

Warsztaty nt. SUMP

# Integracja z RPT i innymi strategiami

Warszawa – 25/05/2021



JASPERS



# Jakie strategie muszą być uwzględnione w SUMPie?

- Strategie transportowe wyższego poziomu (europejskiego, ogólnopolskiego) i powiązane z nimi narzędzia
- Regionalne Plany Transportowe (RPT)
- Strategie przestrzenne (plany terytorialne i strategie rozwoju)
- Sektorowe strategie transportowe (np. kolejowe, w zakresie inteligentnego transportu, bezpieczeństwa...)
- Inne właściwe strategie (np. dotyczące zmian klimatu)

# Integrowanie strategii i różnych poziomów planowania

- Identyfikacja właściwych podmiotów (odpowiedzialnych politycznie oraz zespołów realizujących poszczególne strategie)
- W toku dyskusji ze zidentyfikowanymi podmiotami mogą zostać wskazane możliwości integracji w fazie przygotowawczej obejmujące:
  - istniejące strategie i ich wyniki;
  - dostępne dane, narzędzia i informacje;
  - określanie zakresu i zasięgu SUMPu: celów strategicznych, metodologii i narzędzi;
  - horyzonty czasowe i harmonizację (w tym, np. konsultacje, procedury takie jak SOOŚ).
- Transparentność i współpraca: z uwzględnieniem mechanizmów ułatwiających koordynację, dzielenie się informacjami, współpracę międzyzespołową i przekazywanie informacji zwrotnych przed, podczas i po stworzeniu SUMPu;
- Zaangażowanie i konsultacje z podmiotami na kluczowych etapach SUMPu, w idealnej sytuacji:
  - (1) w celu informowania i diagnozowania, uwzględniania właściwego wkładu oraz zatwierdzonych działań;
  - (2) komentowanie wyników diagnozy i celów SUMPu; oraz
  - (3) komentowanie preferowanych scenariuszy i proponowanych działań.
- Elementy historyczne: poprawa integracji w przyszłości poprzez wdrożenie konkretnych działań. Zapewnienie elastyczności i możliwości adaptacji SUMPu w razie konieczności;
- Koordynacja wdrażania w celu maksymalizacji synergii planów i działań.

# Relacja RPT - SUMP

- Jedno i drugie są to plany transportowe i muszą być tworzone zgodnie z podobną metodologią;
- Hierarchia: RPT są planami wyższego rzędu określającymi kluczowe aspekty strategiczne i punkty styeczne na poziomie SUMPów;
- Integracja: podróże regionalne zawsze obejmują podróże lokalne. Podobnie regionalne sieci i usługi często zaspokajają podmiejskie/miejskie segmenty popytu (np. w dużych aglomeracjach miejskich);
- Dostępność: regionalny system transportowy jest kluczowy dla uniknięcia wykluczenia i negatywnych oddziaływań ekonomicznych w niektórych obszarach lokalnych/wiejskich;
- Administracja: RPT jest realizowany przez jeden organ, natomiast SUMPy mogą angażować więcej, niż jeden podmiot miejski;
- Skala: RPT dotyczą podróży na dalsze odległości, natomiast SUMPy często dotyczą obszarów o większej gęstości zaludnienia i popycie pasażerskim. W skali lokalnej na znaczeniu zyskują aktywne środki transportu, jednak mogą one okazać się kluczowe jako lokalny element popytu regionalnego.

# Przykład I: SUMP uwzględniający istniejący(e) RPT

- Zakończono opracowanie RPT mającego zacząć implikacje dla obszaru funkcjonalnego SUMPu;
- Zainicjowane zostają rozmowy z regionem na temat RPT i jego wyników z uwzględnieniem potencjalnych informacji dostępnych na potrzeby SUMPu;
- Region zostaje zaproszony do wniesienia wkładu do SUMPu, w tym:
  - Wkładu do diagnozy/analizy SWOT bazującego na ustaleniach RPT oraz potrzebie prawidłowej integracji lokalnego i regionalnego systemu transportowego;
  - informacji zwrotnej na temat wyników diagnozy i szczegółowych celów SUMPu. Uwaga koncentruje się na ewentualnych poważniejszych rozbieżnościach pomiędzy ustaleniami RPT i SUMP, które poddaje się dyskusji, a w uzasadnionych przypadkach wykorzystuje na poszczególnych etapach wdrażania strategii;
  - zatwierdzonych działań w ramach RPT istotnych z punktu widzenia SUMPu, które zostaną uwzględnione na etapie formułowania i oceny scenariuszy oraz w scenariuszu zakładającym brak dodatkowych działań (business as usual);
  - informacji zwrotnej na temat preferowanego wariantu i działań w SUMP;
  - Wkład powinien być odpowiedni dla każdego etapu planu (na przykład, kwestie infrastruktury, eksploatacji i organizacji porusza się na etapie diagnozy, na którym to etapie nie omawia się konkretnych działań SUMPu)
- Działania zmierzające do poprawy integracji w przyszłości ustala się i proponuje w SUMPie.

