



PODSUMOWANIE DLA DECYDENTÓW  
DOTYCZĄCE  
**OPRACOWANIA I WDROŻENIA PLANU  
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**



## Spis treści

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Czy jest plan zrównoważonej mobilności miejskiej? .....                        | 02 |
| 2. Jakie korzyści wynikają z planowania zrównoważonej mobilności miejskiej? ..... | 05 |
| 3. Jakie są główne elementy planowania zrównoważonej mobilności miejskiej? .....  | 06 |
| 4. Jak rozpocząć opracowywanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej? .....    | 09 |

## Metryczka

**Informacje ogólne:** Niniejszy dokument opracowano w ramach projektu SUMPs-Up współfinansowanego ze środków „Horyzont 2020” – programu Unii Europejskiej w zakresie badań naukowych i innowacji (umowa o udzielenie dotacji nr 690669). Projekt SUMPs-Up koordynowała Ana Drăguțescu (Sekretariat europejski ICLEI).

**Cytowanie:** Rupprecht Consult (red.), 2020. *Podsumowanie dla decydentów dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej*.

**Autorzy:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhrer-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Części niniejszego dokumentu opierają się na publikacji: *Rupprecht Consult, Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej [Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan] (2013)*, do której prawo autorskie posiada Komisja Europejska.

**Układ:** Rupprecht Consult, na podstawie oryginalnego układu graficznego autorstwa Rebekki Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Fryburg, Niemcy | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

**Zdjęcia na okładce:**

[www.istock.com](http://www.istock.com)

**Zastrzeżenie prawne:** Za treść opinii przedstawionych w niniejszej publikacji odpowiadają wyłącznie autorzy wymienieni z nazwiska i niekoniecznie odzwierciedlają one poglądy Komisji Europejskiej.

**Prawa autorskie:** Prawa autorskie do niniejszej publikacji należą do Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Wszystkie obrazy i elementy tekstowe, w odniesieniu do których podano źródło, są własnością podanych organizacji lub osób fizycznych. Autorzy pragną zachęcić do powszechnego stosowania niniejszych wytycznych. Z niniejszego dokumentu można korzystać nieodpłatnie, kopiować go i redystrybuować za pośrednictwem każdego medium, pod warunkiem że a) podane zostanie źródło z wykorzystaniem powyższego sposobu cytowania i b) korzystanie z redystrybuowanych materiałów będzie bezpłatne. Wykorzystywanie niniejszego dokumentu do celów komercyjnych, a także wprowadzanie zmian w jego treści, jest dozwolone wyłącznie za wyraźnym pozwoleniem podmiotów praw autorskich.

Pod względem prawnym wykorzystywanie niniejszego dokumentu reguluje licencja Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 4.0 Międzynarodowe). Tekst prawny licencji jest dostępny pod adresem: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



**Kontakt:**

Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH Clever Str. 13-15, 50668 Köln/Niemcy  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

## Zasoby SUMP

**Wytyczne dotyczące SUMP:** <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

**Przewodniki tematyczne dotyczące SUMP:** <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

**Briefingi dotyczące SUMP z udziałem praktyków:** <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

**Samocena SUMP:** [www.sump-assessment.eu](http://www.sump-assessment.eu)

**Mobility Academy:** <https://www.mobility-academy.eu>



# 1. Czym jest plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)?

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest strategicznym i zintegrowanym podejściem do transportu miejskiego. Przyczynia się ono do zwiększenia dostępności i poprawy jakości życia poprzez przejście na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. W SUMP promuje się podejmowanie decyzji na podstawie faktów i kierowanie się przy tym długookresową wizją mobilności. Wymaga to dogłębnej oceny aktualnej sytuacji i przyszłych tendencji, wspólnej wizji zakładającej realizację celów strategicznych oraz zintegrowanego zestawu środków z różnych obszarów polityki, w tym regulacji, promocji, finansowania, technologii i infrastruktury. W ramach koncepcji SUMP szczególny nacisk kładzie się na zaangażowanie mieszkańców i zainteresowanych stron oraz na współpracę między podmiotami administracji publicznej a sektorem prywatnym.

Poniższa definicja planu zrównoważonej mobilności miejskiej została powszechnie uznana w Europie i na szczeblu międzynarodowym:

## **Plan zrównoważonej mobilności miejskiej**

to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb osób i przedsiębiorstw w zakresie mobilności w miastach i w ich otoczeniu, aby poprawić jakość życia. Opiera się on na istniejących praktykach planowania i w należyty sposób uwzględnia zasady integracji, uczestnictwa i oceny.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej opiera się na ośmiu zasadach:

- 1 **Planowanie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na „miejskim obszarze funkcjonalnym”**
- 2 **Współpraca ponad granicami instytucjonalnymi**
- 3 **Angażowanie mieszkańców i zainteresowanych stron**
- 4 **Dokonanie oceny obecnego i przyszłego funkcjonowania**
- 5 **Określenie długookresowej wizji i jasnego planu wdrażania**
- 6 **Rozwijanie wszystkich rodzajów transportu w sposób zintegrowany**
- 7 **Uzgodnienie monitorowania i oceny**
- 8 **Zapewnianie jakości**



W ramach planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ustanawia się nowy standard innowacyjnego planowania transportu. Zapewnia ono wsparcie miast i regionów w integracji rodzajów transportu i propagowanie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. SUMP przyczynia się do osiągnięcia głównych celów mobilności, takich jak lepsza jakość powietrza, większa dostępność i mobilność, większe bezpieczeństwo ruchu drogowego, mniejszy hałas powstający w ruchu drogowym, wyższa efektywność energetyczna i lepsza jakość życia. SUMP zapewnia miastom i regionom wsparcie w ograniczeniu ich wpływu na klimat związanego z transportem.



