

MACIEJ MICHNEJ

dr inż., Politechnika Krakowska,
Wydział Mechaniczny, Instytut
Pojazdów Szynowych, al. Jana
Pawła II 37, tel.: 12 374 35 22,
michnej@m8.mech.pk.edu.pl

TOMASZ ZWOLIŃSKI

mgr inż., Urząd Miasta Krakowa,
Wydział Gospodarki Komunalnej,
oś. Zgody 2, 31-949 Kraków,
tel.: 12 616 87 48,
tomasz.zwolinski@um.krakow.pl

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej – SUMP w ramach założeń projektu CHALLENGE^{1,2}

Streszczenie. Niniejszy artykuł zawiera wprowadzenie do metodologii planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP), opracowane na podstawie dostępnych dokumentów, wytycznych lub innych materiałów źródłowych. SUMP stanowi nową koncepcję planistyczną promowaną przez Komisję Europejską w celu ochrony klimatu oraz poprawy efektywności energetycznej transportu. W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania opisane w artykule założenia metodologiczne kładą szczególny nacisk na angażowanie obywateli oraz współpracę instytucjonalną pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami. Autorzy przybliżyli podstawowe różnice pomiędzy tradycyjnym podejściem do planowania transportu w miastach a tym zakładanym przez metodologię planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, przez co możliwe jest stosunkowo szybkie zrozumienie zasadniczych cech planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w odniesieniu do tak zwanych metod tradycyjnych. Artykuł przedstawia ponadto założenia realizowanego przez Gminę Miejska Kraków międzynarodowego projektu pn. CHALLENGE – Addressing the four Key Challenges of Sustainable Urban Mobility Planning, którego celem jest opracowanie innowacyjnych, sprawdzonych w praktycznym działaniu i możliwych do implementacji rozwiązań dla czterech kluczowych wyzwań w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Transport miejski i mobilność nie powinny być celem samym w sobie, tylko pozytywnie wpływać na przykład na jakość życia i dobre samopoczucie obywateli. Stanowi to punkt wyjściowy dla koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Zależnie od krajowego kontekstu może istnieć obowiązek prawny wymuszający rozwój zrównoważonych planów mobilności, jednak zawsze potrzebne jest prawdziwe zaangażowanie stron, aby był to naprawdę trwały i skuteczny plan. Jeśli nie będzie liderów na poziomie lokalnym, przekonanie odpowiednich polityków, by stali się zwolennikami rozwoju zrównoważonej mobilności, będzie bardzo trudne.

Słowa kluczowe: systemy transportowe, transport zrównoważony, mobilność, planowanie

Wprowadzenie

Postępujący rozwój gospodarczy aglomeracji miejskich oraz coraz większe oczekiwania pasażerów związane z komfortem przemieszczania się wymagają nieustannych zabiegów polegających na poprawie jakości i zwiększeniu efektywności systemów transportowych. Działania mające na celu poprawę oraz utrzymanie komfortu mieszkańców związanego z przemieszczaniem się wymagają stworzenia rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobil-

ności oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Zagadnieniom związanym z mobilnością oraz jej planowaniem poświęcono wiele miejsca w publikacjach krajowych i zagranicznych. Wiesław Starowicz w pracy [1] stawia mobilność w grupie najistotniejszych wyzwań współczesnych miast i aglomeracji.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) to koncepcja, która wpływać ma na osiągnięcie europejskich celów związanych z ochroną klimatu i efektywnością energetyczną. Koncepcja ta jest szeroko promowana przez Komisję Europejską, na przykład poprzez Plan Działań na Rzecz Mobilności Miejskiej [2] oraz Białą Księgę Transportu [3], jako nowa koncepcja planistyczna odpowiadająca w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwanie i problemy związane z transportem w obszarach miejskich. W kontraście do tradycyjnego podejścia do planowania nowa koncepcja kładzie szczególny nacisk na angażowanie obywateli i różnych interesariuszy, koordynowanie polityk między sobą (transport, planowanie przestrzenne, środowisko, rozwój gospodarczy, polityka socjalna, zdrowie, bezpieczeństwo itd.), pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej wymagają długofalowej i zrównoważonej wizji dla obszaru miasta oraz biorą pod uwagę szeroko pojęte koszty i korzyści społeczne, mając na celu „internalizację kosztów” oraz doceniając znaczenie prowadzenia oceny podejmowanych działań.

