

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jako kompleksowe podejście do planowania mobilności w miastach

Katarzyna Hebel, Olgierd Wyszomirski

W artykule przedstawiono zasadnicze uregulowania ustawowe dotyczące planów transportowych w Polsce. Zestawiono je z wytycznymi unijnymi w zakresie planowania zrównoważonej mobilności, określonymi w najnowszych dokumentach. Pozwoliło to na wskazanie podobieństw i różnic w obu koncepcjach. Scharakteryzowano także etapy planowania zrównoważonej mobilności oraz strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP). Na tej podstawie ustalono, że SUMP jest wyrazem kompleksowego podejścia do planowania mobilności w miastach.

Obecne plany transportowe uchwalone przez władze lokalne wybranych polskich miast mogą stanowić podstawę do opracowania planów SUMP, jednak po znacznym skróceniu ich części diagnostycznej i po uzupełnieniu ich o zagadnienia dotyczące ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego oraz zarządzania mobilnością.

Słowa kluczowe: transport miejski, zarządzanie mobilnością, zrównoważona mobilność, plan transportowy, SUMP.

Wprowadzenie

Wraz z rozwojem miast i obszarów zurbanizowanych oraz zmianami w zakresie gospodarczym i społecznym, skutkującymi m.in. koniecznością oszczędzania energii, zmianie ulega podejście do problemów transportowych tych obszarów. Transport przestaje być traktowany branżowo, a staje się elementem zrównoważonej mobilności.

W Polsce do 1 marca 2011 r. miasta uchwały plany transportowe na zasadzie dobrowolności. Od momentu wejścia w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym część gmin i związków międzygminnych została zobowiązana do opracowywania i uchwalania planów transportowych, które w swojej treści muszą dotyczyć tylko transportu zbiorowego. Plany te nazywane są planami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego (PZRTP). Odpowiednikiem takich planów w krajach europejskich są *Sustainable Urban Transport Plans* (SUTP).

Równocześnie, nawiązując do wyzwań i celów transportu miejskiego, zawartych w Białej Księdze z 2011 r., można dostrzec tendencję do kompleksowego podejścia do problemów transportowych w miastach, obejmujących podróżowanie samochodem osobowym, rowerem czy podróż piesz w powiązaniu z planowaniem przestrzennym. W tej koncepcji nadrzędnym celem staje się nie tylko zapewnienie zrównoważonego transportu w miastach, ale – szerzej – zapewnienie zrównoważonej mobilności. Znajduje to odzwierciedlenie w nomenklaturze, gdyż plany oparte na takiej koncepcji nazywane są planami zrównoważonej mobilności miejskiej: *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP).

Cele i zakres planów transportowych w polskich miastach

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 r. w Polsce jednym z obowiązków organizatora jest opracowanie i uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanego planem transportowym. Wyraźnie zatem wskazano, że plan taki dotyczyć powinien wyłącznie zagadnień publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego można zdefiniować jako proces rozwoju transportu, uwzględniający oczekiwania społeczne, dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

Obowiązek opracowywania i uchwalania planu transportowego został nałożony na [9]:

- gminy liczące co najmniej 50 tys. mieszkańców, jeżeli organizują samodzielnie publiczny transport zbiorowy;
- gminy liczące razem co najmniej 80 tys. mieszkańców, jeżeli organizują wspólnie publiczny transport zbiorowy na podstawie porozumień międzygminnych;
- związki międzygminne obejmujące obszar liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców, jeżeli organizują publiczny transport zbiorowy dla gmin będących ich członkami.

Oznacza to, że małe gminy i związki międzygminne nie są objęte obowiązkiem planowania transportu publicznego, mogą jednak uczynić to dobrowolnie.

W wyżej wymienionej ustawie szczegółowo wskazano zakres merytoryczny planu transportowego. Powinien określać on [9]:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzajów środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

W ustawie określono ponadto dokumenty i czynniki, które należy uwzględnić, opracowując plan transportowy dla danego miasta. Są to:

- stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej – w zakresie usług przewozowych;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Plan transportowy nie może być sprzeczny z ustaleniami zawartymi w innych, już przyjętych przez władze publiczne, dokumentach strategicznych. Jednak liczba dokumentów nawiązujących do stanu

zagoszparowania przestrzennego, koniecznych do uwzględnienia w planie transportowym, w praktyce skutkuje zbyt rozbudowaną częścią diagnostyczną planu.

