

**SUMP-y.
Czy chodzi
tylko o
finanse?**

KONGRES MOBILNOŚCI 2023

Kraków, 4-6 października

VIII SYGNALIZACJA ŚWIETLNA 2023

V INNOWACYJNY TRAMWAJ 2023

IV BUSPASY 2023

PARKOWANIE 2023

www.konferencjespecjalistyczne.pl

30%

mieszkańców Krakowa jeździ do pracy
transportem zbiorowym

29%

mieszkańców Gdańska jeździ do pracy
transportem zbiorowym

16%

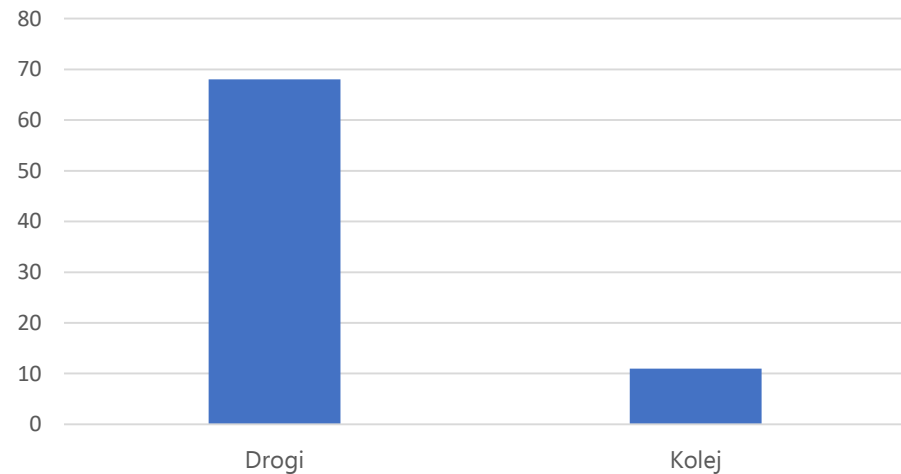
mieszkańców Bielska-Białej jeździ
do pracy transportem zbiorowym

7%

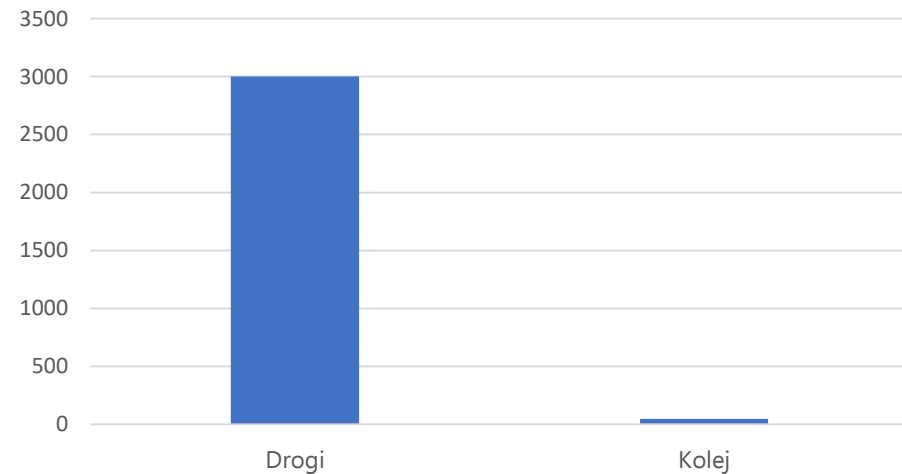
mieszkańców Ostrowa Wielkopolskiego
jeździ do pracy autobusem

Drogi i kolej w Polsce

Wydatki na infrastrukturę w latach 1995 - 2021



Budowa nowej infrastruktury w latach 2004 - 2021



Źródło: Raport Greenpeace Polska, Development of Transport Infrastructure in Europe. Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports, 2023

Źródło: GDDKiA, PKP PLK S.A., Fundacja ProKolej



Liczba pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego w 2022 roku wyniosła ponad 863,4 mln i była prawie o 37 proc. większa niż rok wcześniej. Sprzedano ponad 101,7 mln biletów, co przyniosło wpływy do budżetu miasta w wysokości ponad 775,9 mln zł. W porównaniu z rokiem 2021 oznacza to wzrost odpowiednio o 28 i 33 proc.

Więcej pasażerów i kilometrów

W 2022 roku pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego (WTP) wykonano 863 445 768 przejazdów*; w tym w ramach

„Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD”, odnotowano 34 612 711 podróży pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Rok wcześniej było to odpowiednio 630 886 531 i 28 206 875 przejazdów. Oznacza to, że liczba pasażerów WTP wzrosła o ponad 36,9 proc. a w ramach wspólnego biletu o 27,7 proc.

W 2022 roku Koleje Małopolskie przewiozły rekordową liczbę 7 051 280 pasażerów. Jakie były najważniejsze czynniki wpływające na ten sukces?

2022 rok okazał się rekordowy – Koleje Małopolskie obsłużyły 7 051 280 pasażerów, czyli o 2 606 273 więcej niż w roku ubiegłym. Duży wpływ na lepszy wynik miał rozwój linii SKA2 Kraków Główny – Skawina – Przeciszów. 13 marca rozpoczęliśmy obsługę nowych przystanków: Skawina Zachodnia oraz Podbory Skawińskie, natomiast do Przeciszowa kursujemy od 1 października 2022 r. Pozwoliło nam to na obsługę nowych gmin jak Brzeźnica, Spytkowice, Zator oraz Przeciszów.

Ważna dla przewozów pasażerskich była również stabilna sytuacja związana z pandemią. Dzięki powrotowi mieszkańców małopolski do prac, szkół i na studia, nasze pociągi miały coraz lepszą frekwencję. Najlepsze miesiące to lipiec i sierpień, w których przewieźliśmy kolejno 684 074 oraz 686 275 pasażerów.