Głównym celem planu jest stworzenie zrównoważonego systemu transportowego w mieście poprzez:

- zwiększanie efektywności transportu pasażerów i ładunków w mieście;
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług, zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego;
- redukcję zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków w mieście.

Działania określone w planie zrównoważonej mobilności miejskiej powinny obejmować kompleksowo transport publiczny i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany, w zakresie ruchu oraz par-

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2014.

² Wkład autorów w publikację: M. Michnej 50 %, T. Zwoliński 50%.

owania. Opierając się na dotychczasowych praktykach i ramach regulacyjnych państw członkowskich, w opracowaniu [4] zdefiniowano podstawowe cechy planów zrównoważonej mobilności miejskiej, którymi są:

- partycypacyjne podejście, które angażuje obywateli i interesariuszy od początku i przez cały proces planowania;
- zobowiązanie się do realizacji zasad zrównoważonego rozwoju w zakresie gospodarczym, sprawiedliwości i jakości środowiska;
- zintegrowane podejście, które uwzględnia praktyki i strategie pochodzące z różnych sektorów polityki, poziomów władzy, podejścia sąsiednich samorządów;
- jasna wizja, określenie celów i koncentracja na osiągnięciu wymiernych celów, które są osadzone w ogólnej strategii zrównoważonego rozwoju;
- przegląd kosztów i korzyści transportu, przy uwzględnieniu szerszego kontekstu kosztu i korzyści społecznych.

Podstawy metodologii planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Zgodnie z definicją zawartą w [5] Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilnościowe osób i gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.

Tabela 1 obrazuje podstawowe różnice pomiędzy tradycyjnym podejściem do planowania transportu w miastach a tym zakładanym przez „metodologię” SUMP. Tabela ta pozwala na stosunkowo szybkie zrozumienie zasadniczych cech SUMP w odniesieniu do tzw. metod tradycyjnych.

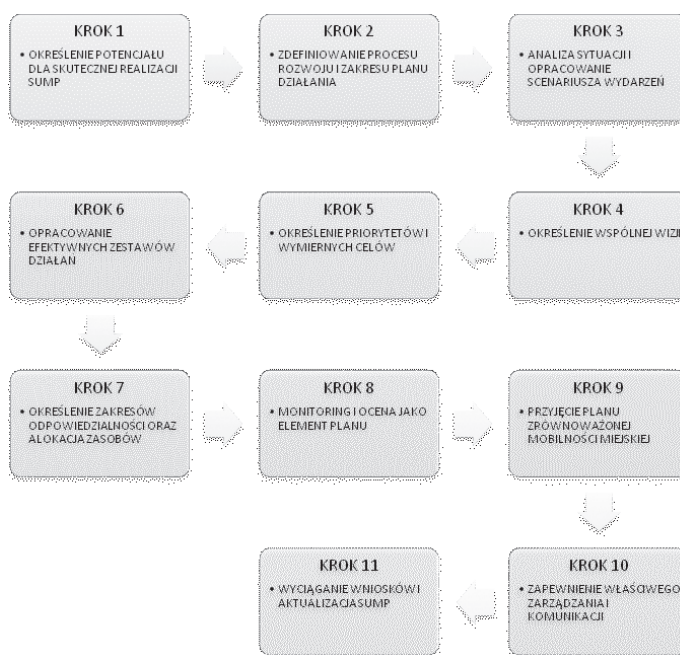
Należy zwrócić uwagę, że dynamiczny rozwój metod planowania i zarządzania transportem w miastach powoduje, iż stricte tradycyjne, wyizolowane podejście nie ma już miejsca, szczególnie w dużych aglomeracjach. Niemniej jednak tabela ta jest pomocna w próbie podjęcia szybkiej oceny metod i podejścia zastosowanego w analizowanym mieście i zorientowanie się, na ile obecny proces planowania jest bliższy tradycyjnemu, a na ile można uznać, że jest on zgodny lub prawie zgodny z „filozofią” SUMP.