## Osiem zasad

Koncepcja planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, określona w pakiecie na rzecz mobilności miejskiej, opiera się na ośmiu powszechnie uznanych zasadach przewodnich.<sup>1</sup>

### 1 Planowanie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na „miejskim obszarze funkcjonalnym”



Miasta są połączone z otaczającymi je obszarami poprzez codzienne przepływy osób i towarów, co oznacza, że zakres geograficzny SUMP musi opierać się na tym „miejskim obszarze funkcjonalnym”. Wynika on z gęstości zaludnienia i przepływów osób podróżujących do pracy i ma na celu uwzględnienie całego obszaru dojazdów do pracy. W zależności od lokalnego kontekstu może to być miasto i otaczający je obszar podmiejski, cały region policentryczny lub inna grupa miejscowości. Planowanie na podstawie rzeczywistych przepływów osób i towarów jest istotnym kryterium, dzięki któremu plan jest odpowiedni i kompleksowy, nawet jeżeli granice miejscowości wyznaczono na innej zasadzie i utrudniają one osiągnięcie tego celu.<sup>2</sup>

SUMP musi służyć osiągnięciu ogólnego celu, jakim jest zwiększenie dostępności oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. Zrównoważony transport poprawia dostępność dla wszystkich, niezależnie od dochodów i statusu społecznego; poprawia jakość życia i atrakcyjność środowiska miejskiego; poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego i stan zdrowia publicznego; zmniejsza zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisje gazów cieplarnianych i zużycie energii; oraz zwiększa efektywność ekonomiczną, sprawiedliwość społeczną i poprawia jakość środowiska.

### 2 Współpraca ponad granicami instytucjonalnymi



Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga wysokiego poziomu współpracy, koordynacji i konsultacji między poszczególnymi poziomami sprawowania rządów i instytucjami (oraz ich wewnętrznymi komórkami) w obszarze planowania.

Te podstawowe elementy to:

- współpraca na rzecz zapewnienia spójności i komplementarności SUMP z polityką i planami w sektorach związanych z transportem (np. użytkowanie gruntów i planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, energetyka, edukacja, egzekwowanie prawa i ochrona porządku publicznego);
- bliskie kontakty z właściwymi organami na innych poziomach administracji (np. poziomie dzielnic, gminy, aglomeracji, regionu i państwa);
- koordynacja z podmiotami z sektora publicznego i prywatnego świadczącymi usługi transportowe.

### 3 Angażowanie mieszkańców i zainteresowanych stron



Plan zrównoważonej mobilności miejskiej koncentruje się na zaspokojeniu potrzeb w zakresie mobilności, jakie mają osoby znajdujące się na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego – zarówno mieszkańcy, jak i przyjezdni – a także instytucje i przedsiębiorstwa mające tam swoje siedziby. Jest on zgodny z przejrzystym i partycypacyjnym podejściem, aktywnie angażującym mieszkańców i zainteresowane strony przez cały okres opracowywania i wdrażania planu. Planowanie partycypacyjne jest warunkiem wstępnym przyjęcia przez ludzi odpowiedzialności za plan zrównoważonej mobilności miejskiej i politykę, którą promuje. Wczesne i aktywne angażowanie zwiększa prawdopodobieństwo akceptacji i poparcia przez społeczeństwo, tym samym minimalizując ryzyko o charakterze politycznym i ułatwiając wdrażanie.



### 4 Dokonanie oceny obecnego i przyszłego funkcjonowania

Podstawą planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest dogłębna ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania systemu transportu w miejskim obszarze funkcjonalnym. Obejmuje on całościowy przegląd istniejącej sytuacji i ustanawia wartość odniesienia, względem której można mierzyć postępy.

<sup>1</sup> Niniejsza sekcja w znacznym stopniu opiera się na załączniku 1 do pakietu na rzecz mobilności miejskiej [COM(2013) 913].

<sup>2</sup> OECD, Definicja miejskiego obszaru funkcjonalnego na potrzeby bazy danych OECD dotyczącej obszarów metropolitalnych [Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database], 2013, s. 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).

W tym celu w trakcie procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej identyfikuje się cele oraz ambitne, ale realistyczne założenia, które są spójne z uzgodnioną wizją mobilności, a następnie określa się dla każdego z nich wskaźniki skuteczności działania. Wskaźniki są następnie wykorzystywane do dokonania oceny obecnego i przyszłego funkcjonowania. Ta analiza sytuacji obejmuje również przegląd aktualnych zdolności i zasobów oraz instytucjonalnego systemu planowania i wdrażania.

