

CIVITAS PROSPERITY

- PORADNIK -

opracowanie Planu Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej (SUMP)



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Patronat honorowy



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY



Spis treści

1. Wprowadzenie.....	04
2. Projekt CIVITAS PROSPERITY.....	05
3. Wyzwania miast Polski i UE.....	06
4. Zrównoważona mobilność – idea.....	07
5. Czym jest SUMP.....	07
6. Różnice w stosunku do tradycyjnego podejścia.....	10
7. Powszechne wyobrażenia nt. SUMP, a realia.....	11
8. Główne korzyści dla gmin, mieszkańców.....	12
9. Kluczowe wyzwania SUMP.....	13
10. Narzędzie samooceny SUMP.....	15
11. Mocne i słabe strony obecnego procesu planowania.....	16
12. Lista kontrolna kolejnych kroków i działań w procesie przygotowania SUMP.....	17
13. Ciekawe praktyki miast polskich i UE.....	25
14. Gdzie szukać informacji?.....	28
15. Podsumowanie.....	30

01 WPROWADZENIE

Główną ideą projektu CIVITAS PROSPERITY, w ramach którego powstała niniejsza publikacja, jest osiągnięcie szerokiego upowszechniania się Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) oraz zaangażowanie i aktywizacja interesariuszy na poziomie krajowym (w tym przypadku Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju). Niniejszy poradnik ma przybliżyć Państwu ideę planowania zrównoważonej mobilności oraz pokazać czym tak naprawdę jest SUMP oraz jakie kluczowe jego cechy należy mieć na uwadze podejmując wyzwanie przygotowania takiego dokumentu oraz wdrażania jego założeń. Mamy nadzieję, że lektura poradnika pozwoli Państwu na uporządkowanie bądź poszerzenie wiedzy w tym zakresie, a dla wielu miast, gmin, regionów będzie inspiracją do podjęcia pracy nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.



02 PROJEKT CIVITAS PROSPERITY

Projekt CIVITAS PROSPERITY (*CIVITAS PROSPERITY through innovation and promotion of Sustainable Urban Mobility Plans*) ma na celu zaangażowanie jak największej liczby miast do podjęcia prac nad wysokiej jakości Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP, które będą zawierały szeroką gamę innowacyjnych rozwiązań na rzecz zrównoważonego transportu. Główną ideą projektu CIVITAS PROSPERITY jest osiągnięcie szerokiego upowszechniania się SUMP oraz zaangażowanie i aktywizacja interesariuszy na poziomie krajowym.

W wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej są to np. właściwe ministerstwa, z których miasta biorą swoje główne wytyczne, jak też uzyskują wsparcie finansowe dla opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Projekt CIVITAS PROSPERITY pomaga zapewnić możliwości, mechanizmy i narzędzia wsparcia w opracowywaniu SUMP pochodzące od władz szczebla krajowego oraz będzie wspierać i wzmacniać działania tych gmin miejskich, które rozpoczęły już pracę nad własnymi Planami SUMP.

GŁÓWNE CELE PROJEKTU CIVITAS PROSPERITY

1



Identyfikacja i ocena krajowych programów wsparcia dla opracowywania SUMP, w tym określenie kwestii istotnych dla polityki transportowej (we współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym projektu CIVITAS PROSPERITY w danym kraju);

2



Międzynarodowa wymiana typu peer-to-peer w zakresie doświadczeń pomiędzy przedstawicielami władz szczebla krajowego państw uczestniczących w projekcie;

3



Wymiana doświadczeń pomiędzy przedstawicielami władz z poziomu krajowego i lokalnego,

