



## Informacje o Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

### O przedsięwzięciu

Stowarzyszenie Metropolia Poznań w celu przygotowania wspólnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla wszystkich swoich członków, zorganizowało przetarg, w wyniku którego wyłoniono wykonawcę: Konsorcjum firm Atmoterm S.A. i Ecorys Polska Sp. z o.o.

### Czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)?

PZMM to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach w ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego i oceny<sup>1</sup>.

### Jakiego obszaru dotyczy PZMM?

Mimo, że w nazwie dokumentu jest słowo „miejski”, PZMM będzie opracowany dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania (Metropolia Poznań) obejmującego terytorium 23 samorządów, w tym Miasto Poznań, Powiat Poznański i 17 gmin Powiatu Poznańskiego, oraz gminy Śrem, Szamotuły, Skoki i Oborniki. MOF Poznania został wyznaczony uchwałą Zarządu Województwa nr 4013/2013 z dnia 7 listopada 2013 r. zgodnie z obszarem działalności Stowarzyszenie Metropolia Poznań.



### Po co przygotowujemy PZMM?

Celem planów mobilności miejskiej jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar oraz przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jak jednostki podziału administracyjnego.

**PZMM jest niezbędny w procesie aplikowania o dofinansowanie planowanych działań z funduszy unijnych w ramach naborów dotyczących niskoemisyjnego transportu, komunikacji i mobilności.**

<sup>1</sup> Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Unia Europejska, 2013



## Co to jest zrównoważona mobilność?

Zrównoważona mobilność to tak ukształtowane strukturą przestrzenną oraz transportu zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym<sup>2</sup>.

Wyróżnia się następujące elementy mobilności miejskiej<sup>3</sup>:

- **zbiorowy transport pasażerski** - podwyższenie jakości, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności usług komunikacji publicznej oraz integracja infrastruktury, taboru i usług transportowych;
- **transport niezmotoryzowany** - zwiększenie atrakcyjności i bezpieczeństwa poruszania się pieszo i rowerem. Istotnym jest również fakt uwzględnienia budowy specjalnej infrastruktury dla rowerzystów i pieszych, w celu oddzielenia ich od intensywnego ruchu zmotoryzowanego oraz, w możliwych przypadkach, zmniejszenia pokonywanych przez nich odległości;
- **intermodalność** – jest to ściślejsza integracja różnych rodzajów transportu, zawierająca środki ukierunkowane na ułatwienie mobilności i komunikacji, które cechuje sprawność i multimodalność;
- **bezpieczeństwo ruchu drogowego** - działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa, oparte na analizie głównych problemów w zakresie stref ryzyka na danym obszarze;
- **transport drogowy** - na potrzeby sieci dróg i transportu zmotoryzowanego należy ująć kwestię płynnego oraz spowolnionego ruchu. Ma to na celu zoptymalizowanie użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej oraz poprawę sytuacji w obrębie stwierdzonych tzw. „białych plam”. Analizowane są możliwości zmiany alokacji przestrzeni drogowej na potrzeby innych rodzajów środków lokomocji lub pozostałych funkcji publicznych niezwiązanych z transportem;
- **logistyka** - środki mające na celu poprawę wydajności logistyki, w tym gminnych systemów dostarczania towarów, przy ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu;
- **zarządzanie mobilnością** - działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności. Należy zaangażować mieszkańców, pracodawców, szkoły i inne podmioty mające wpływ na funkcjonowanie systemu zarządzania planowaniem ruchu oraz komunikację publiczną;
- **inteligentne systemy transportowe** - ITS mają zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu i usług w zakresie mobilności, stanowią wsparcie w formułowaniu, wdrażaniu i monitorowaniu strategii;
- **wdrażanie nowych wzorców użytkowania** – wzorce zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, uwzględniające ekodriving, korzystanie z transportu publicznego, wspólne dojeżdżanie do pracy jednym samochodem, wybór środków transportu niezmotoryzowanego;
- **promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów** – działania, które pozwolą na obniżenie zużycia energii w sektorze transportu, a także na znaczną redukcję emisji gazów cieplarnianych do atmosfery.

<sup>2</sup> A. Rudnicki, Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta, Architektura Czasopismo Techniczne, Kraków 2007

<sup>3</sup> Zgodnie z interpretacją Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu [źródło z dn. 01.07.2016: <http://www.wfosgw.poznan.pl/strona-glowna/o-czym-powinny-pamietac-samorzady-lokalne-ubiegajace-sie-o-unijne-wsparcie-finansowe-na-niskoemisyjny-transport.html>]