Poznań ma najwyższy w Polsce zmierzony udział podróży rowerem. W ciągu kilku lat ruch rowerowy w Poznaniu zwiększył się ponad dwukrotnie. Na podstawie danych z liczników rowerowych można oszacować, że ruch rowerowy przekroczył już 10% wszystkich podróży po mieście.



W Poznaniu działa 26 liczników rowerowych, który w tym roku zmierzili już 5 milionów przejazdów fot. Rowerowy Poznań

Wrocławianie pokochali rowery! Tak wynika z najnowszych pomiarów ruchu rowerowego w mieście. Badanie przeprowadzono w 2022 r. na 14 wybranych, dużych skrzyżowaniach w stolicy Dolnego Śląska. Okazuje się, że najbardziej popularne miejsce rowerowe we Wrocławiu to krzyżówka ulic - Powstańców Śląskich i Swobodnej. Przejeżdża tam ponad tysiąc jednośladów na godzinę.



31% więcej rowerzystów niż przed pandemią w porannym szczycie i 20% w popołudniowym - takie wyniki prezentuje najnowszy raport z pomiarów ruchu rowerowego. Kompleksowe badanie, jak co roku, sprawdza zachowania warszawskich rowerzystów i rowerzystek oraz pozwala oszacować ich liczbę.

JAK PLANOWAĆ ABY OSIĄGNAĆ
CEL?

CO BADAĆ?

STRATEGIA.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GMIN KIELC DO 2030 R.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA GMIN KIELC
DO 2030 R.



PLAN
MOBILNOŚCI
BIAŁOŚKIEJ
FUNKCJO



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

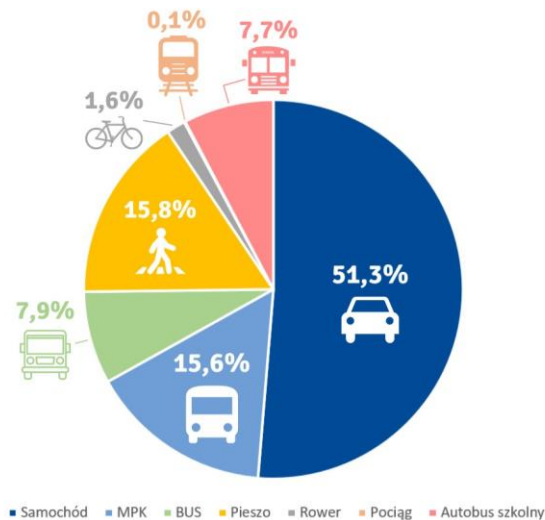
Projekt SUMP



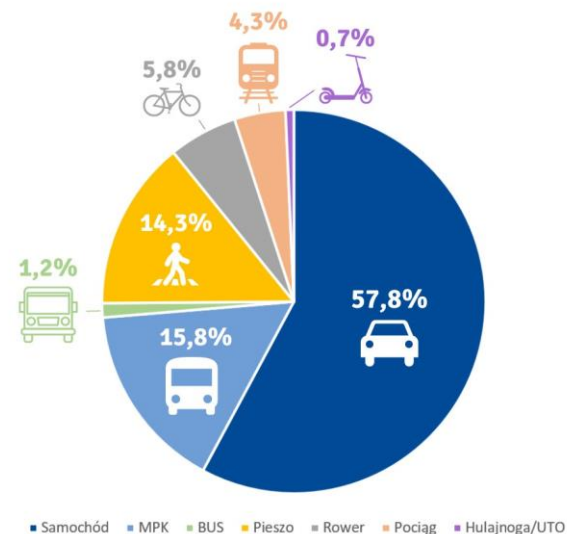
AK TO DO TEJ PORY WYGLĄDAŁO



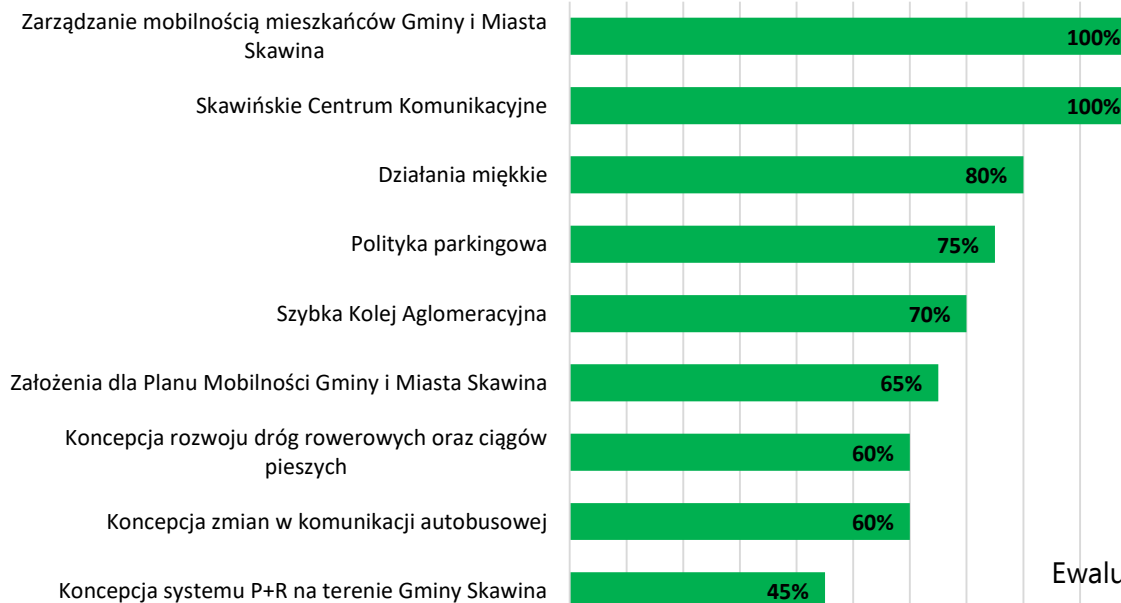
2015



2022



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



Ewaluacja Planu Mobilności dla Gminy Skawina

A JAK WYGLĄDA DZIŚ?



GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

SECOND EDITION







SUMP

Parkowanie

Zagospodarowanie
przestrzenne

Ruch
samochodowy

Transport
publiczny

Mobilność
miejska

CZYM SUMP RÓŻNI SIĘ OD
INNYCH DOKUMENTÓW?



URBANISTA



PLANISTA
PRZESTRZENNY



DECYDENT



ZAMAWIAJĄCY



SOCJOLOG



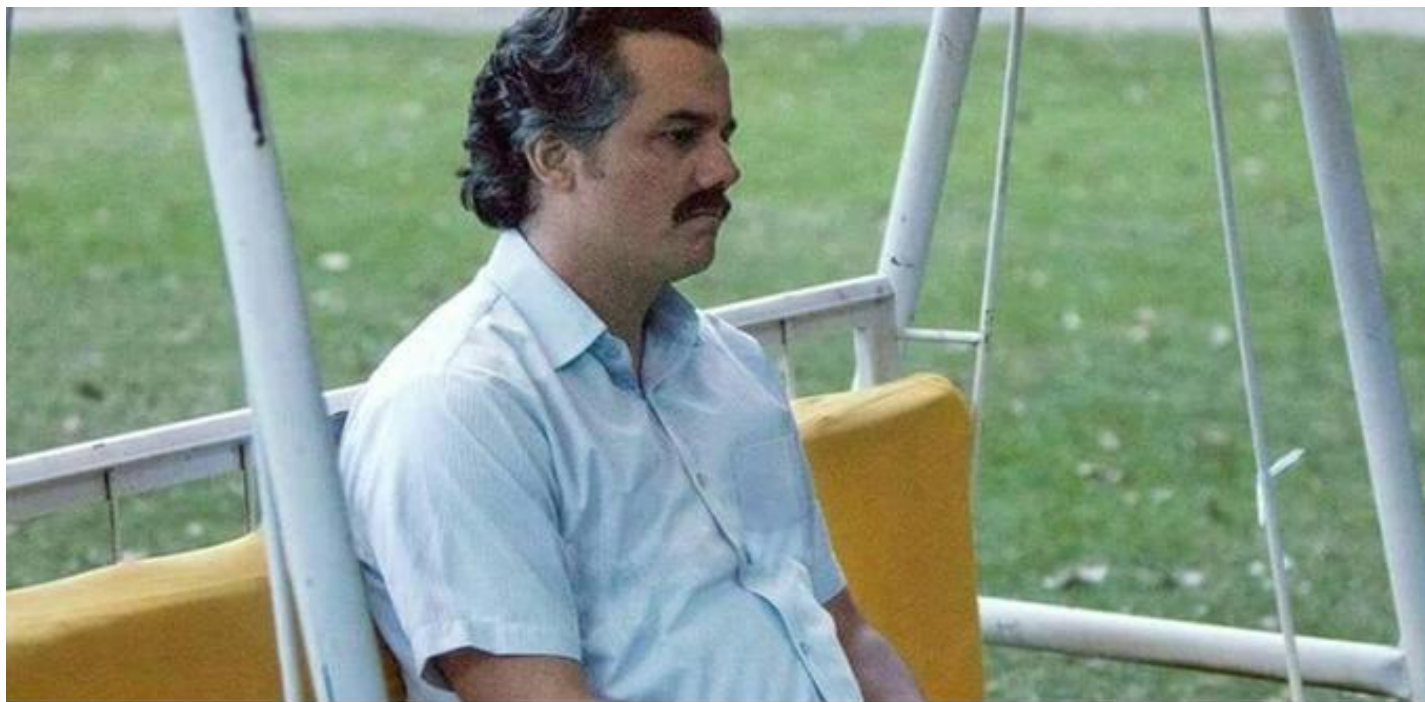
INŻYNIER RUCHU



PRZEDSTAWICIEL
NGO



WYKONAWCA



... WSZAK SUMP TO NIE TYLKO
TRANSPORT I INŻYNIERIA RUCHU

Sinkt Niklaas Grote Markt



1970



2023



2030

Planowanie

Kwestie merytoryczne
Różne punkty widzenia

Wykonawca (badania,
pomiary, analizy)
Planiści przestrzenni
Architekci
Wsparcie EIB Jaspers

- Cel zrównoważonej mobilności dla Obszaru Funkcjonalnego
- Przeprowadzenie procesu
- Długoterminowa wizja i implementacja
- Integracja wszystkich form transportu
- Współpraca instytucjonalna oraz ponadgraniczna
- Zaproszenie do współpracy mieszkańców i interesariuszy
- Monitoring i ewaluacja
- Walidacja jakości, praca nad dokumentem

Polityka

Mocny wpływ na wybory
Specyfika lokalna
Główny problem

Burmistrzowie
Decydenci

Lokalne uwarunkowania

Sytuacja topograficzna
Wytyczne socjo-ekonomiczne
Silne przyzwyczajenia i wymogi
Użytkowników

Pracownicy merytoryczni
Organizacje
Firmy (operatorzy)
NGO
Mieszkańcy

JAKIE DANE O MOBILNOŚCI?