Opracowanie i wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej powinno być rozumiane jako proces ciągły, który składa się z jedenastu podstawowych kroków. Graficzna ilustracja tego procesu przedstawia kroki w logicznej kolejności. W praktyce działania te mogą być realizowane częściowo, równoległe lub zawierać sprzężenia zwrotne. Na rysunku 1 przedstawiono kolejne kroki procesu przygotowania, wdrożenia, oceny i kontynuacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tabela 1

Różnice pomiędzy tradycyjnym podejściem do planowania transportu, a „metodologią” SUMP	
Tradycyjne podejście do planowania transportu	Podejście SUMP
SKONCENTROWANE NA RUCHU	SKONCENTROWANE NA LUDZIACH
CEL: PŁYNNOŚĆ I PRĘDKOŚĆ RUCHU	CEL: DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ ŻYCIA
SKONCENTROWANE NA ŚRODKACH TRANSPORTU	ZINTEGROWANE Z PLANOWANIEM PRZESTRZENNYM, ROZWOJEM GOSPODARCZYM, POTRZEBAMI SOCJALNYMI, JAKOŚCIĄ ŚRODOWISKA I ZDROWIA
KRÓTKO- I ŚREDNIO-TERMINOWE	DŁUGOTERMINOWA WIZJA
GRANICE ADMINISTRACYJNE MIASTA	GRANICE FUNKCJONALNE, UWZGLĘDNIAJĄCE OBSZARY DOJAZDÓW DO PRACY
MANDAT POLITYCZNY I PLANOWANIE PRZEZ EKSPERTÓW	WAŻNI INTERESARIUSZE I SPOŁECZEŃSTWO AKTYWNI ZAANGAŻOWANI
DOMENA INŻYNIERÓW RUCHU	PLANOWANIE INTERDYSCYPLINARNE
SKONCENTROWANE NA INFRASTRUKTURZE	KOMBINACJA ROZWIĄZAŃ INFRASTRUKTURALNYCH, RYNKOWYCH, USŁUGOWYCH, INFORMACYJNYCH I PROMOCYJNYCH
OGRANICZONA OCENA WPŁYWU	INTENSYWNA OCENA I KSZTAŁTOWANIE PROCESÓW NAUKI I POPRAWY

Źródło: [5]



Rys. 1. Kroki przygotowania, oceny i wdrożenia SUMP

Stan rozwoju SUMP w Europie

W opublikowanym w 2012 roku przez Rupprecht Consult oraz Edinburgh Napier University dokumencie pn. *The state-of-the-art of sustainable urban mobility plans in Europe* zidentyfikowano grupę 10 państw takich jak: Austria, Dania, Estonia, Finlandia, Węgry, Polska, Portugalia, Hiszpania, Słowenia, Szwecja oraz belgijski region Walonii, które zobowiązały się do realizacji planów zrównoważonej mobilności (rys.2). Stwierdzono ogólną tendencję zorientowania planów na infrastrukturę, niekiedy w powiązaniu z obligatoryjnym planowaniem przestrzennym.