Ważnym aspektem procedury opracowywania planów transportowych jest konieczność poddawania ich konsultacjom społecznym i objęcie tymi konsultacjami wszystkich docelowych grup (tzw. interesariuszy). Ramy takich konsultacji także określone są ustawowo [10–13].

Analizując szczegółowe zapisy ustawy, trudno się oprzeć wrażeniu, że sporządzanie planów transportowych ma przede wszystkim sprostac wymaganiom formalnym, w zdecydowanie mniejszym stopniu natomiast przyczynić ma się do wspomagania procesów organizowania i zarządzania transportem publicznym [4, s. 69–70]. Podstawowym mankamentem jest pominięcie w planowaniu transportu indywidualnego. Zaletą natomiast jest traktowanie dążenia do zrównoważonego rozwoju jako nadrzędnego celu planu; na uwagę zasługuje także nacisk kładziony na określenie konstrukcji planu i zobowiązanie do prowadzenia konsultacji społecznych.

W celu ułatwienia procesu opracowywania planu transportowego Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej w Warszawie opublikowała przewodnik do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych – jest on powszechnie wykorzystywany, co skutkuje nie tylko ujednoliceniem konstrukcji planów transportowych, ale także przyjęciem porównywalnych metod określania m.in. preferencji dotyczących wyboru środków transportu, zasad oceny i prognozy potrzeb przewozowych, pożądanego standardu usług przewozowych, zasad planowania oferty publicznego transportu zbiorowego [3, s. 1–63]. Umożliwia to porównywanie planów transportowych dla różnych miast. Analiza dotychczas opracowanych planów transportowych upoważnia do stwierdzenia, że część diagnostyczna wszystkich planów jest zbyt rozbudowana [16, s. 408], a część planistyczna ma charakter zachowawczy.

Istota zrównoważonej mobilności miejskiej

Nową tendencją dotyczącą planowania transportu w miastach jest konieczność kompleksowego ujęcia zagadnień transportowych i środowiskowych na całych obszarach zurbanizowanych. Do najważniejszych wyzwań na styku transportu i miasta zalicza się [15, s. 389–398]:

- niekorzystne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju zachowania komunikacyjne, skutkujące dominującą rolą samochodu osobowego w zaspokajaniu potrzeb przewozowych;
- postępujące rozlewanie się obszarów miejskich, którego efektem są dalsze uzależnienie się od samochodu osobowego i wzrost odległości pomiędzy źródłem i celem ruchu;
- wpływ sektora transportu na zmiany klimatyczne;
- zanieczyszczenie atmosfery w miastach;
- bezpieczeństwo ruchu;
- negatywne skutki hałasu, którego źródłem jest intensywny ruch drogowy;
- silną zależność wszystkich środków transportu w mieście od paliw kopalnych.

Takie wyzwania znajdują odzwierciedlenie w zapisach w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, wyznaczających kierunki rozwoju transportu miejskiego w XXI wieku; zapisy te sugerują przejście od planowania rozwoju transportu publicznego do planowania zrównoważonej mobilności w miastach. Szczególnie wiele uwagi zrównoważonej mobilności poświęcają *Zielona Księga dla Transportu Miejskiego* [17] i *Biała Księga dla Transportu z 2011 r.* [2, s. 1–35]. W myśl tych dokumentów za cele zrównoważonej mobilności można uznać [1, s. 73–80]:

- dążenie do osiągnięcia racjonalnego, a nie minimalnego czasu podróży;
- traktowanie podróży jako samodzielnej aktywności (a nie tylko sposobu zaspokojenia potrzeby przewozowej), będącej potrzebą wtórną w stosunku do tych podstawowych, jakimi są praca czy nauka;
- ograniczanie potrzeby podróżowania, np. poprzez skracanie dróg, jaką trzeba przebyć, świadczenie pracy z wykorzystaniem zdalnych łączy komputerowych;
- zwiększenie udziału podróży pieszych, jazdy rowerem i środkami transportu zbiorowego w stosunku do podróży samochodem osobowym;
- zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza i hałasu generowanego przez transport i – jednocześnie – zwiększenie efektywności energetycznej transportu;
- zwiększenie wykorzystania zdolności przewozowej poprzez lepsze wykorzystanie miejsc w pojazdach;
- zwiększenie przepustowości infrastruktury przez wprowadzenie zasady odpłatności za korzystanie z niej;
- podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej, np. przez wprowadzenie stref ruchu Tempo30.

Także Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (UITP) zaleca dążenie do zrównoważonej mobilności, wskazując sposoby jej osiągnięcia [8, s. 27]:

- zapewnienie spójności między planowaniem miasta a polityką transportową w mieście i aglomeracjach miejskich;
- ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych obrzeży miast oraz większa liczba inwestycji na terenach położonych przy trasach transportu publicznego o wysokiej zdolności przewozowej;
- łączenie powstających zakładów pracy oraz centrów rozrywki i handlu z infrastrukturą transportu publicznego;
- prowadzenie polityki mieszkaniowej zmierzającej do budowy odpowiednio skoncentrowanych obszarów mieszkaniowych i utrzymywanie w dobrym stanie budynków mieszkalnych w centrach miast;
- rozszerzenie stref płatnego parkowania i zwiększenie poziomu opłat parkingowych (w połączeniu ze skuteczną kontrolą parkowania);
- zniechęcanie do oferowania pracownikom samochodów służbowych i bezpłatnego miejsca parkingowego;
- zwiększanie powierzchni ulic przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów oraz na pasy ruchu wydzielone dla transportu publicznego;
- ograniczenie dostępu do centrów miast dla samochodów osobowych;
- wprowadzenie opłat drogowych za korzystanie z ulic miejskich.

Plan transportowy a plan zrównoważonej mobilności miejskiej

Uwzględniając tak określoną zrównoważoną mobilność, za plan zrównoważonej mobilności (*Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP*) należy uznać koncepcję rozwoju miasta związaną z transportem w mieście (zbiorowym i indywidualnym, w tym zmotoryzowanym i pieszym), która wpływać ma na osiągnięcie europejskich celów związanych z ochroną klimatu i efektywnością energetyczną [5, s. 8]. SUMP ma służyć lepszej jakości życia i dobremu samopoczuciu mieszkańców [5, s. 16], opierać się na idei zintegrowanego podejścia, wspierać zrównoważony rozwój poszczególnych sposobów podróżowania, zachęcając do przesunięcia w kierunku sposobów bardziej zrównoważonych [5, s. 6].

Opierając się na doświadczeniach krajów europejskich, w których plany takie funkcjonują od lat, można wskazać podstawowe cechy SUMP [5, s. 8–10]:

- uznanie za cel realizacji planu dążenie do zrównoważonego rozwoju w zakresie gospodarczym i środowiskowym;

- partycypacyjne podejście, angażujące mieszkańców i interesariuszy na każdym etapie procesu planowania;
- zintegrowane podejście, uwzględniające doświadczenia z różnych sektorów polityki, poziomów władzy, sąsiadujących samorządów;
- jasna wizja, określenie wymiernych celów wynikających ze strategii zrównoważonego rozwoju;
- analiza kosztów i korzyści związanych z rozwojem transportu w miastach, przy uwzględnieniu aspektu społecznego.

Na tej podstawie można określić cechy całego procesu planowania mobilności, odróżniające je od planowania transportu [5, s. 5]:

- nacisk na zaangażowanie mieszkańców i innych interesariuszy;
- koordynacja polityk dotyczących różnych dziedzin (transportu, zagospodarowania przestrzennego, środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki socjalnej, zdrowia, bezpieczeństwa, energii itd.);
- koordynacja polityk różnych szczebli władzy publicznej i sąsiadujących władz publicznych w obszarach metropolitalnych;
- przyjęcie długookresowej i zrównoważonej wizji dla obszaru zurbanizowanego;
- uwzględnienie szerokich kosztów i korzyści społecznych przy dążeniu do internalizacji kosztów i akcentowaniu znaczenia ewaluacji.