WSZYSTKIE



Dokumenty strategiczne, regionalne



Zgodność celów strategicznych

Diagnoza stanu istniejącego



Koordinacja strategicznych założeń mobilnościowych

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Plany transportowe

Polityka parkingowa

Standardy rowerowe

Plan gospodarki niskoemisyjnej

Strategie elektromobilności

Plany ochrony środowiska

Pomiary ruchu
pieszych, rowerów

Logistyka miejska

Pomiary natężenia
ruchu drogowego

Pomiary
parkowania
pojazdów

Dane o
pasażerach TP

Analiza BRD –
szkoły, miejsca
niebezpieczne

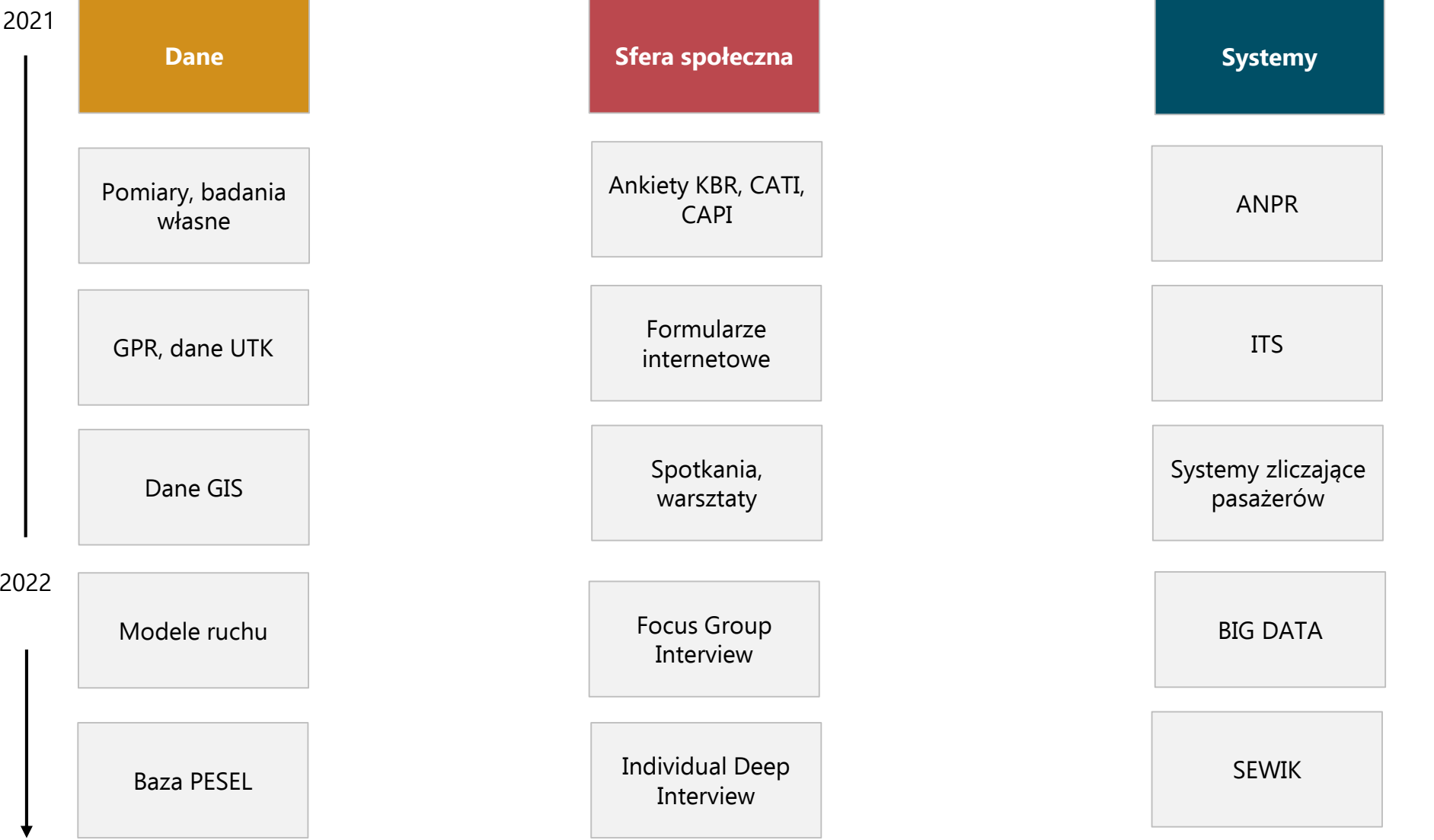
FGI

Ankiety z
mieszkańcami

IDI

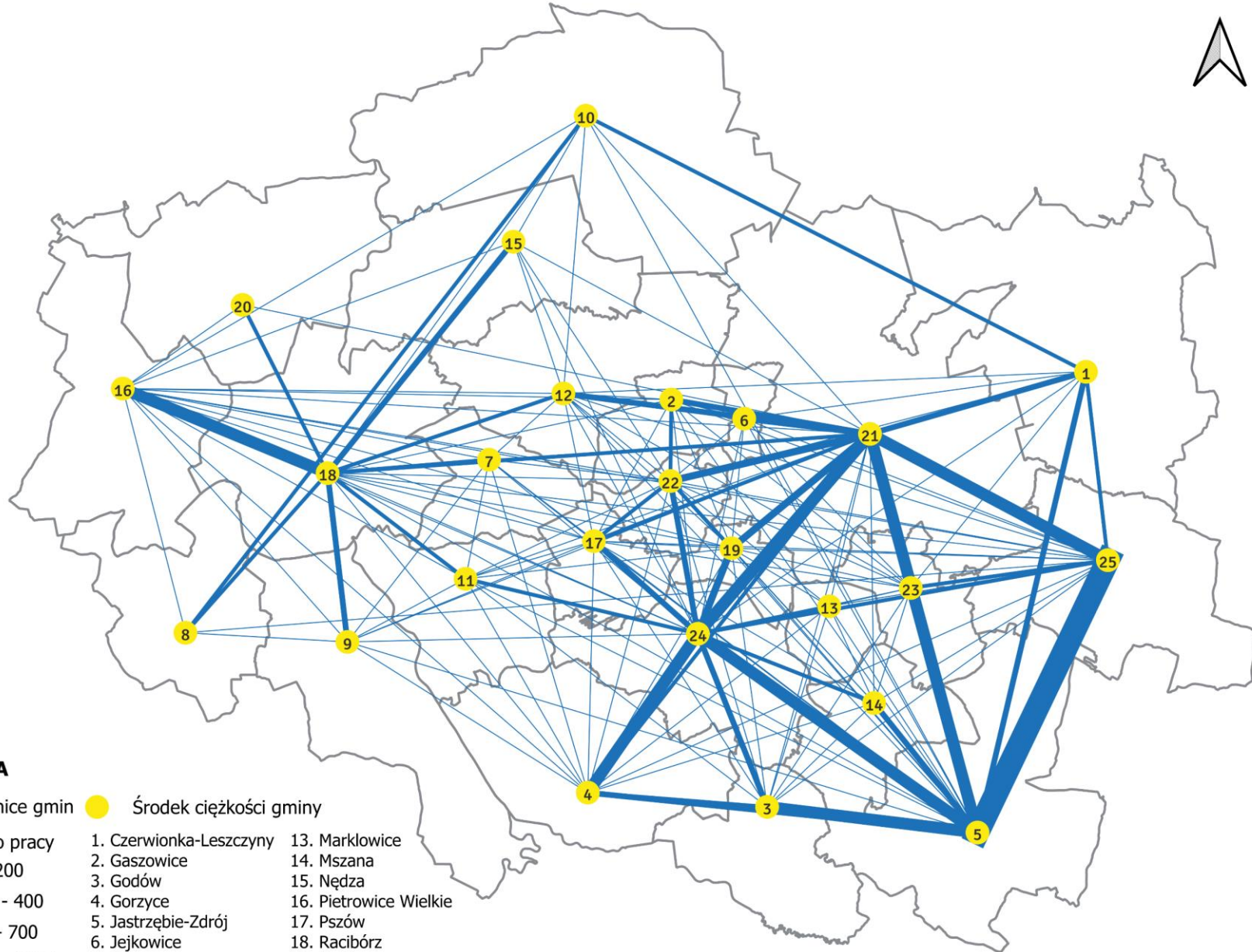
Konsultacje,
warsztaty

Dane z systemów miejskich: ITS, liczniki automatyczne, BIG DATA,
GTFS, dane GSM,