W wyniku przeprowadzonych przez autorów opracowania [6] wywiadów ich uczestnicy wskazywali m.in. na na-

stępujące czynniki wpływające na rozwój SUMP w swoich krajach:

- potrzeba zapewnienia jakości/audytów w czasie procesu;
- potrzeba osiągnięcia realistycznego stopnia wdrażania planu z mierzalnymi efektami;
- potrzeba podnoszenia świadomości społecznej nt. polityki zrównoważonego rozwoju oraz zapewnienie pełnego udziału społeczeństwa;
- konieczność integracji z planami regionalnymi;
- problem, czy proces planowania powinien być przeprowadzony w jednym, czy w dwóch etapach (w pierwszym przy użyciu metodologii tradycyjnej, w drugim proces zorientowany bardziej na „sprawy społeczne i współpracy instytucjonalnej”).

W państwach tych wskazywano na następujące bariery dotyczące rozwoju SUMP:

- zorientowanie na samochód w znaczeniu społecznym, lobbing polityczny oraz istniejące obecnie priorytety co do wydatkowania funduszy przeznaczonych na transport;
- brak odpowiedniej wiedzy;
- czasochłonność procesu przygotowania planu;
- brak zasobów koniecznych do wdrożenia działań zaproponowanych w SUMP;
- brak zainteresowania ze strony polityków.

Autorzy raportu wskazują na istotną kwestię w przypadku legislacji w Polsce: od 2011 roku dla miast powyżej 50 tys. mieszkańców istnieje obowiązek przygotowania Planów Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Z uwagi na ich ograniczony zakres, nie kwalifikują się one jako SUMP. Jednak poza obligatoryjnymi wymogami zakres takiego planu może być poszerzony o inne niż transport publiczny, podsystemy transportu w mieście.

Przykłady zastosowania SUMP w Europie

W tabeli 2 zaprezentowano przykłady z zastosowania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w wybranych miastach Europy. Przykłady te opisano szczegółowo w dokumencie [4].

Założenia projektu CHALLENGE

Ogólnym celem projektu CHALLENGE³ jest opracowanie innowacyjnych, sprawdzonych w praktycznym działaniu i możliwych do implementacji rozwiązań dla czterech kluczowych, wspólnych dla różnych miast wyzwań planowania zrównoważonych systemów transportowych [7]. Ponadto celem projektu jest wsparcie miast na różnych etapach zaawansowania prac dotyczących planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Projekt



Rys. 2. Stopień rozwoju metodologii SUMP w Europie

Objaśnienia kolorów:

■ - państwa o dobrze ustanowionych ramach polityki transportowych (w powiązaniu z prawnymi definicjami oraz przewodnikami na poziomie krajowym dot. SUMP),

■ - państwa zmierzające do przyjęcia podejścia SUMP,

■ - państwa, które nie przyjęły jeszcze zrównoważonego planowania w transporcie.

Źródło: [6]

CHALLENGE angażuje miasta o długich tradycjach planowania SUMP (4 miasta) oraz zaawansowane miasta z Nowych Państw Członkowskich UE, gdzie metodologia planowania zrównoważonej mobilności miejskiej nie jest jeszcze integracyjną częścią procesu planowania, ale które to miasta są przekonane i zobowiązują się do wykorzystania doświadczeń innych. Gmina Miejska Kraków jest jednym z miast partnerskich projektu, współpracując między innymi z miastami Amiens, Drezno, Gent, Brno, Budapeszt, Timisoara oraz Zagrzeb.

W ramach projektu CHALLENGE, wyżej wymienione miasta będą wdrażały pilotażowe rozwiązania służące realizacji czterech najczęściej wpływających na wskaźnik sukcesu elementów procesu:

- udziału społecznego,
- współpracy instytucjonalnej,
- doboru działań technicznych,
- monitorowania i oceny.

Projekt został podzielony na pakiety robocze, spośród których cztery opisane poniżej stanowią merytoryczne zesty z zadań.

³ Ogółem budżet projektu CHALLENGE dla Gminy M. Kraków wynosi ok. 320 tys. PLN, w tym 225 tys. PLN grantu (70% dofinansowania). Czas realizacji projektu to marzec 2013 r. – marzec 2016 r.