Plany mobilności integrują pozainwestycyjne instrumenty zarządzania mobilnością w zakresie działań informacyjnych, doradczych, organizacyjnych, koordynacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych. W planach tych uwzględnia się rozwiązania w zakresie polityki parkingowej (np. likwidacja części miejsc postojowych na terenie przedsiębiorstwa), tzw. małej infrastruktury (np. stojaki dla rowerów i prysznice dla rowerzystów) oraz finansowania (np. dopłaty do biletów transportu zbiorowego) [7, s. 31].

Zasadnicze różnice między tradycyjnym planowaniem transportu i zrównoważonym planowaniem mobilności w miastach przedstawiono w tabeli 1.

Polskie plany transportowe, uchwalane w oparciu o ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r., można uznać za przygotowane zgodnie z tradycyjnym podejściem, nieobejmujące kompleksowo wszystkich działań, które są niezbędne dla kształtowania zrównoważonej mobilności w mieście.

Tab. 1. Zasadnicze różnice między tradycyjnym planowaniem transportu i zrównoważonym planowaniem mobilności w miastach

Tradycyjne planowanie transportu	Zrównoważone planowanie mobilności
Skoncentrowane na ruchu	Skoncentrowane na ludziach
Główne cele: zapewnienie wysokiej zdolności przewozowej i prędkości	Główne cele: zapewnienie możliwie największej dostępności i najwyższej jakości życia, zrównoważenie aktywności gospodarczej, zapewnienie równości społecznej, zdrowia i wysokiej jakości środowiska
Skoncentrowanie na podziale zadań przewozowych	Zrównoważony rozwój wszystkich środków transportu i przesunięcie w kierunku wykorzystania środków czystych ekologicznie i bardziej zrównoważonych
Skoncentrowanie na infrastrukturze	Działania zintegrowane zmierzające do osiągnięcia efektywnych rozwiązań
Planowanie przez ekspertów, głównie inżynierów ruchu	Planowanie interdyscyplinarne, uwzględniające opinie mieszkańców i wszystkich interesariuszy
Perspektywa planowania krótko- i średniookresowa	Uwzględnienie dodatkowo długoterminowej wizji i strategii
Dotyczy obszaru administracyjnego	Dotyczy obszaru funkcjonalnego wyznaczonego podróżami do pracy
Koncentracja na spełnieniu wymogów formalnych w określonym czasie	Dążenie do osiągnięcia określonej wizji w długim okresie czasu
Ocena skutków przeprowadzona jednokrotnie	Monitoring i ewaluacja prowadzone regularnie, stale udoskonalany proces planowania

Źródło: [5, s. 8; 6, s. 24].

Zrównoważone planowanie mobilności można określić jako rozszerzone podejście do planowania transportu w miastach. Plany transportowe można wykorzystać przy tworzeniu zrównoważonych planów mobilności, o ile zostaną uzupełnione o dodatkowe elementy poświęcone przede wszystkim racjonalizacji poziomu i struktury mobilności na obszarach zurbanizowanych – tak, aby dzięki ich realizacji nastąpiło zmniejszenie potrzeb przewozowych oraz przesunięcie w strukturze podróży na rzecz przemieszczeń pieszych, podróży rowerowych i korzystania z transportu zbiorowego.

W rezultacie obecne plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, po znacznym zmniejszeniu ich objętości, w szczególności w części diagnostycznej, mogłyby się stać częścią szeroko rozumianych planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Plany te powinno się opracować, wykorzystując doświadczenia i metodologię wypracowaną w przodujących pod tym względem krajach Unii Europejskiej. W takim przypadku plan zrównoważonej mobilności miejskiej powinien obejmować:

- transport publiczny i prywatny;
- transport pasażerów i ładunków;
- transport zmotoryzowany i niezmotoryzowany;
- ruch i parkowanie pojazdów.

