Визначення проблем та можливостей територіальної одиниці міста/агломерації, які обговорюватимуться





Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

➔ 12 krokів до розробки гарного ПСММ



- Крок 1:** Створіть робочі структури
- Крок 2:** Визначте рамки планування
- Крок 3:** Проаналізуйте ситуацію з мобільністю
- Крок 4:** Розробіть та спільно оцініть сценарії
- Крок 5:** Розробіть бачення та стратегії із зацікавленими сторонами
- Крок 6:** Визначте цілі та індикатори
- Крок 7:** Розробіть пакети заходів із зацікавленими сторонами
- Крок 8:** Погодьте дії та обов'язки
- Крок 9:** Підготуйте затвердження та фінансування плану
- Крок 10:** Керуйте впровадженням плану
- Крок 11:** Організуйте моніторинг, оновлення плану та комунікацію
- Крок 12:** Переглядайте досягнення та усвідомлюйте успіхи та поразки

K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl

➔ Мобільність формується мешканцями та установами Гарний ПСММ створюється мешканцями

УЧАСТЬ ГРОМАДСЬКОСТІ

- Семінари з мешканцями
- Семінари з установами, підприємствами
- Семінари в школах, навчання дітей та молоді поведінці в умовах мобільності
- Інформаційні кампанії по всій території





➔ Місто/ Агломерація готує рішення щодо проблем, з якими стикаються мешканці

- Пропозиції щодо вирішення проблем, виявлених під час спілкування з громадськістю

- Консультації з громадськістю



- Консультаційні зустрічі

- Аналіз запропонованих рішень, зауважень мешканців

- Розробка остаточних рішень

➔ Які складові охоплені ПСММ, розробленими в Польщі

Просторове планування з урахуванням транспорту та можливості його скорочення	Підвищення конкурентоспроможності немоторизованого транспорту	Розвиток громадського транспорту
Правила паркування	Міська логістика	Заспокоєння та підвищення безпеки дорожнього руху
Охорона навколишнього середовища	Індикатори та промо-заходи	Презентація методів управління та моніторингу



➔ Менші площі надають...

... більше шансів на краще визначення потреб мешканців, пішохідний та велосипедний рух

...кращу діагностику проблем

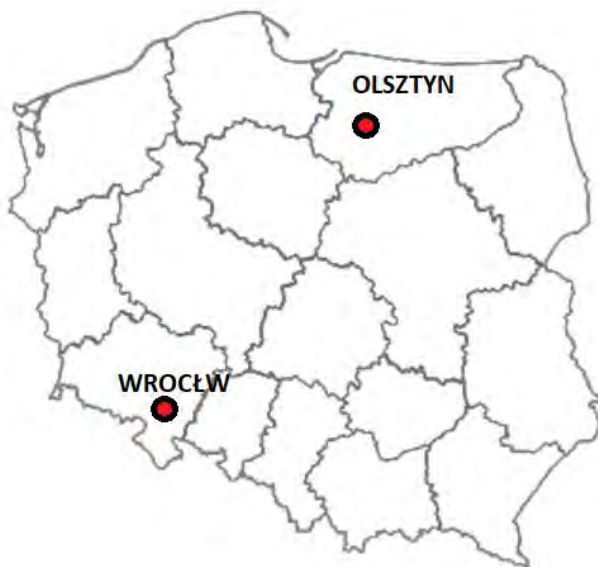
... кращі індивідуальні проєкти та рішення