## 5 Określenie długookresowej wizji i jasnego planu wdrażania



Plan zrównoważonej mobilności miejskiej opiera się na długookresowej wizji transportu i mobilności w całym miejskim obszarze funkcjonalnym. Obejmuje on także wszystkie rodzaje i formy transportu: publiczny i prywatny; pasażerski i towarowy; zmotoryzowany i niezmotoryzowany; oraz ruchomy i stacjonarny. Uwzględnia również infrastrukturę i usługi. SUMP zawiera plan krótkookresowego osiągnięcia celów i realizacji założeń za pomocą pakietów środków. Uwzględnia harmonogram wdrożenia oraz budżet, jak również wyraźny podział zakresów obowiązków i zarys wymaganych zasobów.



## 6 Rozwijanie wszystkich rodzajów transportu w sposób zintegrowany

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej sprzyja harmonijnemu i zintegrowanemu rozwojowi wszystkich stosownych rodzajów transportu, przy jednoczesnym przyznawaniu priorytetu zrównoważonym rozwiązaniom z zakresu mobilności. W SUMP przedstawia się zintegrowany zestaw środków służących poprawieniu jakości, bezpieczeństwa, dostępności oraz efektywności kosztowej całego systemu mobilności. SUMP obejmuje środki infrastrukturalne, techniczne, regulacyjne, promocyjne i finansowe. Odnosi się do wszystkich form mobilności zbiorowej (tradycyjnego transportu publicznego, a także nowych usług opartych na wspólnym użytkowaniu, w tym nowych modeli biznesowych); aktywnej mobilności (ruchu pieszego i rowerowego); intermodalności i mobilności „od drzwi do drzwi”; bezpieczeństwa ruchu drogowego; pojazdów ruchomych i stacjonarnych; dostawy towarów i świadczenia usług; logistyki; zarządzania mobilnością; oraz inteligentnych systemów transportowych (ITS).

## 7 Uzgodnienie monitorowania i oceny



Monitorowanie wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej musi być dokładne. Postępy w dążeniu do osiągnięcia celów określonych w planie i realizacji założeń ocenia się regularnie na podstawie wybranych wskaźników skuteczności działania. Należy zawsze zapewniać terminowy dostęp do odpowiednich danych i statystyk. Monitorowanie i ocena na bieżąco mogą wskazać na konieczność zmiany założeń i w stosownych przypadkach przeprowadzenia działania naprawczego podczas wdrażania. W sprawozdaniu monitorującym, które udostępnia się i przekazuje mieszkańcom i zainteresowanym stronom, informuje się o postępach w opracowywaniu i wdrażaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

## 8 Zapewnianie jakości



Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jest kluczowym dokumentem dla rozwoju obszaru miejskiego. Warto podjąć starania, aby dysponować mechanizmem służącym do zapewnienia ogólnej wysokiej jakości SUMP oraz potwierdzenia zgodności planu z wymogami określonymi w koncepcji planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Szczególnej uwagi wymaga zapewnienie jakości danych i zarządzania ryzykiem podczas wdrażania. Zadania te można zlecić zewnętrznym podmiotom przeprowadzającym przeglądy jakości lub innej rządowej instytucji (np. na szczeblu regionalnym lub krajowym), natomiast wykonanie ich można ułatwić poprzez wykorzystanie narzędzi takich jak narzędzie samooceny SUMP.



Image © Gehl



## 2. Jakie korzyści wynikają z planowania zrównoważonej mobilności miejskiej?

### Stworzenie zrównoważonego miasta

#### Poprawa jakości życia

Istnieją mocne dowody na to, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej poprawia jakość życia na obszarze miejskim. Dobrze skoordynowana polityka przynosi szereg korzyści, takich jak bardziej atrakcyjne przestrzenie publiczne, większe bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz mniejsze zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem. Tak atrakcyjne środowisko zachęca również mieszkańców do częstszych spacerów i jazdy na rowerze, co przyczynia się do poprawy ich zdrowia, a nawet pomaga zaoszczędzić koszty.

#### Stworzenie korzyści gospodarczych

Mobilność jest istotnym czynnikiem sprzyjającym lokalnej gospodarce. Zdrowsze środowisko i mniejsze zagęszczenie ruchu pomagają znacznie obniżyć koszty ponoszone przez społeczność lokalną oraz przyciągnąć nowe rodzaje działalności i inwestorów. W globalnej konkurencji o innowacyjne przedsiębiorstwa (i dobrze płatne miejsca pracy) istotnym czynnikiem stał się komfort życia w danym mieście; zrównoważone miasta mają wyraźną przewagę.

#### Przyczynianie się do osiągnięcia celów klimatycznych i środowiskowych

Mobilność bardziej zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju przekłada się bezpośrednio na redukcję emisji, hałasu, zanieczyszczenia powietrza i zajmowania gruntów. Miasta mogą odegrać wyznaczoną im rolę w redukcji emisji gazów cieplarnianych i w walce z kryzysem klimatycznym. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest głównym elementem lokalnej i krajowej polityki klimatycznej.