W planach transportowych wyznacza się cel, którym jest określony poziom mobilności, np. 2 podróże przeciętnie odbywane przez jednego mieszkańca dziennie. Natomiast w SUMP-ach dąży się do określenia pożądanej struktury mobilności, tj. rozkładu czasoprzestrzennego, wskazując na różnorodne narzędzia, do których należy np. zmiana lokalizacji i godzin funkcjonowania punktów generujących duży ruch (np. ośrodki zdrowia, szkoły, centra handlowe) bądź przyznanie uprawnień do ulg w opłatach ważnych tylko w określonych godzinach (np. dopiero od godz. 9.00 i tylko do 14.00, wyłącznie w soboty lub niedziele).

Proces planowania zrównoważonej mobilności a elementy planu SUMP

Proces planowania zrównoważonej mobilności ma charakter etapowy, przy czym niektóre etapy mogą być realizowane równolegle. Można wyodrębnić następujące etapy [14, s. 14]:

- określenie potencjału dla skutecznej realizacji SUMP;
- zdefiniowanie procesu rozwoju i zakresu planu działania;
- analiza sytuacji i opracowanie scenariusza wydarzeń;
- określenie wspólnej wizji;
- określenie priorytetów i wymiernych celów;
- opracowanie efektywnych zestawów działań;
- określenie zakresów odpowiedzialności oraz alokacji zasobów;
- monitoring i ocena;
- przyjęcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej;
- zapewnienie właściwego zarządzania i komunikacji;
- wyciągnięcie wniosków i aktualizacja SUMP.

Plan SUMP stanowi zwięźczenie pierwszych ośmiu etapów. Jego konstrukcja powinna zatem obejmować:

- wizję i cel;
- zestaw zintegrowanych ze sobą działań mających bezpośredni wpływ na wykorzystywanie poszczególnych form przemieszczania na obszarze całego miasta (obszaru zurbanizowanego), dotyczących takich zagadnień, jak:
 - planowanie przestrzenne,
 - transport publiczny,
 - ruch pieszy,
 - ruch samochodowy,
 - polityka parkingowa,
 - ruch rowerowy,
 - zarządzanie mobilnością,

- zarządzanie transportem towarów;
- źródła finansowania poszczególnych działań;
- mierniki oceny stopnia realizacji poszczególnych działań;
- terminy ewaluacji poszczególnych działań;
- podmioty przeprowadzające ocenę w poszczególnych zakresach;
- ocenę aktualnego poziomu zaawansowania działań w odniesieniu do poszczególnych zagadnień.

Przed opracowaniem SUMP pojawia się wiele innych dokumentów, których treści nie należy w całości przenosić do SUMP. Tak też można potraktować plan transportowy, który dotyczy transportu publicznego. Zawarte w nim elementy dotyczące części diagnostycznej nie powinny być przenoszone do SUMP, a jedynie określenie narzędzi stosowanych w odniesieniu do transportu publicznego, źródeł finansowania, mierników oceny, terminów ewaluacji, podmiotów ją przeprowadzających i ocena aktualnego poziomu zaawansowania działań z wykorzystaniem wyżej wymienionych mierników.

Wnioski

Planowanie mobilności na obszarach zurbanizowanych wymaga kompleksowego podejścia, respektującego zagadnienia gospodarcze, przestrzenne i społeczne. Stosunkowo nowym narzędziem planistycznym, obejmującym szerokie spektrum dziedzin, są plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które od lat w różnym zakresie wykorzystywane są w krajach Unii Europejskiej. W 2013 r. plany te zostały uznane za najbardziej kompleksowe instrumenty w przyjętym przez Komisję Europejską Pakiecie Mobilności Miejskiej.

Obligatoryjne plany transportowe nie odnoszą się do wszystkich problemów zrównoważonej mobilności na obszarach miast, dla których są opracowywane, gdyż dotyczą tylko problematyki transportu zbiorowego.

