



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



*Plany zrównoważonego transportu miejskiego -
Planowanie dla ludzi*

www.mobilityplans.eu

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ SUMP



CZYM ON JEST?

Jest planem strategicznym, który opiera się na dotychczasowej praktyce planowania i strategii transportu, przy uwzględnieniu zasad integracji, partycypacji społecznej i oceny, w celu zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb społeczeństwa w zakresie jakości życia w miastach oraz ich otoczeniu.

JAKI JEST JEGO CEL?

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej ma na celu stworzenie zrównoważonego systemu transportowego w mieście poprzez:

- zapewnianie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług;
- zapewnianie komfortu i bezpieczeństwa;
- redukowanie zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii;
- zwiększanie efektywności transportu pasażerskiego i towarowego;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego.



JAKI JEST ZAKRES PLANU?

Polityki i działania określone w planie zrównoważonego transportu miejskiego powinny obejmować kompleksowo wszystkie środki i formy transportu funkcjonujące w całej aglomeracji miejskiej, w tym transport publiczny i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany, w zakresie ruchu jak i parkowania.

NA CZYM OPIERA SIĘ PLAN?

Miasta nie powinny go traktować jako kolejnego etapu w procesie planowania. Ważne jest, aby podkreślić, że plan zrównoważonego transportu miejskiego opiera się na istniejących dokumentach i rozszerza je w odpowiednim zakresie.

„ Jeśli planujesz miasto dla samochodów i ruchu zmotoryzowanego, otrzymujesz samochody i ruch zmotoryzowany. Fred Kent „

JAK TEN PLAN DZIAŁA?

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jest sposobem na rozwiązywanie zagadnień transportowych w mieście w sposób bardziej efektywny. Opierając się na dotychczasowych praktykach i ramach regulacyjnych państw członkowskich, podstawowymi cechami SUMP są:

podejście partycypacyjne;

zobowiązanie się do zrównoważonego rozwoju;

podejście zintegrowane;

przejrzysta wizja, cele oraz wymierne wyniki;

przegląd kosztów i korzyści.



Partycypacyjne podejście, które angażuje obywateli i interesariuszy od początku i przez cały proces planowania

Zaangażowanie obywateli oraz innych zainteresowanych stron jest podstawową zasadą, której należy przestrzegać. Ważne jest, aby dokładnie zaplanować zakres i sposób zaangażowania. Wymaga to uzgodnienia w zakresie określenia przyczyn i skutków zaangażowania poszczególnych stron. Po faktycznej identyfikacji stron, strategia koordynacji z zainteresowanymi stronami powinna zostać określona w zakresie merytorycznym i czasowym. Dzięki odpowiedniemu zaangażowaniu mieszkańców i interesariuszy, decyzje w zakresie wdrażania konkretnych rozwiązań, a także samego planu zrównoważonego transportu miejskiego może uzyskać właściwy poziom „publicznego przyzwolenia”.



Zobowiązanie się do realizacji zasad zrównoważonego rozwoju w zakresie gospodarczym, sprawiedliwości społecznej i jakości środowiska

Zobowiązanie do przestrzegania zasad zrównoważonego rozwoju jest niezbędne. Ponieważ zrównoważony rozwój jest koncepcją szeroką i złożoną, ważne jest, aby rozwijać jej wspólne zrozumienie pośród kluczowych interesariuszy, w szczególności w zakresie środków zrównoważonego transportu dla miast i ich okolic. Przy opracowywaniu planu zrównoważonej mobilności miejskiej konieczne jest szersze spojrzenie w światłe idei zrównoważonego rozwoju w zakresie kryteriów społecznych, gospodarczych, środowiskowych i polityczno-instytucjonalnych.



Zintegrowane podejście, które uwzględnia, praktyki i strategie pochodzące z różnych sektorów polityki, poziomów władzy, podejścia sąsiednich samorządów

W wielu przypadkach, plan rozwoju jest opracowywany i wdrażany przez odpowiedni miejski departament lub wydział ds. transportu. Jednak znaczenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej nie jest ograniczone wyłącznie do spraw związanych z transportem, lecz stanowi pole do zaangażowania w proces planowania innych wydziałów administracji szczebla miejskiego i regionalnego (związanych np. z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, rozwojem gospodarczym, polityką społeczną, ochroną zdrowia, bezpieczeństwem publicznym itp.). Zapewnienie integracji i współpracy jest trudnym wyzwaniem, ale jest również głównym źródłem innowacji i ulepszeń.



Jasna wizja, określenie celów i koncentracja na osiągnięciu wymiernych celów, które są osadzone w ogólnej strategii zrównoważonego rozwoju

Plan powinien opierać się na długoterminowej wizji rozwoju transportu i mobilności dla całej aglomeracji miejskiej. Powinien on obejmować wszystkie środki i formy transportu: publiczny i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany, w zakresie ruchu i parkowania. Strategiczna wizja zapewnia jakościowy opis pożądanej przyszłości miasta i służy do kierowania odpowiednimi środkami planowania. Wizja musi być określona poprzez konkretne cele, które wskazują na rodzaj pożądanej zmiany. Zmiany i oddziaływania muszą być wymierne i obejmować przemyślane cele, które koncentrują się na określonych obszarach i wskaźnikach.