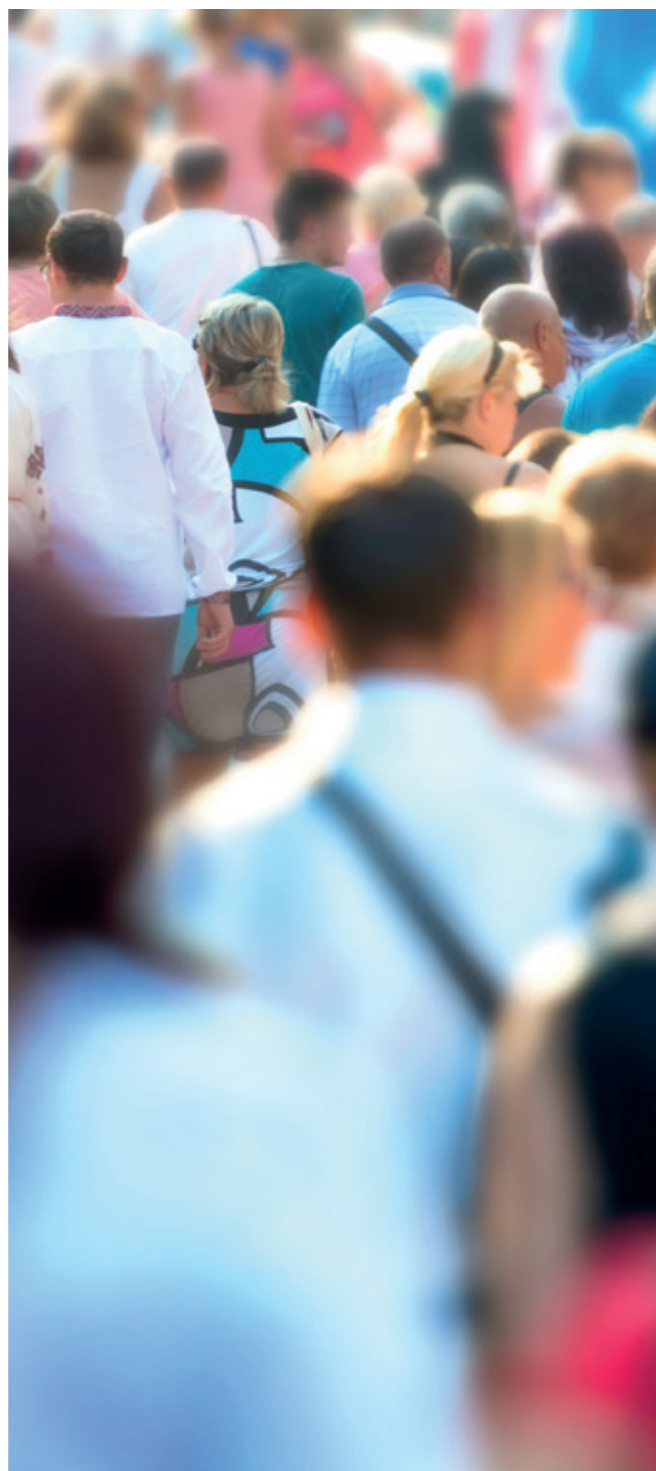
4



Opracowanie krajowego programu SUMP dobrze dostosowanego do ramowych - krajowych warunków, uwzględniającego jednocześnie najnowsze osiągnięcia i innowacje w tej dziedzinie.

03 WYZWANIA DLA MIAST

Szacuje się, że do 2050 roku liczba mieszkańców miast wzrośnie do ok. 6 miliardów, tymczasem już dziś około 80% Europejczyków żyje na obszarach miejskich. Popularne wśród architektów hasło „miasta dla ludzi” w kontekście nieustannego wzrostu liczby mieszkańców miast zaczyna nabierać szerszego znaczenia. W związku z tym zachodzi konieczność bliższego przyjrzenia się relacjom między mobilnością w miastach, a jakością życia mieszkańców określaną m.in. przez czyste powietrze, ochronę przed hałasem, bezpieczeństwo, czy też swobodę poruszania się ludzi, kiedy, gdzie i jak chcą – niezależnie od wieku, dochodów czy stanu zdrowia. Postępujący rozwój gospodarczy i przestrzenny obszarów metropolitalnych w Polsce i Europie 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 lub utrzymanie komfortu mieszkańców związanego z podróżowaniem, wymagają stworzenia rozwiązań systemowych zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w polskich miastach jest na dzień dzisiejszy fakultatywne. Mimo to niektóre ośrodki podejmują działania na rzecz opracowania własnych dokumentów (np. Gdynia, Wrocław, Warszawa, Kraków), podążając w kierunku nowego podejścia do planowania mobilności. Również mniejsze ośrodki takie jak np. Inowrocław czy Jaworzno wykazują zainteresowanie tematyką strategicznego podejścia, a także integracji planowania transportu z obszarami planowania przestrzennego, ochrony środowiska czy zdrowia.