Przykłady zastosowania SUMP w Europie			
Lp.	Miasto	Cecha SUMP	Opis działań
1	Koprivnica (Chorwacja)	Analiza sytuacji	Koprivnica, miasto liczące 33 700 mieszkańców, zlokalizowane w północno-zachodniej Chorwacji przeprowadziło szczegółową analizę stanu swojej sytuacji w zakresie zrównoważonego transportu. Działanie oparte było na dokonaniu samooceny, podjętych na dużą skalę konsultacjach przeprowadzonych wśród różnych interesariuszy poprzez badania ankietowe. Samoocena wykazała, że miasto ma doskonałe warunki do promowania zrównoważonej mobilności, a kluczowym elementem jest przyjęcie przez miasto odpowiedniej strategii zrównoważonego transportu. Zwarta struktura urbanistyczna zlokalizowana jest w terenie płaskim i ma wystarczającą liczbę miejsc dla wdrożenia rozległej sieci dróg rowerowych. Już teraz 30% mieszkańców miasta regularnie porusza się po nim pieszo lub rowerem. 70% dzieci w wieku szkolnym dociera do szkoły środkami komunikacji publicznej, rowerem lub pieszo. W okresie letnich wakacji liczba pieszych i rowerzystów przewyższa liczbę samochodów. Kierowcy samochodów w publicznej ankiecie potwierdzili swoją gotowość do zmian zachowań w zakresie mobilności, jeżeli byłaby zapewniona właściwa infrastruktura.
2	Budapeszt (Węgry)	Integracja i koordynacja strategii	Budapeszt jest przykładem integracji planu mobilności z ogólnymi ramami polityki komunalnej. W 2003 roku miasto zatwierdziło koncepcję rozwoju urbanistycznego. Dokument określił wizję i długoterminowe priorytety dla ogólnego rozwoju miasta. Na podstawie tej koncepcji i po dokonaniu konsultacji z zainteresowanymi stronami, miasto stworzyło strategię rozwoju Budapesztu zwaną „plan Podmaniczky”. Dokument ten określa priorytety rozwoju miasta na lata 2005–2013, w tym główne działania rozwojowe miasta. Ta miejska strategia rozwoju uzupełniona jest o strategię Zrównoważonej Mobilności dla ścisłego centrum stolicy Węgier. Plan ten powstał w 2007 roku w celu dokonania rewitalizacji centrum miasta poprzez wielkoskalowe projekty uspokojenia ruchu i nadanie priorytetów zrównoważonym środkom transportu. Strategia nadała priorytet niezmotoryzowanemu transportowi lokalnemu w celu wspierania lokalnych przedsięwzięć i poprawy jakości życia mieszkańców.
3	Odense (Dania)	Komunikacja pomiędzy interesariuszami i mieszkańcami	Dzięki dużemu wysiłkowi w zakresie konsultacji społecznych dotyczących miejskiej strategii zrównoważonego transportu miastu Odense udało się ostatecznie zamknąć dla samochodów dwie główne drogi. Było to działanie, które wcześniej zostało wstrzymane z powodu obaw społeczeństwa przed wprowadzaniem ograniczeń w ruchu. W 2007 roku miasto zaangażowało szeroki krąg zainteresowanych stron (nie tylko mieszkańców, ale wiele innych grup z całego miasta) i opracowało specjalny zestaw narzędzi do wyjaśnienia planowanych działań transportowo-komunikacyjnych w prosty sposób. Ponadto, strategia działania stopniowo zmieniła się z dokumentu na temat samochodów i ruchu w strategię dotyczącą ludzi i miejsc. Akcja była stale promowana przez dedykowaną stronę internetową, plakaty, prasę lokalną i specjalne wydarzenia. Cały nakład pracy zwrócił się z nawiązką, a plan został jednomyślnie zatwierdzony przez radę miasta.