#### Zwiększenie dostępności transportu

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest doskonałym narzędziem umożliwiającym opracowanie rozwiązań „od drzwi do drzwi”, obejmujących wiele rodzajów transportu. Współpraca różnych podmiotów zapewnia, że potrzeby mieszkańców i przedsiębiorstw związane z dostępnością są skutecznie zaspokajane. Pomaga to w zagwarantowaniu dobrego dostępu do usług oraz do zatrudnienia i kształcenia wszystkim mieszkańcom, niezależnie od dochodów czy statusu społecznego. SUMP zapewnia idealne ramy do przedstawiania innowacyjnych pomysłów na nowy system mobilności, realizacji nowych projektów i wdrażania środków uzupełniających w celu ogólnej poprawy systemu transportu.

### Wprowadzanie zmian

#### Efektywniejsze wykorzystanie ograniczonych zasobów

Ponieważ zasoby finansowe są ograniczone, przyjmowanie najbardziej opłacalnych rozwiązań ma zasadnicze znaczenie dla miast. Centralnym elementem SUMP nie jest budowa nowej infrastruktury drogowej, lecz bardziej zrównoważony zestaw środków. Cele w zakresie mobilności można osiągnąć znacznie skuteczniej poprzez połączenie środków infrastrukturalnych i technicznych ze środkami regulacyjnymi, promocyjnymi i finansowymi.

#### Tworzenie synergii między sektorami i ponad granicami

Problemy związane z mobilnością miejską często dotyczą jednocześnie kilku gmin, wielu obszarów polityki lub leżą w zakresie uprawnień szeregu komórek i instytucji. SUMP sprzyja rozwojowi kultury wspólnego planowania w różnych sektorach i na różnych poziomach sprawowania rządów. Dobrze zintegrowane rozwiązania umożliwiają odpowiednie reagowanie na coraz bardziej złożone problemy.

#### Zdobywanie poparcia społeczeństwa

Zaangażowanie zainteresowanych stron i mieszkańców jest podstawowym elementem planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Władze miasta, które pokazują, że dbają o potrzeby i pragnienia swoich mieszkańców i odpowiednio ich angażują, mogą liczyć na duże poparcie społeczeństwa. Uczestnictwo staje się źródłem pomysłów dla planistów, zwiększa legitymację i ogranicza polityczne ryzyko sprzeciwu wobec ambitnej polityki.

#### Uzyskanie łatwiejszego dostępu do finansowania początkowego i bieżącego

Współpraca instytucji publicznych z różnymi sektorami oraz podmiotów prywatnych pozwala na łączenie zasobów na potrzeby wspólnych działań. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej pomaga organom odpowiedzialnym za transport w pozyskaniu funduszy i finansowania z nowych źródeł. Planiści mogą przedstawić skutki poszczególnych działań ocenianych w odniesieniu do kluczowych wskaźników efektywności, co zwiększa szanse wniosków o finansowanie.

#### Planowanie w czasach niepewności

Pojawienie się nowych technologii, modeli biznesowych i wymagań konsumentów przyczynia się do powstawania niepewności w planowaniu, ale długoterminowe cele, które zyskują szerokie poparcie, mogą stanowić wytyczne, w ramach których można systematycznie ustalać priorytety polityki i wybierać środki odpowiadające zmieniającym się okolicznościom.

### 3. Jakie są główne elementy planowania zrównoważonej mobilności miejskiej?

Od czasu opublikowania koncepcji SUMP w 2013 r. proces opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej przeprowadzono w wielu obszarach miejskich w całej Europie (i na całym świecie). Jest on przedstawiany w „cyklu SUMP” jako wizualna metafora tarczy zegarowej (zob. rys. 1).

Cykl SUMP przedstawia cztery etapy planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, z których każdy rozpoczyna się i kończy celem pośrednim podzielonym z kolei na trzy kroki (co daje łącznie dwanaście kroków w cyklu planowania). Cele pośrednie związane są z decyzją lub wynikiem niezbędnym do przejścia do kolejnego etapu, a każdy oznacza zakończenie poprzedniego etapu.

Wszystkie kroki i działania należy podjąć w ramach regularnego cyklu planowania w znaczeniu nieustannego procesu udoskonalania.

Jest to oczywiście wyidealizowana i uproszczona reprezentacja złożonego procesu planowania. W niektórych przypadkach kroki można wykonać niemal równolegle (lub nawet powtórnie), kolejność zadań można niekiedy dostosować do szczególnych potrzeb lub częściowo pominąć działanie, ponieważ są dostępne jego wyniki z innego planowania. Niemniej jednak cykl SUMP stał się użyteczną wytyczną, która pomaga uporządkować proces planowania i śledzić jego przebieg.

**Rysunek 1:** 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (wydanie drugie) – przegląd dla decydentów



## **Etap 1:** **Przygotowanie i analiza**

Pierwszym celem pośrednim i punktem wyjścia dla procesu opracowywania SUMP jest jednoznaczna decyzja organu politycznego dotycząca przygotowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Na pierwszym etapie, podstawę procesu planowania stanowią odpowiedzi na następujące pytania:

### **Jakie są nasze zasoby?**

Przed rozpoczęciem procesu należy przeanalizować wszystkie zasoby (ludzkie, instytucjonalne, finansowe) dostępne na potrzeby planowania i określić odpowiednie formy współpracy i struktury uczestnictwa. Na tym etapie decydenci muszą zapewnić poparcie kluczowych instytucji i polityków dla opracowania SUMP oraz ich wkład w powołanie głównego zespołu ds. planowania.