04 ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ – IDEA

Ze względu na problem znacznego przekroczenia szkodliwych pyłów w powietrzu systematycznie wzrasta świadomość negatywnego oddziaływania transportu indywidualnego na środowisko. Ważne jest również, aby transport ten charakteryzował się niewielkim zapotrzebowaniem na przestrzeń, dlatego władze wielu miast stopniowo ograniczają rozwój infrastruktury drogowej. Koniecznym jest jednak zrozumienie idei zrównoważonego transportu, która zakłada, że rozwój transportu publicznego i zachęcenie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, gwarantuje **lepszą jakość życia** przy nieustającym rozwoju miast. Ideą zrównoważonej mobilności jest **zmiana zachowań komunikacyjnych** mieszkańców miast mająca

na celu zmniejszenie udziału prywatnego samochodu w codziennych podróżach. Zmiana ta pozwoli na szybki rozwój całego transportu publicznego m.in. poprzez rozbudowę sieci połączeń tramwajowych i autobusowych, odnowę parku pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę sieci dróg rowerowych, a także zwiększenie znaczenia ruchu pieszego. Obecnie coraz częściej mieszkańcy miast wybierają transport publiczny, rower, jak również podróże piesze. Europejskie miasta dążą do tego, aby transport był **efektywny, zasobooszczędny, ekologiczny i niskoemisyjny**.

05 CZYM JEST SUMP

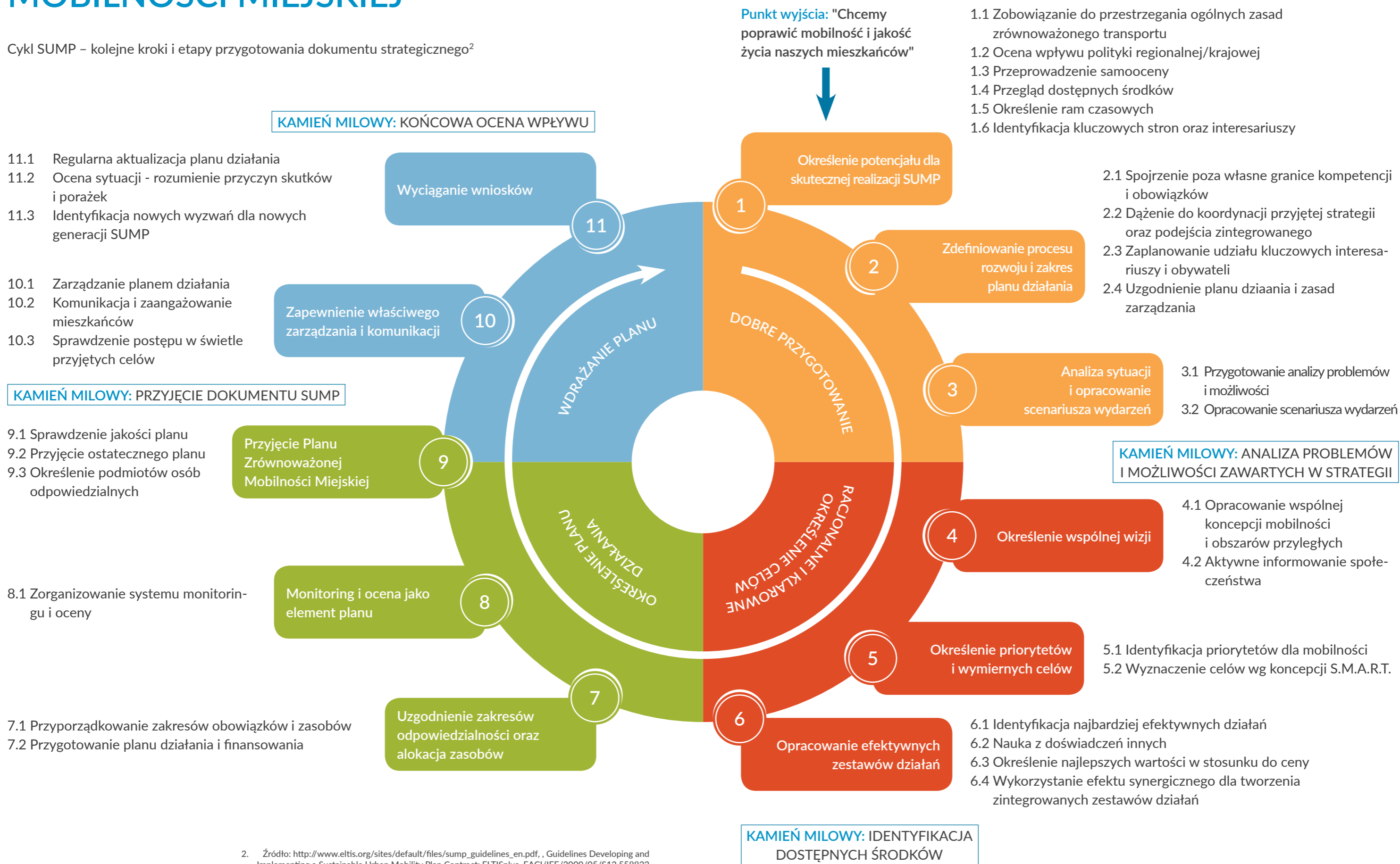
Zgodnie z definicją przytoczoną w oficjalnych wytycznych Komisji Europejskiej¹,