4	Lille (Francja)	Budowa wizji	W Lille proces tworzenia Plan de Déplacements Urbains (strategii zrównoważonego rozwoju miasta) rozpoczął się po wielkim ruchu wynikającym z konieczności rewitalizacji miasta w latach 90. Nowy terminal TGV stworzył możliwość ustanowienia zupełnie nowego obszaru o nazwie Eurallille, który służy również jako międzynarodowy, krajowy, regionalny i lokalny węzeł transportu publicznego. Planiści mają wizję miasta, które jest silne gospodarczo i posiada międzynarodowy profil. Odnawianie przestrzeni publicznej jest obecnie zdominowane przez działania w zakresie organizacji ruchu, która odgrywa istotną rolę w tworzeniu urbanistycznej atrakcyjności. Jedną ze strategicznych rozterek był wybór pomiędzy dalszym rozwojem systemu metra a powierzchniowym rozwojem transportu publicznego w postaci autobusów i tramwajów. Miasto zdecydowało się na rozwój transportu powierzchniowego jako środka do restrukturyzacji, przeprojektowania i przedefiniowania przestrzeni publicznej.
5	Cambridgeshire (Wielka Brytania)	Cele i strategia	Trzeci już lokalny Plan Transportowy dla hrabstwa Cambridgeshire na lata 2011–2026 określa wskaźniki i cele, które są wykorzystywane do monitorowania postępów w osiągnięciu założonych celów planu. Wybrane wskaźniki odzwierciedlają problemy, które są najważniejsze dla obszaru hrabstwa, a jednocześnie pozwalają na odniesienie ich do innych wskaźników stosowanych przez władze lokalne na terenie całego kraju. Lokalny Plan Transportowy Cambridgeshire zawiera ilustracje, które wyjaśniają powiązania pomiędzy zadaniami, celami i długoterminowymi strategiami. Krajowe cele w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego od 2009 zakładają redukcję drogowych wypadków śmiertelnych o 33% w latach 2009–2020. Plan ustanawia oczekiwany poziom dla tego wskaźnika na okres do roku 2012.
6	Gandawa, Belgia	Informowanie mieszkańców	W 2007 roku władze miasta Gandawy i pięciu innych partnerów uruchomiły projekt przekształcenia głównego dworca kolejowego, Gandawa Sint-Pieters, a obszar wokół niego aż do roku 2020 objęty został złożonym rozwojem intermodalnych rozwiązań transportowych. Projekt realizowany na taką skalę wymaga właściwego przepływu informacji oraz strategii w zakresie konsultacji dla zdobycia i utrzymania społecznej akceptacji wobec podjętych działań. Powyższe zaowocowało stałym punktem informacyjnym bogatym w mapy, materiały wideo i modele 3D, a także regularnym biuletynem informacyjnym dla mieszkańców, imprezami w szkołach i „kawiarenkach społecznościowych”, co dało mieszkańcom możliwość szczegółowego odniesienia się do realizowanego projektu. Dwa razy w roku społeczeństwo jest zapraszane do odwiedzenia placu budowy. Przy tej okazji od 400 do 800 osób zaproszonych w małych grupach ma możliwość zobaczenia postępu prac z bliska i otrzymania szczegółowych wyjaśnień od partnerów projektu i inżynierów realizujących roboty.