Zasadne zdaje się opracowanie dla miast także planu SUMP, który charakteryzuje się kompleksowym podejściem do mobilności miejskiej, zwłaszcza że SUMP-y będą odgrywały ważną rolę w pozyskiwaniu funduszy europejskich dedykowanych rozwojowi infrastruktury transportowej państw członkowskich w perspektywie finansowej UE 2014–2020. Cechą charakterystyczną SUMP jest procesowe podejście, co oznacza, że plan ten powinien podlegać regularnej ewaluacji i być stale aktualizowany. Zaletami SUMP są integracja działań różnych środowisk społecznych i szczebli władzy oraz przywiązywanie dużej wagi do konsultacji społecznych na każdym etapie procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. SUMP powinien mieć czytelną konstrukcję, nie może być zbyt obszerny. W miastach, w których funkcjonują plany transportowe przygotowane zgodnie z rygorami ustawy o transporcie publicznym, istnieje możliwość wykorzystania ich w opracowaniu planów SUMP, wymaga to jednak znacznego skrócenia części diagnostycznej.

Miasta decydujące się na stworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej powinny rozpocząć prace od rewizji istniejących opracowań, ekspertyz czy strategii rozwoju, obejmujących możliwie wszystkie aspekty mobilności w danym mieście.

Bibliografia:

- Banister D., *The Sustainable Mobility Paradigm*, „Transport Policy” 2008, No. 1.
- Biała Księga dla Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144, Komisja Europejska, Bruksela 2011.
- Grzelec K., Wyszomirski O., *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011.
- Grzelec K., Wyszomirski O., *Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego*, „Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach pt. Współczesne uwarunkowania rozwoju transportu w regionie” 2013, nr 143.
- Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH, Kolonia 2013: www.mobilityplans.eu (dostęp z dnia 14.07.2014 r.).
- Michnej M., Zwoliński T., *Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej – SUMP w ramach założeń projektu CHALLENGE1,2*, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 2.
- Nosal K., *Przykłady planów mobilności i ocena ich skuteczności*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 1.
- Transport publiczny dla zrównoważonej mobilności: oficjalne stanowisko Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP)*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” 2002, nr 68.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: Dz. U. 2011, Nr 5, poz. 13.
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie: Dz. U. 2003, Nr 96, poz. 873.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym: Dz. U. 1998, Nr 91, poz. 578.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim: Dz. U. 1998, Nr 91, poz. 576.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym: Dz. U. 1990, Nr 16, poz. 95.
- Wefering F., Rupprecht S., Buhrmann S., Bohler-Baedeker S., *Wytyczne. Opracowanie i wdrażanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej*, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH, Bruksela 2013, s. 14 [dokument przetłumaczony przez Regionalne Centrum Ekologiczne w ramach Akronim Projektu BUMP: <http://www.bump-mobility.eu/> (dostęp z dnia 12.01.2014 r.)].
- Wolek M., *SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej*, „Logistyka” 2014, nr 2.
- Wyszomirski O., *Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w miastach a wyzwania transportu miejskiego*, „Logistyka” 2014, nr 2.
- Zielona Księga dla Transportu Miejskiego. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, COM (2007) 551, Komisja Europejska, Bruksela 2007.

Autorzy:

dr **Katarzyna Hebel** – Uniwersytet Gdański, Katedra Rynku Transportowego, e-mail: k.hebel@zkmkgdynia.pl

prof. dr hab. **Olgierd Wyszomirski** – Uniwersytet Gdański, Katedra Rynku Transportowego, e-mail: o.wyszomirski@wp.pl

Sustainable Urban Mobility Plan as comprehensive approach of planning urban mobility

The paper presents the fundamental legal regulations for the transport plans in Poland. Those standards are compared with the EU guidelines for planning sustainable mobility, defined in current proposal. This made it possible to identify the similarities and differences between the two conceptions. The planning stages of sustainable mobility and the structure of Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) were presented. On this basis, the SUMP is an expression of a comprehensive approach to the planning of urban mobility. The current transport plans enacted by local authorities selected Polish cities can serve as a basis to develop plans to SUMP, but after a significant shortening of the diagnostic part and after filling them about issues related to pedestrian, bicycle and automobile and mobility management.

Keywords: urban transport, mobility management, sustainable mobility, transport plan, SUMP.