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan) jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz 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.

1. Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

PLANOWANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Cykl SUMP – kolejne kroki i etapy przygotowania dokumentu strategicznego²



2. Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

RÓŻNICE W STOSUNKU DO TRADYCYJNEGO PODEJŚCIA

Różnice pomiędzy tradycyjnym podejściem do planowania transportu, a „metodyką” SUMP³.

TRADYCYJNE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA TRANSPORTU	SUMP
Skoncentrowane na ruchu	Skoncentrowane na ludziach
Cel: płynność i prędkość ruchu	Cel: dostępność i jakość życia
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zintegrowane z planowaniem przestrzennym, rozwojem gospodarczym, potrzebami socjalnymi, jakością, środowiska i zdrowia
Cele 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 aktywnie 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

3. Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

FAKTY I MITY NA TEMAT SUMP

Fakty i mity na temat SUMP⁴.

POWSZECHNE WYOBRAŻENIA NT. SUMP	SUMP W PRAKTYCE
Każdy musi sprzedać samochód	Niektórzy ludzie rzadziej korzystają z samochodu
Nie budujemy już nowych dróg	Najpierw analizujemy tańsze opcje, ale być może zbudujemy drogę, jeśli jest to najlepszy sposób, aby osiągnąć postawione cele
Nie budujemy już żadnej nowej infrastruktury transportowej	Zastanów się, co chcesz osiągnąć (Bezpieczeństwo? Lepsze środowisko? Lepsza gospodarka?), a następnie wybierz działania, które pozwolą osiągnąć te cele. Pomyśl, zanim coś zbudujesz
SUMP powstrzymuje ludzi przed podróżowaniem - chce ograniczyć mobilność	Chodzi o zapewnienie dostępności, tak by ludzie mogli uzyskać rzeczy, których potrzebują
Chodzi tylko o środowisko	Chodzi o środowisko, bezpieczeństwo, jakość życia, zieloną przestrzeń, wzrost gospodarczy - i o to, w jaki sposób transport pomaga nam osiągnąć te cele
Wszyscy będziemy jeździć na rowerach w przyszłym roku	Powoli zmieniające się wzorce podróży na przestrzeni kilku lat, więc wykorzystanie samochodu jest nieco mniejsze

4. Źródło: TRAINING „Achieving political and internal buy-in for SUMP” – Simone Bosetti, TRT Trasporti e territorio

GŁÓWNE KORZYŚCI DLA GMIN, MIESZKAŃCÓW



Lepsza mobilność i dostępność

Planowanie skierowane na zrównoważony transport i mobilność skutkuje optymalną poprawą sytuacji mieszkańców w zakresie ich mobilności i ułatwia dostęp do wszystkich obszarów miejskich oraz usług tam oferowanych.



Potencjał zaangażowania większej liczby osób

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej daje możliwość zaangażowania w proces planowania większej liczby ludzi i lepszej reakcji na potrzeby różnych grup społecznych i instytucji.



Wyższy poziom jakości życia

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



Korzyści dla środowiska i zdrowia mieszkańców

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



Poprawa wizerunku miasta

Miasto zaangażowane w planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest postrzegane jako jednostka wdrażająca wysokie standardy jakości życia mieszkańców i patrząca daleko w przyszłość.



Decyzje popierane przez interesariuszy i mieszkańców

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



Skuteczna realizacja zobowiązań prawnych

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



Większa konkurencyjność miast i dostęp do finansowania

SUMP może potencjalnie zapewnić przewagę w dostępie do środków finansowych przeznaczonych na innowacyjne rozwiązania, zapewniając przewagę nad innymi miastami.



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.