Przegląd kosztów i korzyści transportu, przy uwzględnieniu szerszego kontekstu kosztów i korzyści społecznych

Wybór działania determinowany jest nie tylko jego skutecznością, ale również efektywnością ekonomiczną. Szczególnie w czasach problemów budżetowych, dla transportu miejskiego i mobilności ważne jest, aby jak najefektywniej wykorzystać dostępne środki finansowe. Wymaga to zasadniczej oceny możliwości wyboru rozwiązań z uwzględnieniem kosztów i korzyści, w tym tych, które nie mogą być łatwo zmierzone lub wycenione. Należą do nich kwestie związane z emisjami gazów cieplarnianych i wpływem na jakość powietrza. Komisja Europejska podkreśla w Białej Księdze Transportu (2011) znaczenie internalizacji kosztów zewnętrznych. Europejska polityka transportowa do 2010 r. jako jeden z głównych warunków jej wykonalności wymienia internalizację kosztów zewnętrznych transportu, poprzez pełne wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci”.

TŁO POLITYCZNE

W opublikowanym w 2009 r. „**Planie działania dla zrównoważonego transportu w mieście**” (**Action Plan on Urban Mobility**) Komisja Europejska zwróciła uwagę na potrzebę przyspieszenia działań w zakresie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w Europie poprzez dostarczanie materiałów informacyjnych, promowanie dobrych praktyk, określanie poziomów odniesienia i wspieranie działań edukacyjnych pośród branżystów. Plany zrównoważonego transportu miejskiego są wspierane przez unijnych ministrów ds. transportu. Wnioski z w/w „**Planu Działania**” z dnia 24 czerwca 2010 r. stanowią, że Rada Unii Europejskiej „wspiera rozwój planów zrównoważonego transportu dla miast i obszarów metropolitalnych, [...] i zachęca do rozwoju środków motywujących, takich jak pomoc ekspercka, wymiana informacji – dla tworzenia takich strategii”.

W marcu 2011 r. Komisja Europejska opublikowała **Białą Księgę Transportu** „Mapa drogowa do jednolitego europejskiego obszaru transportu - w sprawie osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM [2011] 0144 wersja ostateczna). Biała Księga Transportu proponuje badanie możliwości podejmowania strategii mobilności w odniesieniu do miast o określonej wielkości, zgodnie z krajowymi standardami opartymi na wytycznych UE. Sugeruje też, by spróbować uzależnić przyznawanie środków z funduszy rozwoju regionalnego i spójności dla miast i regionów, od przedstawienia aktualnego i niezależnie zweryfikowanego certyfikatu Audytu Mobilności Miejskiej i zrównoważonego rozwoju. Wreszcie Biała Księga Transportu proponuje zbadanie możliwości wsparcia unijnego dla stopniowego wprowadzania w życie strategii mobilności w miastach europejskich.



Opracowanie i wdrożenie SUMP 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, równolegle lub zawierać sprzężenia zwrotne.

Szczegółowy opis wszystkich kroków i działań można znaleźć w wytycznych „Opracowanie i wdrażanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej”. Wytyczne obejmują przykłady dobrych praktyk, przydatne narzędzia i odwołania, które w sposób uzupełniający ilustrują cały proces realizacji planu. Wytyczne można pobrać ze strony: www.mobilityplans.eu

PROCES REALIZACJI



SUMP W PRAKTYCE



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 ilość miejsca 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.



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 znaną jako „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 niezmotywowanemu transportowi lokalnemu w celu wspierania lokalnych przedsięwzięć i poprawy jakości życia mieszkańców.



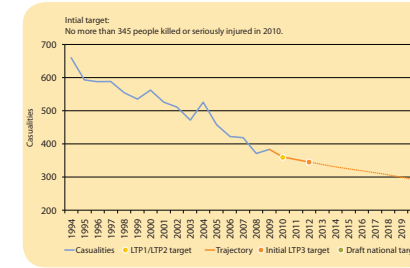
Odense, Dania – Komunikacja pomiędzy interesariuszami i mieszkańcami

Dzięki dużemu wysiłkowi w zakresie konsultacji społecznych dotyczących miejskiej strategii zrównoważonego transportu, miasto 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 dokument na temat ludzi i miejsc. Akcja była stale promowana poprzez dedykowaną stronę internetową, plakaty, prasę lokalną i specjalne wydarzenia. Cały nakład pracy zwrócił się z nawiązką, a plan został jednomyślnie zatwierdzony przez Radę Miasta.



Lille, Francja – Budowa wizji

W Lille proces tworzenia Plan de Déplacements Urbains (strategii zrównoważonego rozwoju miasta) rozpoczął się po wielkim ruchu w zakresie konieczności rewitalizacji miasta w latach 90-tych. Nowy terminal TGV stworzył możliwość ustanowienia zupełnie nowego obszaru o nazwie Euralille, 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.