# Przykład II: jednoczesne tworzenie RPT i SUMP

- Prace nad najważniejszym SUMPem w danym regionie nakładają się w czasie z opracowywaniem RPT;
- Rozmowy przygotowawcze z podmiotami zaangażowanymi na temat określania zakresu, zasięgu, harmonogramu, procedur (SOOŚ, konsultacji) dla RPT i SUMP, ale co ważne również potencjalnej harmonizacji (np. metodologii, głównych założeń, danych, narzędzi);
- Tworzone są formalne i nieformalne kanały komunikacji (na poziomie kierowniczym i technicznym). Obejmuje to współpracę międzyzespołową i organizację wspólnych grup roboczych/eksperckich;
- Następuje wymiana informacji zwrotnych i konsultacje w zakresie:
  - diagnozy/analizy SWOT, w szczególności odnośnie do integracji (infrastrukturalnej, operacyjnej, organizacyjnej) lokalnych i regionalnych systemów transportowych;
  - informacji zwrotnej na temat wyników diagnozy i szczegółowych celów RPT/SUMP.
  - informacji zwrotnej na temat wariantów i działań preferowanych w RPT/SUMP.
- Identyfikowane są współzależności RPT - SUMP (na poziomie systemowym i działań) do wykorzystania do celów różnych strategii wdrożeniowych;
- Ustala się dalsze konieczne zmiany RPT/SUMP lub działania zmierzające do poprawy integracji w przyszłości.

# Przykład III: RPT jako podstawa dla przyszłych SUMPów

- Rozmowy przygotowawcze pomiędzy regionem a podmiotami odpowiedzialnymi za SUMP(y): określanie zakresu, zasięg, harmonogram, procedury (SOOS, konsultacje), potencjalna harmonizacja (np. metodologii, głównych założeń, danych, narzędzi);
- Tworzone są formalne i nieformalne kanały komunikacji (na poziomie kierowniczym i technicznym). Gdzie jest taka możliwość, robi się to w ramach istniejących mechanizmów interakcji, np. można wykorzystać grupy robocze lub stowarzyszenia;
- Podmiot tworzący RPT proszony jest o następujący wkład:
  - diagnozę/analizę SWOT, w szczególności w zakresie integracji (pod względem infrastrukturalnym, operacyjnym i organizacyjnym) - lub jej braku - pomiędzy lokalnym a regionalnym systemem transportowym w danym obszarze funkcjonalnym;
  - informację zwrotną na temat wyniku diagnozy i szczegółowych celów SUMPu;
  - informację zwrotną na temat preferowanego wariantu i działań w SUMPie.
- SUMP bada wcześniejsze RPT i ewentualnie inne plany lokalne, aby zapewnić ich spójność i zintegrowanie z systemem regionalnym i pomiędzy nimi (na przykład, RPT mógłby zidentyfikować i zarekomendować odpowiednie obszary funkcjonalne do objęcia SUMPami w przyszłości);
- W razie potrzeby RPT może zaproponować działania zmierzające do poprawy skoordynowania poziomu regionalnego i lokalnego (w aspektach organizacyjnych, operacyjnych i infrastrukturalnych);
- Wynik, dane i narzędzia RPT są udostępniane do dalszego wykorzystania na poziomie SUMPów w odpowiednim czasie i zgodnie z uznaniem zespołów je tworzących;
- Region powinien być kluczowym interesariuszem dla SUMPów w ramach swoich granic, jak również dla obszarów sąsiadujących!