KLUCZOWE WYZWANIA SUMP

Poniższe 4 kluczowe wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej stanowią przedmiot projektu unijnego CH4ALLENGE, realizowanego w latach 2013-2016 w ramach programu Inteligentna Energia Europa⁵. Więcej na ten temat znajdują Państwo na stronie internetowej projektu: www.sump-challenges.eu. Można tam również pobrać szczegółowe poradniki dotyczące tych 4 wyzwań (PDF, w tym w języku polskim - www.sump-challenges.eu/kits).

PARTYCYPACJA SPOŁECZNA - ANGAŻOWANIE OBYWATELI

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej określa program wraz z celami i priorytetami dla długoterminowego rozwoju systemu transportowego miasta/regionu/aglomeracji. Przejście w kierunku zrównoważonej mobilności wymaga aktywnego wsparcia ze strony społeczeństwa i interesariuszy i jeśli się powiedzie, pozwala wypracować cenne rozwiązania służące przyszłemu rozwojowi danej społeczności. Proces partycypacji oparty na dialogu jest niezbędny na przykład dla potrzeb analizy problemów mobilności, opracowania wspólnych celów oraz wyboru działań transportowych. Zaangażowanie obywateli i interesariuszy może wytworzyć pozytywne fundamenty dla wspólnego planowania, ulepsza bazę wiedzy, pozwala rozważać nowe pomysły i opinie oraz zwiększa ogólną jakość i wiarygodność procesu decyzyjnego. Istnieją różne wyzwania związane z prowadzeniem efektywnego procesu partycypacyjnego. Są to na przykład: brak wsparcia politycznego do przeprowadzenia procesu SUMP, niewystarczające zasoby finansowe lub ograniczenia w zasobach kadrowych. Jeśli interesariusze i społeczeństwo są niedostatecznie zaangażowani w trakcie procesu rozwoju SUMP, planiści mogą napotkać z ich strony nieoczekiwany opór i przegapić szanse na współpracę. Ponadto, istnieje sze-

roka gama narzędzi angażowania społeczeństwa w proces planowania, spośród których organ odpowiedzialny za proces tworzenia programów i strategii musi znaleźć najbardziej odpowiednie rozwiązanie. Wkład obywateli i interesariuszy musi być wykorzystany w procesie planowania przy podejmowaniu decyzji.

WSPÓŁPRACA INSTYTUCJONALNA

Jednostka odpowiedzialna (np. samorząd lokalny) za opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zwykle zajmuje wiodącą rolę w procesie przygotowywania planu. Musi ona jednak współpracować z innymi podmiotami instytucjonalnymi, jako że taka współpraca przynosi dodatkową wartość, wiedzę i zasoby w procesie przygotowania i realizacji SUMP. Współpraca instytucjonalna może poprawić akceptowalność SUMP, tworzyć poczucie własności wśród podmiotów instytucjonalnych i w społeczeństwie oraz przyczynić się do zapewnienia finansowania dla realizacji działań wdrożeniowych. Wzmocnienie współpracy instytucjonalnej przy okazji opracowywania SUMP może też w dłuższej perspektywie pozytywnie wpłynąć na strategiczny rozwój sieci transportowych i infrastruktury. Do współpracy przy SUMP należy angażować wielu uczestników, takich jak inne wydziały w ramach władz lokalnych (np. do spraw środowiska, zagospodarowania przestrzennego, zdrowia), jednostki miejskie, organy polityczne, sąsiednie gminy i władze wyższego szczebla. Współpraca instytucjonalna jest delikatnym tematem, który powinno się traktować z ostrożnością, z uwagi na różne ambicje i stopień zaangażowania instytucji. Organizowanie partnerstwa dla SUMP jest wyzwaniem dla wielu organów planistycznych, ale podjęcie tego trudu przynosi wymierne korzyści. Brak doświadczenia w zarządzaniu projektami angażującymi wielu interesariuszy, niekompatybilne terminy i rozbieżności w podejściu do planowania transportu mogą po-

5. Źródło: Projekt CH4ALLENGE, www.sump-challenges.eu

tęgować problem. Uwzględnienie sprzecznych poglądów jest zadaniem koniecznym choć wrażliwym. Ponadto, każda władza lokalna musi opracować własne ramy współpracy, przy uwzględnieniu lokalnych struktur i zasobów oraz z poszanowaniem prawnie narzuconych obowiązków współpracy.