### **Jaki jest kontekst planowania?**

Należy wskazać czynniki, które będą miały wpływ na proces planowania, takie jak istniejące plany lub wymogi prawne. Zaleca się przeprowadzenie analizy strumieni ruchu, aby określić zakres geograficzny planu, oraz zapewnienie udziału organów obszarów sąsiadujących i zainteresowanych stron. Należy uzgodnić ramy czasowe planowania i w miarę potrzeb pozyskać wsparcie zewnętrzne. Działania w ramach tego i poprzedniego kroku są ściśle powiązane i często prowadzone są równolegle. Najważniejszym zadaniem decydentów w tym momencie jest zapewnienie, aby „miejski obszar funkcjonalny” służył jako obszar planowania dla SUMP. Często jest to decyzja złożona pod względem instytucjonalnym i politycznym.

### **Jakie są główne problemy i możliwości?**

Należy przeanalizować sytuację związaną z mobilnością z punktu widzenia wszystkich rodzajów transportu oraz istotne aspekty zrównoważonego rozwoju przy użyciu właściwego zestawu źródeł aktualnych danych. Ostatni cel pośredni pierwszego etapu stanowi pełna analiza najważniejszych problemów i szans związanych z mobilnością w całym miejskim obszarze funkcjonalnym.

## **Etap 2:** **Opracowanie strategii**

Celem drugiego etapu jest określenie strategicznego kierunku planu zrównoważonej mobilności miejskiej we współpracy z mieszkańcami i zainteresowanymi stronami. Najważniejsze pytania na tym etapie są następujące:

### **Jakie mamy możliwości na przyszłość?**

Należy przeanalizować prawdopodobne zmiany w zewnętrznych czynnikach istotnych dla mobilności miejskiej (np. demografia, technologia informacyjna, klimat) oraz opracować scenariusze, w których zbadane zostaną alternatywne kierunki strategiczne. W scenariuszach próbuje się uchwycić zakres niepewności, który związany jest z „patrzeniem w przyszłość”, w celu uzyskania lepszej faktycznej podstawy strategicznych decyzji.

### **Jakie ma być nasze miasto?**

Należy wykorzystać kontakty z zainteresowanymi stronami oraz mieszkańcami, aby na podstawie wyników analizy mobilności i oddziaływania scenariusza wypracować wspólne rozumienie pożądanego przyszłego stanu. Wspólna wizja i cele to podstawa każdego SUMP. Wizja jest jakościowym opisem pożądanego przyszłego stanu mobilności w mieście, doprecyzowanego następnie przez konkretne cele, które wskazują, do jakich zmian się dąży. Należy zapewnić, aby wyznaczone cele odnosiły się do istotnych problemów oraz aby obejmowały wszystkie rodzaje transportu w miejskim obszarze funkcjonalnym. Na tym etapie niezbędne jest aktywne zaangażowanie decydentów, ponieważ jest to moment, w którym podejmuje się decyzję o strategicznych kierunkach na kolejne lata.

### **Na jakiej podstawie stwierdzimy, że osiągnęliśmy sukces?**

Konieczne jest określenie zestawu wskaźników i założeń na poziomie strategii, które umożliwiają monitorowanie postępów poczynionych w realizacji wszystkich celów, a jednocześnie nie wymagają nierealistycznych ilości nowo zgromadzonych danych. Decydenci powinni zapewnić, aby założenia były ambitne, wykonalne, wzajemnie spójne, powszechnie popierane przez zainteresowane strony oraz dostosowane do innych obszarów polityki.

Na koniec drugiego etapu osiągnęli Państwo cel pośredni polegający na posiadaniu szeroko popieranej wizji, celów i założeń. Jeżeli jest to możliwe, decydenci powinni przyjąć te priorytety strategiczne w celu zapewnienia stabilnych ram przewodnich dla etapu dotyczącego środków.



## Etap 3: Planowanie środków

Na trzecim etapie proces planowania przechodzi ze szczebla strategicznego na szczebel operacyjny. Na tym etapie kluczową rolę odgrywają środki służące do osiągnięcia uzgodnionych celów i założeń. Prace nad planem zrównoważonej mobilności miejskiej dobiegają końca i rozpoczynają się przygotowania związane z jego wdrożeniem. Przygotowania te wymagają udzielenia odpowiedzi na poniższe kluczowe pytania:

### Jakie konkretne działania podejmiemy?

Należy sporządzić długą listę środków oraz dokonać oceny ich skuteczności i wykonalności w celu wyłonienia tych, które w największym stopniu przyczynią się do osiągnięcia celów i założeń. Należy podzielić środki na zintegrowane pakiety, omówić je wspólnie z mieszkańcami i zainteresowanymi stronami oraz dokonać ich szczegółowej oceny w celu zatwierdzenia wybranych środków. Należy również zaplanować monitorowanie i ocenę każdego środka.