Model ruchu dla potrzeb analiz scenariuszy oraz emisyjności

DANE O MOBILNOŚCI, A SUMP



LEGENDA

Granice gmin

Środek ciężkości gminy

Dojazdy do pracy

1 - 200

201 - 400

401 - 700

701 - 1000

1001 - 2000

2001 - 3037

1. Czerwionka-Leszczyny

2. Gaszowice

3. Godów

4. Gorzyce

5. Jastrzębie-Zdrój

6. Jejkowice

7. Kornowac

8. Krzanowice

9. Krzyżanowice

10. Kuźnia Raciborska

11. Lubomia

12. Lyski

13. Marklowice

14. Mszana

15. Nędza

16. Pietrowice Wielkie

17. Pszów

18. Racibórz

19. Radlin

20. Rudnik

21. Rybnik

22. Rydułtowy

23. Świerklany

24. Wodzisław Śląski

25. Żory

0 5 10 km

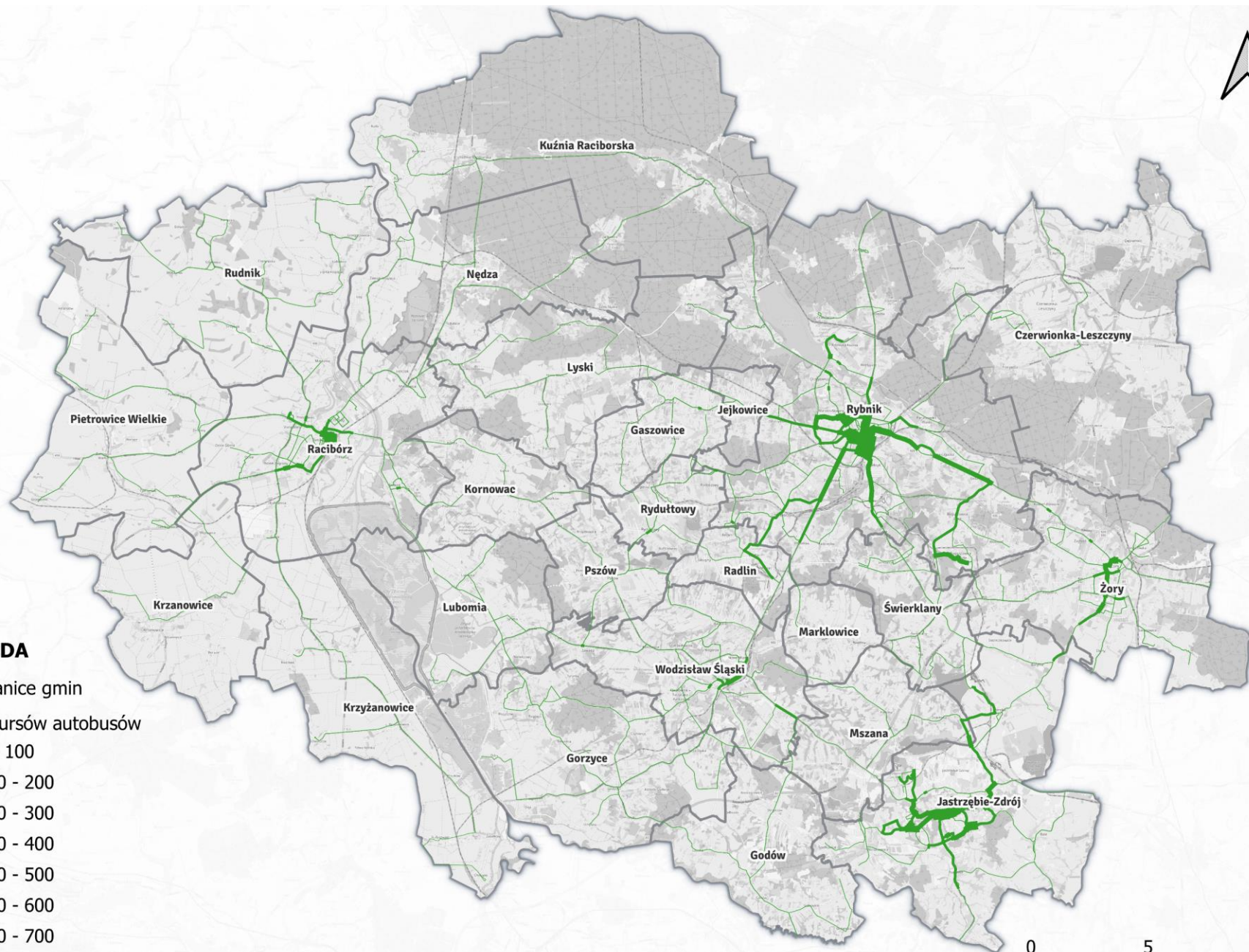


LEGENDA

 granice gmin

Liczba kursów autobusów

-  1 - 100
-  100 - 200
-  200 - 300
-  300 - 400
-  400 - 500
-  500 - 600
-  600 - 700
-  700 - 753