## Przykład IV: obwodnica miasta

- SUMP dla obszaru miejskiego tworzony jest po przygotowaniu Regionalnego Planu Transportowego, w którym zaproponowano budowę obwodnicy miasta. Działanie to ma być poddane badaniu wykonalności, oczekuje się, że finansowanie będzie dostępne, ale nadal nie jest potwierdzone;
- Inicjowane są rozmowy z regionem, którego uwagi włączane są do SUMPu na etapie diagnozy (kongestia i niski poziom bezpieczeństwa na drogach regionalnych);
- Problemy potwierdzone zostają w analizie wykonanej na potrzeby SUMPu, przy czym jednocześnie potwierdzone zostaje potencjalne zagrożenie polegające na zwiększeniu wykorzystania samochodów prywatnych na poziomie lokalnym w związku z budową obwodnicy, wraz ze wszystkimi oddziaływaniami, jakie to za sobą pociąga. Potwierdzony zostaje duży regionalny popyt, którego miejscem docelowym jest miasto;
- Szczegółowe cele zmierzające do minimalizacji oddziaływania ruchu regionalnego na miasta i ograniczenia wykorzystania samochodów na poziomie lokalnym zostają wprowadzone do SUMPu. Znajduje to poparcie regionu i zostaje uwzględnione w analizie scenariuszy realizowanej na potrzeby SUMPu;
- Warianty dające priorytet integracji z regionalnym transportem publicznym, uwzględniające P&R i węzły umożliwiające przesiadki pomiędzy lokalnym TP i regionalnymi połączeniami autobusowymi, dają lepsze wyniki;
- Podczas konsultacji region wyraża zgodę na wsparcie preferowanego wariantu, uzgodnione zostaje działanie polegające na stworzeniu regionalno-lokalnych węzłów przesiadkowych. Uzgodnione zostaje również, że obwodnica jest potrzebna, jednak o mniejszym przekroju i ograniczonej liczbie wjazdów z miasta;
- Zmodyfikowany zostaje plan zagospodarowania przestrzennego miasta celem uzgodnienia propozycji ze strategią zagospodarowania terenu i zminimalizowania lokalnych podróży samochodowych wykorzystujących obwodnicę.



# Przykład V: RPT wspierający lokalny TP

- RPT jest tworzony równolegle z SUMPem dla miasta. Diagnoza RPT wskazuje na niski stopień wykorzystania TP ze względu na słabo zintegrowaną i niekonkurencyjną ofertę kolei i połączeń autobusowych. Miasto dostrzega okazję do zachęcenia do korzystania z transportu publicznego, jednak lokalnie duża część ruchu to ma charakter regionalny;
- Pogląd miasta potwierdza analiza realizowana na potrzeby SUMPu. Zidentyfikowany zostaje duży potencjał zwiększenia udziału transportu publicznego. Większość miejsc docelowych podróży regionalnych położona jest w centrum;
- W SUMPie sformułowane zostają cele zmierzające do poprawy oferty lokalnego transportu publicznego oraz poprawy jego integracji z regionalnym TP;
- Analiza wariantów w RPT wskazuje, że w perspektywie całościowej najlepsze wyniki da lepiej zintegrowany system połączeń kolejowo-autobusowych. Rozwiązanie takie definiuje dwa główne korytarze (linie pożądane) prowadzące do miasta;
- Ta potwierdzona możliwość zostaje uwzględniona w analizie wariantów SUMPu: jeden węzeł regionalno-lokalny z usprawnieniami w zakresie aktywnych środków transportu i ograniczonymi możliwościami parkowania daje lepsze wyniki, niż system bardziej rozproszony z kilkoma węzłami przesiadkowymi;
- Region, miasto i inni kluczowi interesariusze (np. koleje) uzgadniają wspólne działanie polegające na stworzeniu centralnego węzła pasażerskiego w mieście. Region proponuje zmiany w działaniu regionalnych połączeń kolejowych i autobusowych, a miasto ulepsza swój system TP bazując na tych wspólnych ustaleniach;
- Pomiędzy regionem a władzami poszczególnych miast uzgodnione zostaje również działanie polegające na integracji taryfowej;
- Plan zagospodarowania przestrzennego miasta zostaje zmodyfikowany z uwzględnieniem nowego węzła pasażerskiego, co ma dodatkowy efekt odblokowania potencjalnego sposobu zagospodarowania terenu i możliwości zabudowy.

# JASPERS

Joint Assistance to Support Projects in European Regions

<http://jaspers.eib.org>