### Czego będziemy potrzebować i kto będzie za to odpowiedzialny?

Należy podzielić pakiety środków na wykonalne zadania (lub „działania”) i szczegółowo je opisać, uwzględniając ich szacunkowy koszt, zależności między nimi oraz związane z nimi ryzyko. Następnie do każdego działania należy przyporządkować wewnętrzne lub zewnętrzne instrumenty oraz źródła finansowania. Na tej podstawie ustala się jasne zakresy obowiązków, priorytety w zakresie wdrażania oraz ramy czasowe w odniesieniu do każdego działania. Na tym etapie niezbędne jest przekazanie informacji o działaniach zainteresowanym stronom z obszaru polityki i społeczeństwu. Kontrowersje mogą budzić na przykład konkretne projekty budowlane, mimo że związane z nimi cele i środki cieszą się powszechnym poparciem. W tym momencie decydenci muszą uzyskać polityczne i społeczne poparcie dla środków i działań w ramach SUMP, najlepiej osiągając formalne porozumienie w kwestii zakresów obowiązków i ram czasowych wśród decydentów i kluczowych zainteresowanych stron.

### Czy jesteśmy odpowiednio przygotowani?

Nad poszczególnymi częściami planu zrównoważonej mobilności miejskiej mogło pracować wielu autorów. Teraz należy dokończyć dokument i zweryfikować jego jakość. Zgodnie ze zwyczajami panującymi w Państwa organizacji szczegółowy plan finansowy można uwzględnić w SUMP lub potraktować go jako odrębny proces. W obu przypadkach przed przyjęciem planu zrównoważonej mobilności

miejskiej należy uzgodnić budżet dla każdego priorytetowego działania oraz długoterminowe warunki dotyczące dystrybucji kosztów i dochodów wśród wszystkich zaangażowanych organizacji.

Na końcu etapu planowania środków osiąga się najistotniejszy cel pośredni w całym procesie planowania: decydenci właściwego organu politycznego przyjmują plan zrównoważonej mobilności miejskiej.

## Etap 4: Wdrażanie i monitorowanie

Etap czwarty dotyczy głównie wdrożenia środków i realizacji powiązanych działań określonych w SUMP, czemu towarzyszą systematyczne monitorowanie, ocena i komunikacja. W tej fazie prowadzi się działania poprzez udzielenie odpowiedzi na następujące podstawowe pytania:

### W jaki sposób można odpowiednio przeprowadzić ten etap?

Właściwe wydziały i organizacje powinny zaplanować szczegóły swoich działań, podjąć się wdrożenia i w stosownych przypadkach przeprowadzić procedurę udzielania zamówień na towary i usługi. Ponieważ często zaangażowana jest w to duża liczba podmiotów, cały proces koordynacji wdrażania wymaga szczególnej uwagi.

### Jak przebiegają prace?

Systematyczne monitorowanie wskaże, czy sprawy toczą się zgodnie z planem, co w razie potrzeby umożliwi podjęcie działań naprawczych. Z punktu widzenia codziennie podróżujących osób innowacyjne programy na rzecz mobilności mogą wprowadzać przełomowe zmiany (oraz zapewniać wielkie korzyści). Zrozumienie opinii społeczeństwa na podstawie aktywnego dwustronnego dialogu ma zasadnicze znaczenie dla skutecznej realizacji procesu wdrażania.

### Jakie wnioski wyciągnięto?

Ostatni krok w cyklu SUMP dotyczy dokonania przeglądu sukcesów i porażek oraz przekazania jego wyników zainteresowanym stronom i społeczeństwu. Ten proces przeprowadzania przeglądu wiąże się również ze spojrzeniem w przyszłość i uwzględnieniem nowych wyzwań i rozwiązań. W idealnej sytuacji decydenci będą aktywnie zainteresowani zrozumieniem tego, co się sprawdziło (a co nie), tak aby wnioski te zostały uwzględnione w kolejnej aktualizacji SUMP.

Na koniec cyklu SUMP realizowany jest cel pośredni, jakim jest „Ocena wprowadzenia środków”.

## 4. Jak rozpocząć opracowywanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej?

Opracowywanie i wdrażanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest procesem, w którym bierze udział wiele zainteresowanych stron z różnych komórek organu planowania, różnych części polityki i nie tylko. Plan obejmuje kompleksową analizę systemu transportu, funkcjonuje ponad granicami sektorowymi i inicjuje proces zmian w kierunku bardziej zintegrowanego planowania. W związku z tym pomyślnie przeprowadzany proces SUMP rozpoczyna się od uzyskania poparcia wśród najistotniejszych zainteresowanych stron.