0 5 10 km

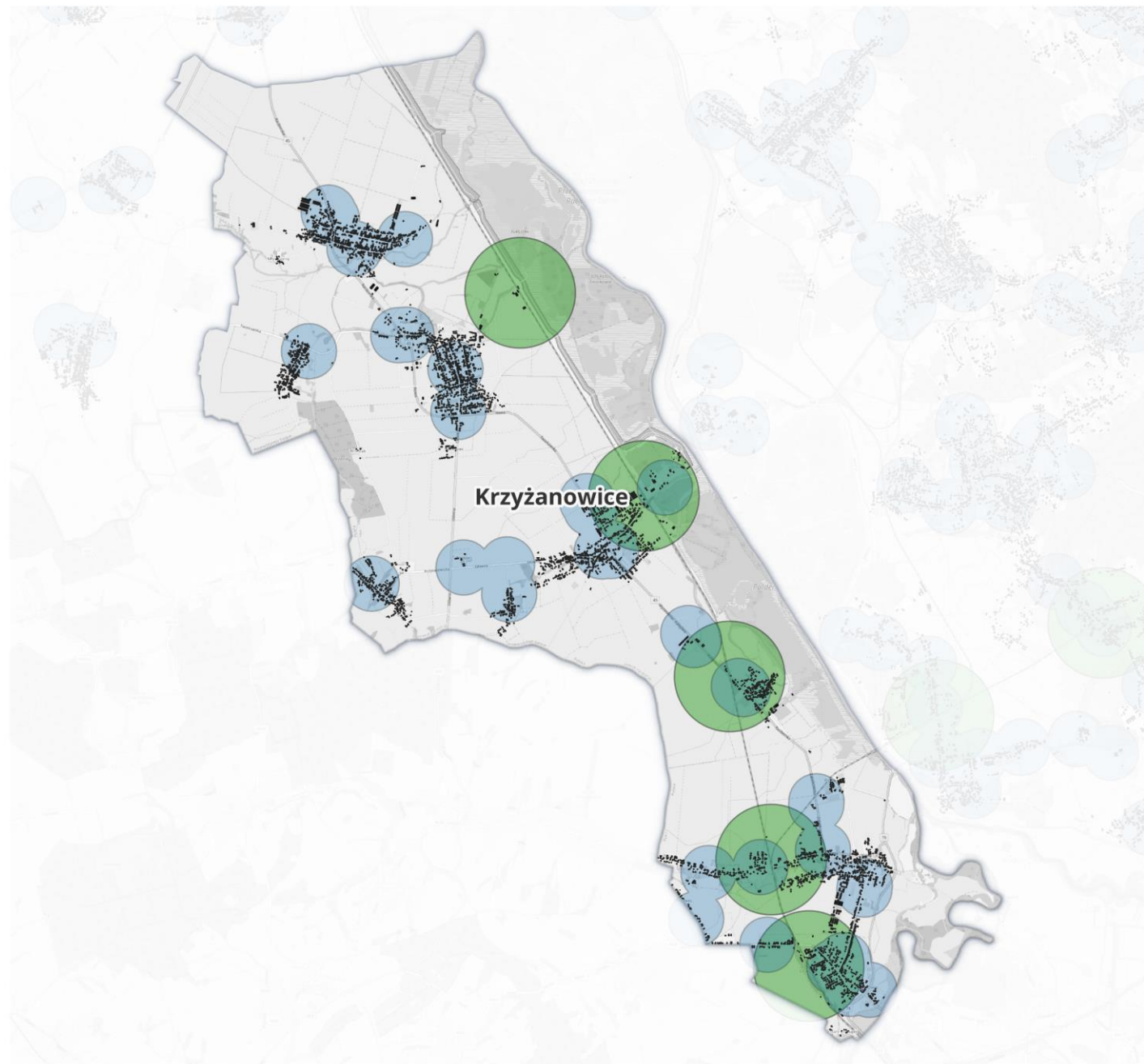
© autorzy
OpenStreetMap