... більш короткий та менш складний процес прийняття рішень



➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

- ОЛЬШТИН
- ВРОЦЛАВ





Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

• ОЛЬШТИН

Кількість жителів Ольштина: 171 853

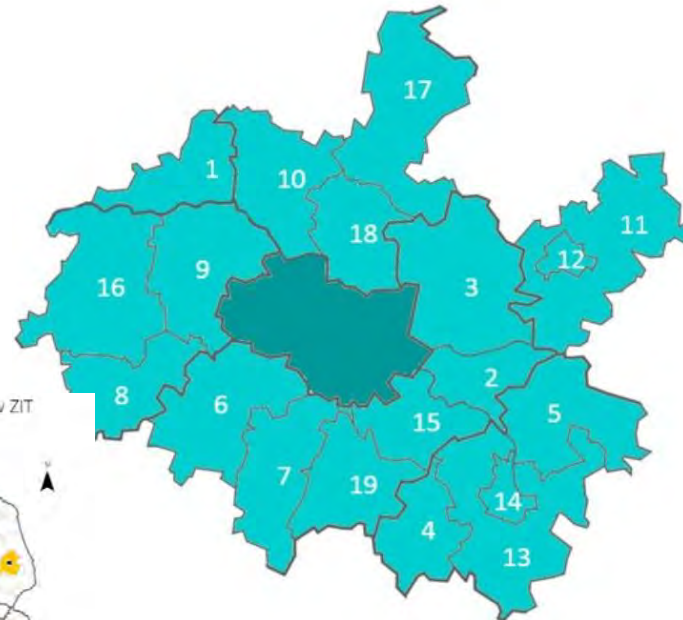
Кількість жителів агломерації: 232 415



K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl

• ВРОЦЛАВ



Офіційне населення міста: 650 000

Неофіційно (плюс студенти та незареєстровані): близько 850 000

Wrocław i 19 gmin
położonych wokół niego:

1. Brzeg Dolny
2. Czernica
3. Długołęka
4. Domaniów
5. Jelcz-Laskowice
6. Kąty Wrocławskie
7. Kobierzyce
8. Kostomłoty
9. Miękinia
10. Oborniki Śląskie
11. Oleśnica
12. miasto Oleśnica
13. Oława
14. miasto Oława
15. Siechnice
16. Środa Śląska
17. Trzebnica
18. Wisznia Mała
19. Żórawina

➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

- ВРОЦЛАВ





Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

- ВРОЦЛАВ



mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

• ВРОЦЛАВ



K Kompleksowe
U Usługi
D Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

Podział zadań przewozowych (dzień powszedni, sobota, niedziela):



• ОЛЬШТИН

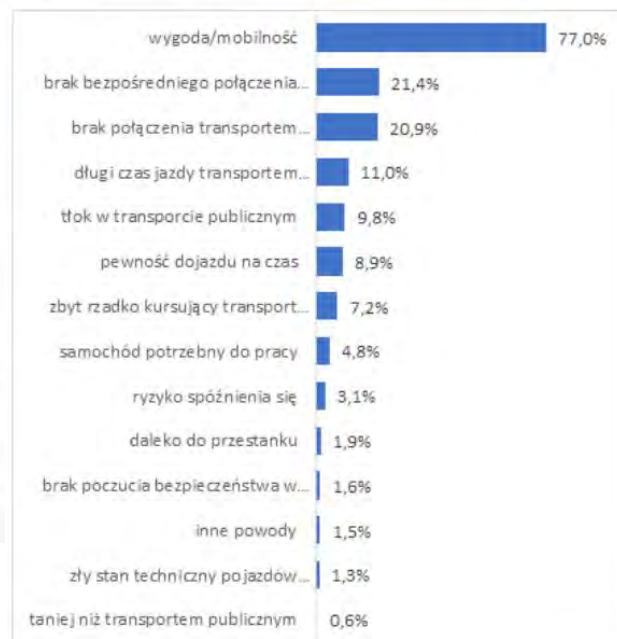
Кількість жителів Ольштина: 171 853
Кількість жителів агломерації: 232 415

Przeciętna podróż mieszkańca MOF Olsztyna trwa 25,11 minut. Podróże pieszo, tak jak rowerowe, trwają średnio ok. 15 minut. Podróż samochodem zwykle zajmuje ok. 27 minut, a transportem publicznym – 31,5 minut

Wyniki pokazują:

1. W każdy dzień powszedni mieszkańcy MOF Olsztyna wykonują ok. 439 500 podróży, w sobotę – 169 500 a w niedzielę – 91 700. Podróżujący w dni powszednie to głównie pracujący i uczniowie, podczas gdy w niedzielę podróżują najczęściej ludzie po 60 roku życia.
2. Samochód jest najpopularniejszym środkiem transport – wykonuje się nim 40% podróży w dniu powszednim, 55% w soboty i 33% w niedzielę. Mężczyźni korzystają z samochodów częściej niż kobiety.
3. Jedna czwarta podróży w dni powszednie i jedna piąta w soboty wykonywana jest pieszo. Procentowy udział niedzielnych podróży osiąga natomiast 50%.
4. 30% podróży w dni powszednie odbywa się transportem publicznym. Dużo mniej w soboty – 20% i niedzielę – 15%. Częściej korzystają z niego kobiety.
5. Przeciętny czas podróży w MOF Olsztyna zależy od środka transportu. Podróże transportem publicznym są najdłuższe, a najkrótsze te wykonywane pieszo. Co ciekawe, czas podróży nie zależy od dnia, w którym odbywa się podróż.

Powód wyboru podróży samochodem:



K Kompleksowe
U Usługi
D Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

• ОЛЬШТИН

Кількість жителів Ольштина: 171 853

Населення: 232 415



Розвиток громадського транспорту з низьким рівнем викидів

Будівництво, реконструкція трамвайних ліній

Створення виділених автобусних смуг у місті Ольштин

Придбання рухомого складу трамваїв до 40 шт.

Придбання рухомого складу автобусів у місті Ольштин до 90 шт.

Придбання рухомого складу автобусів з низьким рівнем викидів
муніципалітетами агломерації Ольштина

K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

Агломерація Ольштин



- **Інтеграція транспортних систем в агломерації Ольштин**
 - Будівництво інтегрованого транспортно-пересадочного вузла на залізничному вокзалі
 - Будівництво пересадочних вузлів, що інтегрують трансфери на трамвайно-автобусному та автобусно-автобусному сполученні, у сфері міського та регіонального транспорту
 - Будівництво автостоянок Park&Ride і Kiss&Ride
 - Будівництво стоянок Bike & Ride
 - Адаптація розкладів до режиму роботи найбільших підприємств
 - Синхронізація розкладів руху громадського транспорту
 - Розробка та реалізація концепції громадського прокату велосипедів
- **Розробка системи управління дорожнім рухом з використанням ІТС**
 - Розширення системи ІТС



K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Funded by
the European Union



PL-BY-UA
2014-2020

Агломерація Ольштин



Olsztyn, grudzień 2019

• Підвищення якості доріг в агломерації Ольштин

- Будівництво доріг у гмінах та повітах
- Будівництво доріг у гмінах та повітах – додаткові проекти
- Модернізація та реконструкція ділянок доріг в Ольштині
- Розвиток ланцюгів екомобільності в МФ Ольштин, в тому числі на дорогах гмін та повітів
- Будівництво національних та обласних доріг

• Привабливий і безпечний простір в агломерації Ольштин

- Поліпшення умов для немоторизованого транспорту
- Будівництво та реконструкція тротуарів з урахуванням потреб людей з обмеженою рухливістю
- Інфраструктура для підвищення безпеки учасників немоторизованого руху
- Будівництво пішохідно-велосипедних маршрутів з бітумним покриттям в агломерації в рамках дорожніх інвестицій, що здійснюються Ольштиним повітом

• Розвиток велосипедної інфраструктури

- Будівництво з'єднувальних велосипедних маршрутів
- Будівництво пішохідно-велосипедного маршруту «Линострада»
- Розвиток велосипедного сполучення в районі Заторжя
- Розвиток зони «Швидкість 30» та реорганізація руху
- Будівництво з'єднувальних велосипедних доріжок муніципалітетами агломерації Ольштин

• Просування та підтримка раціонального вибору транспорту в агломерації Ольштин

K | Komplexo
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl

➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

• ОЛЬШТИН

• ВРОЦЛАВ

Розвиток громадського
транспорту, єдиного
квитка

Інтеграція
різноманітних
залізничних та
автобусних перевезень

Узгоджена мережа
VELOінфраструктури
між муніципалітетами

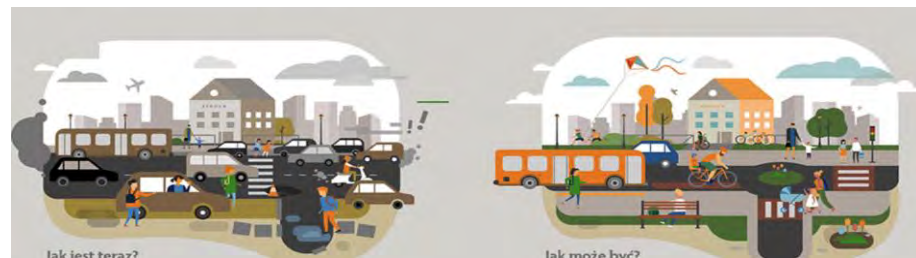
P&R автостоянки на
околиці міста/
агломерації, на
залізничних зупинках в
гмінах