### Podjęcie jasnej decyzji o opracowaniu SUMP

Punktem wyjścia dla opracowania SUMP powinna być decyzja o poprawie obecnej sytuacji związanej z mobilnością i silne przekonanie, że konieczne jest przejście w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju. Od samego początku powinno być jasne, że transport miejski nie stanowi celu sam w sobie, ale przyczynia się do osiągnięcia ambitniejszych celów, takich jak lepsza jakość życia i większy dobrobyt. Podjęcie decyzji o sporządzeniu SUMP zawsze wiąże się z zaangażowaniem w realizację jego ogólnych celów dotyczących:

- poprawy dostępności dla wszystkich, niezależnie od dochodów i statusu społecznego;
- poprawy jakości życia i atrakcyjności środowiska miejskiego;
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanu zdrowia publicznego;
- przyczynienia się do osiągnięcia celów klimatycznych poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii; oraz
- zwiększenia efektywności ekonomicznej, sprawiedliwości społecznej i jakości środowiska.

### Uzyskanie zaangażowania politycznego

W zależności od sytuacji krajowej i lokalnej czynnikiem pobudzającym do opracowania SUMP może być zobowiązanie prawne na szczeblu krajowym, oficjalna decyzja podjęta przez lokalny organ polityczny (taki jak rada gminy) lub zaangażowanie administracji lokalnej. W każdym razie, aby opracować faktycznie trwały i skuteczny plan, konieczne jest rzeczywiste zaangażowanie. Jeżeli na szczeblu lokalnym brak jest lidera politycznego, przekonanie innych polityków do poparcia tego procesu może okazać się trudnym zadaniem. Wiąże się to z koniecznością przedstawienia przekonujących argumentów przez osobę cieszącą się szacunkiem decydentów.

### Znalezienie ram dla SUMP

Sam projekt lub środek również może okazać się bodźcem do rozpoczęcia procesu opracowywania SUMP. Wraz z decyzją dotyczącą dużego projektu infrastrukturalnego (np. nowej linii tramwajowej) lub dużej innowacji miejskiej (np. strefy niskiej emisji) środek ten należy włączyć do szerszych ram planowania.

SUMP może zapewnić zintegrowane podejście do realizacji dużego projektu, zapewniając uzupełniające środki, długoterminowe założenia oraz podejście partycypacyjne. W szczególności w przypadku dużych i innowacyjnych projektów o dużym wpływie SUMP zapewnia całościowe strategie udziału, które są niezbędne, aby uzyskać poparcie społeczeństwa dla środków. Projekt infrastrukturalny obejmujący cały region może być nawet impulsem do opracowania SUMP wraz z sąsiednimi gminami na poziomie miejskiego obszaru funkcjonalnego.

### Przedstawienie argumentów opisujących problemy, z którymi boryka się obecnie miasto, oraz usprawnienia, które można wprowadzić dzięki SUMP

Pomocną metodą jest przedstawienie wyzwań i problemów, z jakimi miasto będzie się mierzyć w przypadku niewprowadzenia zmian, podkreślenie korzyści wynikających z planu zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zwrócenie uwagi na fakt, że wyborcy wynagrodzą dobre wyniki. Aby uzmysłowić pilny charakter zmian, skuteczne może okazać się przeprowadzenie symulacji negatywnych konsekwencji rozwoju według dotychczasowego scenariusza postępowania (np. pod względem przyszłych zatorów komunikacyjnych i wynikających z nich strat gospodarczych lub pod względem wskaźników takich jak liczba śmiertelnych wypadków drogowych lub lata życia utracone ze względu na zanieczyszczenie powietrza) i przedstawienie ich politykom z wykorzystaniem map i danych liczbowych. Zachodzące obecnie gwałtowne zmiany spowodowane technologią cyfrową świadczą wyraźnie o pilnej konieczności opracowania spójnego strategicznego podejścia do przyszłej mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Podczas przedstawiania korzyści często przydatne okazuje się nawiązanie do obecnych problemów o znaczeniu priorytetowym w mieście – takich jak jakość powietrza, ruch, bezpieczeństwo ruchu drogowego, przystępność budownictwa mieszkaniowego lub wzrost gospodarczy – dzięki wyjaśnieniu, w jaki sposób SUMP może przyczynić się do ich rozwiązania.

## Rozważenie środków zakrojonych na niewielką skalę, aby uzyskać szybkie efekty (quick wins)

Zapewnienie zaangażowania politycznego może okazać się problematyczne, ponieważ pełne korzyści SUMP stają się widoczne dopiero po okresie dłuższym niż cykl wyborczy. Pomocne może być podkreślenie możliwości uwzględnienia w SUMP zakrojonych na mniejszą skalę działań o dużej widoczności. Mogą one zapewnić poparcie społeczeństwa w ujęciu krótkoterminowym i podjęcie pierwszej decyzji o opracowaniu SUMP. Na przykład czasowe przekształcenie przestrzeni publicznych przy użyciu „łatwych i tanich” rozwiązań może pomóc ludziom wyobrazić sobie potencjalne pozytywne zmiany (np.

zmiana przeznaczenia przestrzeni ulicznej, tymczasowa ścieżka rowerowa odgradzona przy użyciu kwietników lub parklety zamiast miejsc parkingowych).

## Poszukiwanie inspiracji w innych miastach

Wiele miast w Europie (i na całym świecie) było wcześniej na etapie tej pierwszej decyzji. Wiele z nich podjęło decyzję o opracowaniu pierwszego SUMP. Doskonałym argumentem może okazać się wskazanie innych miast, które z powodzeniem przeprowadziły planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej. Sieć miast europejskich stanowi doskonałą podstawę, aby dowiedzieć się więcej i czerpać inspiracje z innych historii oraz ich sukcesów i porażek.