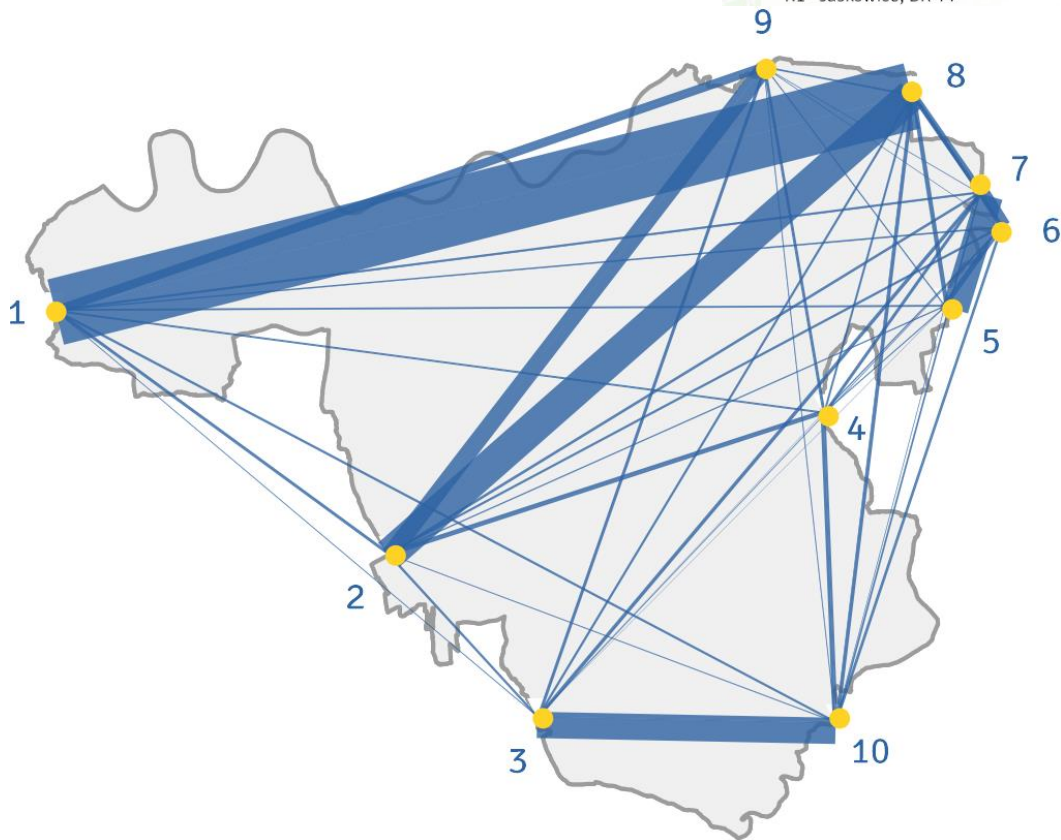
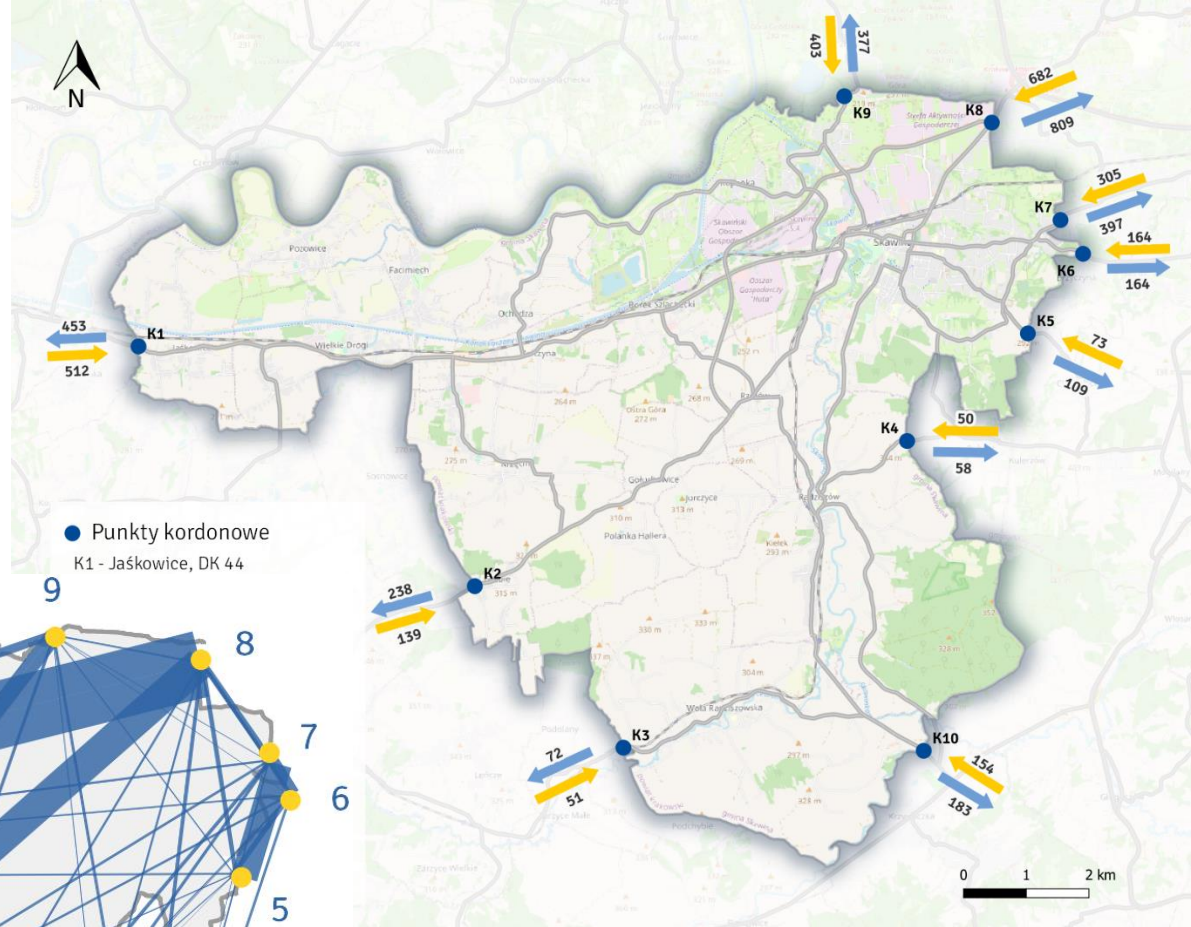
gmina Krzyżanowice