WP 2: Udział społeczny w rozwoju SUMP (*lider – miasto Gandawa*)

Dzięki wsparciu ekspertów partnerzy projektu będą lokalnie wdrażać rozwiązania poprawiające znaczenie i skuteczność udziału społecznego w procesie opracowywania własnych zrównoważonych planów mobilności miejskiej. Zakłada się, że do końca projektu każde miasto będzie miało przyjętą strategię udziału społecznego SUMP, przejdzie intensywne procesy związane z udziałem interesariuszy i w związku z tym podejmie kluczowe kroki dla właściwego rozwoju zrównoważonych planów mobilności miejskiej.

WP 3: Współpraca instytucjonalna w rozwoju SUMP (*lider – WYPTE, Leeds*)

Ten pakiet działań ma na celu zajęcie się problemem współpracy pomiędzy różnymi instytucjami, które reprezentują różne interesy i spojrzenia (np. różne władze lokalne, zarządy, inne sektory polityki gospodarczej, operatorzy prywatni, społeczność biznesowa itp.). Dzięki wsparciu lidera z Leeds, miasta-partnerzy opracują plany dla włączenia poziomej, pionowej i obszarowej współpracy różnych orga-

nizacji w procesie rozwoju SUMP. Bazując na tym planie, wybrane procesy kooperacji będą zainicjowane w ramach rozwoju lokalnych planów. Będą one także omawiane w ramach szkoleń, seminariów oraz stanowić będą część z końcowych materiałów projektu.

WP 4: Identyfikowanie najbardziej efektywnych działań wdrożeniowych (*lider – Uniwersytet w Leeds*)

W ramach tego pakietu partnerzy projektu zajmą się kwestiami identyfikacji i doboru działań wdrożeniowych (oraz pakietów takich działań), dla sprostanienia wymogom mobilnościowym w danym mieście. Ograniczone budżety wymagają wyboru tych działań, które mają największe szanse na efektywne wyniki i osiągnięcie założonych celów. Sposób, w jaki te działania są dobierane, wpływa zasadniczo zarówno na ich stopień akceptowania przez społeczeństwa, jak i ich efektywność. Są to przedsięwzięcia decydujące w dużym stopniu o powodzeniu lub porażce całego procesu planowania. W pakiecie tym przewidziano również m.in. opracowanie przewodnika dla miast spoza projektu.

WP 5: Monitorowanie i ocena postępów (*lider – miasto Drezno*)

Jednym z kluczowych elementów SUMP jest ocena i monitorowanie postępów. Administracje lokalne często nie doceniają potrzeby realizacji takich działań. W ramach tego pakietu przeprowadzone będą prace mające na celu wypracowanie rozwiązań dla właściwego monitorowania i oceny zarówno działań technicznych, jak i całego procesu rozwoju i wdrażania zrównoważonych planów mobilności miejskiej. Metody te zostaną zastosowane w stosunku do wybranych działań (już wdrożonych lub obecnie wdrażanych poza budżetem projektu) lub do całego procesu planowania. Podsumowane zostaną także wnioski z takiego podejścia, będące narzędziem do wykorzystania przez inne miasta w procesie realizacji własnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Zakładanymi, wymiernymi efektami projektu będzie m.in. zrealizowanie następujących zadań:

- 19 strategii, 41 pilotażowych wdrożeń strategii w 9 miastach CHALLENGE oraz 5 katalogów działań technicznych SUMP;
- 4 pakiety informacji nt. SUMP zawierające porady dla decydentów, generator różnych opcji działań technicznych, przewodniki, kursy e-learningowe dla lokalnych praktyków dotyczące 4 głównych zadań projektu;
- 30 „map drogowych” pozwalających na rozpoczęcie procesu wdrażania SUMP w 30 miastach, tzw. *follower cities* (z Polski są to Warszawa, Gdynia oraz Gostyń);
- 200 przeszkolonych młodych osób w ramach „szkół letnich” w 5 nowych państwach członkowskich UE;
- 320 przeszkolonych osób/ekspertów w ramach 5 seminariów, 4 kursy e-learningowe, 4 warsztaty.

Poprzez tego typu działania jak projekt CHALLENGE Gmina Miejska Kraków chce przyczynić się do stworzenia lepszych i komfortowych warunków życia mieszkańców w zakresie mobilności obejmującej wszystkie formy transportu w mieście. Należy również podkreślić fakt wysokiej aktywności miasta Krakowa na tle kraju w realizacji innych projektów badawczo-wdrożeniowych dotyczących funkcjonowania transportu, takich jak np.: CIVITAS CARAVEL (2005–2009), AENEAS (2008–2011), TRANSPORT LEARNING (2011–2014), VIA REGIA PLUS (2008–2011), STARS (2013–2016).