## Rozpoczęcie od małych kroków

Po podjęciu decyzji o opracowaniu SUMP, mogą się Państwo poczuć jak u podnóża wielkiej góry. Szczególnie na początku tego procesu pomocne jest podzielenie tej górskiej wyprawy na etapy z małymi krokami i osiągalnymi celami. Format cyklu SUMP – podzielony na cztery główne etapy, kroki i cele pośrednie – będzie stanowił dla Państwa wsparcie w tym procesie. Aby sprawnie rozpocząć proces, przydatne mogą okazać się następujące wskazówki:

### Nawiązywanie kontaktów i współpracy w miejskim obszarze funkcjonalnym

- Zorganizowanie warsztatów planistycznych z planistami transportu z okolicznych gmin. Nie wszystkie gminy mogą być zainteresowane, ale jeśli zaczną Państwo od tych, które są, pozostałe mogą później dołączyć.
- Określenie wspólnych problemów wymagających współpracy (np. zatłoczone trasy dojazdów do pracy) i spotkanie się w celu znalezienia rozwiązań, które będą korzystne dla wszystkich gmin (np. lepsze połączenia kolejowe lub autobusowe dla osób dojeżdżających do pracy, parkingi P+R dla samochodów lub trasy rowerowe). Często łatwiej jest nawiązać współpracę w ramach konkretnego projektu niż abstrakcyjnych planów.

### Zainicjowanie rozmów na rzecz owocnej współpracy ponad granicami instytucjonalnymi

- W procesy planowania mobilności warto zaangażować pracowników innych istotnych sektorów (takich jak planowanie przestrzenne, środowisko, gospodarka, turystyka, usługi społeczne lub ochrona zdrowia). W przypadku planów strategicznych należy dążyć do utworzenia interdyscyplinarnych grup sterujących, których członkami są przedstawiciele najistotniejszych komórek. Na spotkania zainteresowanych stron warto również zaprosić przedstawicieli powiązanych sektorów (np. NGO zajmujące się środowiskiem, stowarzyszenia przedsiębiorców, ekspertów ds. zdrowia, policję, radę młodzieżową i przedstawicieli szkół).
- Określenie wyzwań międzysektorowych. Często łatwiej jest nawiązać współpracę w ramach konkretnego projektu przynoszącego wspólne korzyści (np. kampanie promujące chodzenie pieszo wśród uczniów, organizowane w ramach współpracy wydziałów policji, edukacji i mobilności) niż abstrakcyjnych planów.
- Warto zorganizować spotkanie z pracownikami innych komórek i omówić korzyści płynące ze wspólnych działań. Jeśli ekspert z miasta, w którym wcześniej przeprowadzono takie działania, może wziąć udział w takich spotkaniach, często może to pomóc w przekonaniu innych uczestników. Korzyści są jeszcze większe, jeżeli osoba ta jest z miejsca, które jest podobne do Państwa miejsca.

### Zmobilizowanie mieszkańców i zainteresowanych stron

- Zidentyfikowanie istotnych zainteresowanych stron. Oprócz zaangażowania ogółu społeczeństwa ważny jest udział odpowiednio wyważonej grupy przedstawicieli instytucji, takich jak partie polityczne, grupy obywatelskie i społeczne, organizacje biznesowe, operatorzy transportu itp.
- Zidentyfikowanie i zaangażowanie mieszkańców i grup interesariuszy na wczesnych etapach procesu. Należy aktywnie informować o decyzji dotyczącej opracowania SUMP, ale także umożliwić im udział w debacie. Zasadnicze znaczenie ma wystuchanie i zgromadzenie pomysłów i wizji mieszkańców, w szczególności na mniej technicznych etapach planowania, gdy procesy są bardziej otwarte i elastyczne.
- Zorganizowanie wydarzenia inauguracyjnego SUMP w interaktywnym formacie z udziałem zainteresowanych stron i mieszkańców. Mogą to być na przykład warsztaty, dyskusja publiczna lub metoda „world café”.
- Rozpoczęcie badania sposobów kreatywnego angażowania mieszkańców. Można tu uwzględnić formaty konwencjonalne, takie jak artykuły prasowe, audycje radiowe, ogłoszenia na stronach internetowych, plakaty w miejscach publicznych lub listy do gospodarstw domowych, ale również nowsze formaty, takich jak media społecznościowe, krótkie filmiki, punkt drop-in lub specjalną (interaktywną) stronę internetową.

### Rozpoczęcie tworzenia wspólnej wizji miasta

- Wraz z mieszkańcami i zainteresowanymi stronami mogą Państwo rozpocząć prace nad wspólną wizją. Ćwiczenia z wizualizacji, takie jak warsztaty realizowane metodą „future search”, mogą pomóc rozwinąć wspólne zrozumienie tego, jak miasto powinno wyglądać w przyszłości i jakie zmiany są potrzebne, aby osiągnąć ten cel.



[www.eltis.org](http://www.eltis.org)