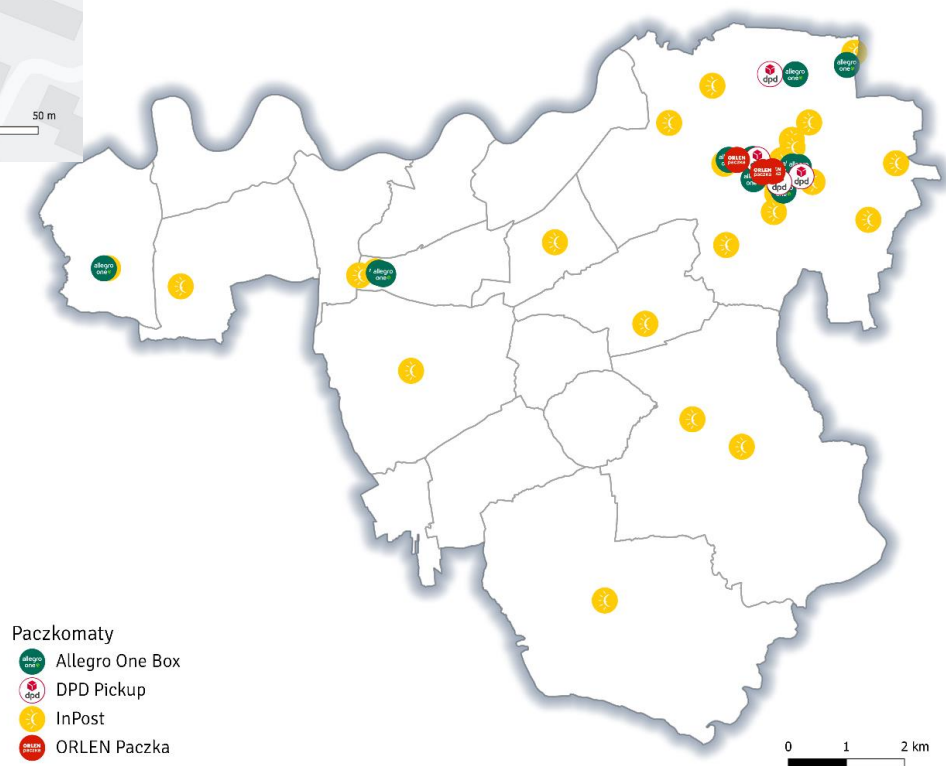
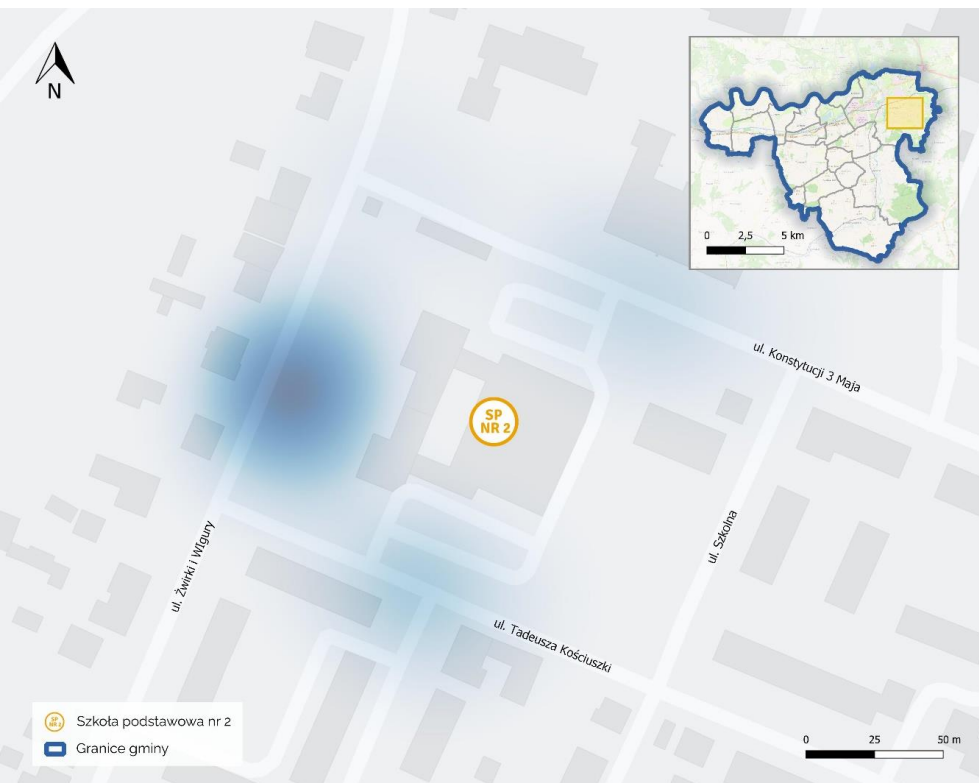
LEGENDA

-  bufor do przystanków autobusowych 417m
-  bufor do stacji/przystanków kolei 833m
-  zabudowa



0 2 4 km





JAKIE MAMY WNIOSKI?



JAKIE MAMY WNIOSKI?

- Koordynator – kluczowy dla SUMP
- Brak wizji długoterminowej
- Istotność dokumentu
- Odpowiedzialność
- Czas
- Tworząc SUMP myślimy o całym Obszarze
Funkcjonalnym w sposób spójny, liczy się efekt
- Wskaźniki – ostrożnie!
- KBR powinien być wsparciem dla SUMP
- **SUMPa nie należy traktować przez pryzmat tylko badań i KBR**

„Bo wie pan, my to w sumie wiemy co mamy robić...

„Bo wie pan, my to w sumie wiemy co mamy robić...
ale no potrzebujemy tego SUMPta.”

(Radna Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia).

„Bo wie pan, my to w sumie wiemy co mamy robić...
ale no potrzebujemy tego SUMPta.”

(Radna Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia).

„Pesymista widzi trudność przy każdej
okazji; optymista widzi okazję na
każdym poziomie trudności”

(Winston Churchill).

Bartłomiej Wiertel

bartlomiej.wiertel@viavistula.pl