Podsumowanie

Transport miejski i mobilność nie powinny być celem samym w sobie, tylko powinny pozytywnie wpływać na wyższe cele, takie jak jakość życia i dobre samopoczucie obywateli. Stanowi to punkt wyjściowy dla koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Zależnie od krajowego kontekstu może istnieć obowiązek prawny wymuszający rozwój zrównoważonych planów mobilności, jednak zawsze potrzebne jest prawdziwe zaangażowanie stron, aby był to naprawdę trwały i skuteczny plan. Jeśli nie będzie liderów na poziomie lokalnym, przekonanie odpowiednich poli-

tyków, by stali się zwolennikami rozwoju zrównoważonej mobilności, będzie bardzo trudne. Dyskusja nt. popularności zrównoważonych planów mobilności miejskiej pokazała, że generalnie idea ta staje się coraz bardziej powszechna. We Francji okazuje się, że nie trzeba nadal stosować polityki przymusu – nawet miasta, od których nie wymaga się prawnie posiadania SUMP, przystępują teraz dobrowolnie do ich wdrażania i rozwoju. Dostrzegają one zalety istniejących planów, które są dobrym wskaźnikiem sukcesu. W Belgii miasta dobrowolnie opracowują SUMP, ponieważ wierzą, że pomoże to im stać się bardziej atrakcyjnymi dla obywateli i przedsiębiorstw. Podobnie jest w przypadku Niemiec.

Głównym mankamentem obecnych procesów planowania transportu miejskiego w Polsce jest ograniczona koordynacja pomiędzy politykami sektorowymi i organizacjami wykraczająca poza integrację pomiędzy środkami transportu (np. koordynacja z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, integracją społeczną, równością płci, rozwojem gospodarczym, bezpieczeństwem, ochroną zdrowia, edukacją, technologiami informacyjnymi). Próba wypełnienia tej luki stanowi duże wyzwanie dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, ale jest również głównym źródłem dla wdrażania innowacji i doskonalenia procesów planowania.

Plan rozwoju transportu miejskiego można nazwać zrównoważonym tylko wtedy, gdy brane są pod uwagę stosowne kryteria ekonomiczne, społeczne oraz środowiskowe. Bardzo ważne dla ukierunkowania rozwoju SUMP na ogólnym poziomie strategicznym jest podkreślenie zrozumienia dla zasad zrównoważonego rozwoju oraz zobowiązanie się do ich przestrzegania. Dobry zrównoważony plan mobilności miejskiej nie musi automatycznie prowadzić do dobrych wyników. Ważne jest zastosowanie odpowiedniego modelu zarządzania umożliwiającego efektywne nadzorowanie, realizację i zarządzanie ryzykiem, tak aby umożliwić skuteczne i systematyczne osiągnięcie celów planu.

Literatura

1. Starowicz W., *Zarządzanie mobilnością wyzwaniem polskich miast*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 1.
2. Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście.
3. Biała Księga Transportu – *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, 2011.
4. *Plany zrównoważonego transportu miejskiego – planowanie dla ludzi*, Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH.
5. „GUIDELINES – *Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*” – Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonia, Niemcy), opracowane w ramach projektu ELTISPLUS, nr kontraktu EACI/IEE/2009/05/S12.558822, www.mobilityplans.eu
6. *The state-of-the-art of sustainable urban mobility plans in Europe*, Rupprecht Consult, Edinburgh Napier University, www.mobilityplans.eu, projekt EltisPlus, wrzesień 2012.
7. *Annex 1 – Description of Work, Addressing Key Challenges of Sustainable Urban Mobility Planning*, Acronym of the project: CHALLENGE, kontrakt nr IEE/12/696/S12.644740.