Cambridgeshire, Wielka Brytania – Cele i strategię

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 ilustrację, 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 okresie czasu 2009 - 2020. Plan ustanawia oczekiwany poziom dla tego wskaźnika na okres do roku 2012. Rysunek przedstawia wydajność względem analogicznego wskaźnika od 1994 roku, wskazując jednocześnie cel na rok 2012.



Gandawa, Belgia – Informowanie mieszkańców

W 2007 roku władze miasta Gandawy i pięciu innych partnerów uruchomiło 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 zaszkutkowało 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 podejmowanego 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.

KORZYŚCI



Poprawienie wizerunku miasta

Miasto zaangażowane w planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej może się prezentować jako jednostka innowacyjna i patrząca daleko w przyszłość.



Lepsza mobilność i dostępność

Planowanie skierowane na zrównoważony transport miejski i mobilność skutkuje optymalną poprawą sytuacji mieszkańców w zakresie ich mobilności i ułatwieniem dostępu do obszarów miejskich oraz usług tam prowadzonych.



Potencjał dotarcia do większej liczby osób

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej daje możliwość dotarcia do większej ilości ludzi i lepszej reakcji na potrzeby różnych grup społecznych.



Wyższy poziom jakości życia

SUMP oznacza planowanie dla ludzi a nie samochodów i ruchu. Niesie on emocjonalnie wyrażone pragnienie, na przykład w zakresie tworzenia przestrzeni publicznych o wyższej jakości lub zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa dla dzieci.



Korzyści środowiskowe i zdrowotne

Działania na rzecz poprawy jakości powietrza, zmniejszenia hałasu i ograniczania zmian klimatycznych prowadzą do pozytywnych efektów zdrowotnych i znaczących oszczędności w kosztach związanych z ochroną zdrowia.



Decyzje popierane przez udziałowców i mieszkańców

Planowanie dla ludzi oznacza planowanie z ludźmi. Przez zaangażowanie obywateli i innych zainteresowanych stron, decyzje za czy przeciw w zakresie środków mobilności mogą uzyskać znaczący poziom „publicznej aprobaty”.



Skuteczna realizacja zobowiązań prawnych

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej daje skuteczne sposoby spełniania zobowiązań prawnych, takich jak np. dyrektywy jakości powietrza Komisji Europejskiej lub krajowe regulacje w zakresie emisji hałasu.



Większa konkurencyjność miast i dostęp do dofinansowania

SUMP może zapewnić dostęp do środków finansowych dostępnych dla innowacyjnych rozwiązań - potencjalnie zapewniając przewagę nad innymi miastami ubiegającymi się o te same środki publiczne.



Nowa wizja strategiczna, potencjał integracji

SUMP oferuje długoterminowe i strategiczne wizje działań, poprawiające kulturę efektywnego planowania, którego celem jest integracja obszarów polityki, instytucji, mieszkańców, miasta i jego otoczenia.

INFORMACJA

Komisja Europejska chce na dużą skalę przyspieszyć podejmowanie przez władze lokalne SUMP, poprzez zapewnienie szczegółowych informacji o zakresie, zawartości i korzyściach płynących z ich wdrażania.

WYTYCZNE

Wytyczne z roku 2011 „Opracowanie i wdrażanie strategii zrównoważonej mobilności miejskiej”, wprowadzają koncepcję planów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz określają podstawowe kroki w działaniu zaangażowanych stron. Dokument skierowany jest do osób zajmujących się transportem miejskim i do praktyków działających na rzecz zrównoważonego transportu, jak również do innych udziałowców, którzy powinni być zaangażowani w przygotowanie i realizację strategii SUMP.

SEMINARIA

W latach 2011 i 2012 zespół ekspertów powołanych przez Komisję Europejską organizuje 35 seminariów i wydarzeń umożliwiających wymianę doświadczeń w zakresie SUMP. Działania realizowane są na terenie całej Unii Europejskiej w odpowiednich językach narodowych. Skontaktuj się z nami, aby dowiedzieć się więcej o warsztacie szkoleniowym w danej okolicy.

Więcej informacji:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Planowanie dla ludzi

KONTAKT

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55-13

www.mobilityplans.eu

Strategie zrównoważonej mobilności miejskiej

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13–15

50668 Cologne

Germany

Zastrzeżenie: „Planowanie dla ludzi” jest zarejestrowanym znakiem towarowym. Wyłączną odpowiedzialność za treść tej publikacji ponoszą autorzy opracowania. Opinie zawarte w opracowaniu nie muszą odzwierciedlać opinii Unii Europejskiej. Ani EACI ani Komisja Europejska nie są odpowiedzialne za wykorzystanie zawartych w opracowaniu treści.

Zdjęcia: András Ekés (okładka; strony 4, 5), galeria miasta Koprivnica (strona 8), urząd miasta Budapeszt (strona 8), miasto Odense (strona 8), Max Lerouge (strona 9), Infopunt – projekt realizacji dworca Sint-Pieters w Gandawie (strona 9), www.eltis.org (strony 2, 3, 10), Harry Schiffer (strona 11), FGM-AMOR (strony 10, 11), Rupprecht Consult (strony 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
**INTELLIGENT ENERGY
EUROPE** 