Спільна екологічна
політика

Спільне і узгоджене
просторове
планування,
транспортна політика і
т.д.

Спільне впровадження
ключових інвестицій
для МФЗ/Агломерації

Швидший розвиток
всієї території, кращий
фінансовий стан членів
МФЗ/ Агломерації





Funded by
the European Union



RARR
RZESZOWSKA AGENCJA
ROZWOJU REGIONALNEGO

PL-BY-UA
2014-2020

Накло-над-Нотецем

Площа: 10.62 км²

Населення: 18 531 (2017)



- Зміна організації дорожнього руху в місті
- Покращення зв'язку між промисловими та житловими зонами
- Поліпшення умов для немоторизованого руху
- Розвиток велосипедної інфраструктури
 - Будівництво з'єднувальних велосипедних маршрутів
 - Будівництво з'єднувальних велосипедних доріжок гмінами агломерації Ольштин
- Організація паркувальних місць
- Розбудова системи громадського транспорту
- Просвіта населення / зміна транспортних звичок
- Зміни в просторовому плануванні (аналіз локальних просторових планів)



➔ Стала міська мобільність та її переваги для міста/агломерації - ПРИКЛАДИ

• Приклади змін

Нова дорога, новий автобус,
нова зупинка не змінять
транспортну поведінку

Нові
велодоріжки



Точкова
інфраструкту
ра



Система
додаткового
заохочення



Більше
велоподоро
жей

Будівництво
житлових
масивів на
пересадочних
вузлах



Пересадочні
вузли в
ключових
місцях



Сполучення
громадського
транспорту в
вузлах



Добре
функціонуючий
агломераційний
(залізничний)
транспорт

Платна
парковка в
центрі



Буферні
автостоянки



Система
громадського
транспорту



Менше
транспортних
засобів в
центрі, краще
життя

➔ Висновки...

визначення фактичної зони впливу
агломерації

активне залучення всіх органів
місцевого самоврядування/регіонів

виявлення проблем за участі
громадськості

розробка рішень спільно з місцевою
громадою

систематичне впровадження та
моніторинг ПСММ



➔ Час, необхідний для розробки ПСММ



Створення команди,
окреслення обсягу,
розподілення задач /
проведення
процедури відбору
виконавця

2

Місяці

Підготовка звіту з
діагностики ситуації

3

Місяці

Розробка та
схвалення документа
ПСММ

9

Місяців



➔ Бар'єри для розробки ПСММ

- значущість автомобіля в соціальному сенсі
- політичне лобювання та існуючі пріоритети витрачання коштів, виділених на транспорт
- відсутність необхідних знань
- трудомісткий характер процесу підготовки ПСММ
- відсутність ресурсів, необхідних для реалізації заходів, запропонованих у ПСММ
- відсутність зацікавленості з боку політиків



Чи можна розробити ПСММ власними силами



- Відомча робоча команда
- Експертна підтримка
- Залучення надавачів послуг тільки для окремих елементів, наприклад, опитування
- Документ з урахуванням потреб та очікувань

ЩО МАЄ НАМ ДАТИ РОЗРОБКА ПЛАНУ МОБІЛЬНОСТІ???

K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

mail: biuro@kud-doradztwo.pl



Дякуємо за увагу!

Матеуш Зайонц
Мачей Габори

K | Kompleksowe
U | Usługi
D | Doradcze

вул. Свєбодська 2Б
50-046 Вроцлав
тел. 608 757 924

тел. 608 757 924
email: biuro@kud-doradztwo.pl

www.kud-doradztwo.pl