WYBÓR DZIAŁAŃ

Dobór działań to proces identyfikacji najbardziej odpowiednich i uzasadnionych ekonomicznie działań w zakresie mobilności i transportu, które pomagają osiągnąć wizję i cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz przyczyniają się do rozwiązania zidentyfikowanych problemów lokalnych. Nawet w przypadku gdy dokonano diagnozy stanu obecnego, zdefiniowano wizję i cele, może nie być oczywiste, jakie działania wdrożeniowe są najbardziej odpowiednie. Dostępna jest szeroka gama działań, takich jak modyfikowanie rozwoju w celu zmniejszenia zapotrzebowania na podróże, oferowanie nowych usług transportu publicznego, optymalizacja zarządzania sieciami, działania dotyczące zmiany zachowań, budowanie nowej infrastruktury (dróg, chodników, ścieżek rowerowych, linii kolejowych i tramwajowych) lub wprowadzanie opłat za korzystanie z systemu transportowego. Niemniej jednak,



zidentyfikowanie tych najbardziej odpowiednich działań może stanowić wyzwanie. Interesariusze i politycy, a czasem obywatele, będą mieli własne indywidualne pomysły na temat tego, co powinno być zrobione. Ponadto najważniejsze działania mogą nie być łatwe do wdrożenia. Na przykład, podzielona odpowiedzialność i brak środków finansowych może ograniczyć zasób działań możliwych do wdrożenia. SUMP może korzystać z wielu działań, ale efektywność SUMP i możliwość jego realizacji będą zależeć od tego, jak te działania są pakietowane. SUMP musi być czymś więcej niż listą życzeń z działaniami. Przed realizacją, każde działanie musi być szczegółowo określone, ocenione pod względem prawdopodobnego wpływu i pod względem potencjalnego wkładu w całość SUMP.

MONITOROWANIE I OCENA

Działania w zakresie monitorowania i oceny dostarczają danych na temat postępów w realizacji procesu rozwoju Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz wpływu działań polityki transportowej na rozwój miasta czy regionu. Działania te są przeprowadzane przed, w trakcie i po wdrożeniu działań transportowych. Zapewnienie regularnych informacji dla decydentów, potencjalnych instytucji finansujących i lokalnych interesariuszy, może pomóc wykazać, że SUMP zapewnił, lub zapewni w przyszłości, korzyści dla społeczeństwa. Ponadto pokazuje, czy plan ma dobry stosunek jakości do ceny, czy warto go kontynuować, lub też czy wymaga modyfikacji, by odnieść sukces. Systematyczne monitorowanie i ocena zwiększa efektywność procesu planowania i realizacji działań, przyczynia się do optymalizacji wykorzystania zasobów oraz dostarcza empirycznych dowodów dla przyszłego planowania i oceny działań transportowych. Typowe wyzwania dla efektywnego wykorzystania monitorowania i oceny to brak doświadczenia, ograniczone zasoby finansowe i kadrowe, braki wiedzy specjalistycznej w odniesieniu do określania wskaźników wydajności, pozyskiwania, gromadzenia, przetwarzania i interpretacji danych oraz nieefektywne praktyki w monitorowaniu i ocenie.

10

NARZĘDZIE SAMOOCENY SUMP

Jednym z dostępnych narzędzi pozwalających na zorientowanie się czy opracowany SUMP (lub inny dostępny na daną chwilę dokument o charakterze strategicznym) spełnia wymagania stawiane przez Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest tzw. **Narzędzie samooceny SUMP**, dostępne na stronach internetowych portalu ELTIS⁶. Udzielenie odpowiedzi na 100 pytań (oraz podsumowanie wyniku, gdzie TAK=1 punkt) pozwoli ocenić, które elementy planowania zrównoważonej mobilności w mieście/gminie/regionie wymagają dalszego doskonalenia i poprawy⁷.

Po przeprowadzeniu samooceny zostanie wygenerowany wynik pozwalający ocenić jakość dokumentu:

	0-24 punkty	Proces planistyczny w niewystarczający sposób odpowiada koncepcji SUMP, w związku z czym przygotowany dokument nie może być uznany za Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.	Plan nie stanowi SUMP
	25-49 punktów	Podjęto proces planistyczny bazujący na koncepcji i wytycznych SUMP, a powstały dokument spełnia wymogi stawiane Planom Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.	Podstawowy SUMP
	50-74 punktów	Proces planistyczny jest w pełni zgodny z koncepcją i wytycznymi SUMP, a opracowany dokument to Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej o wysokiej jakości.	Wysokiej jakości SUMP
	75-100 punktów	Proces planistyczny jest w pełni zgodny z koncepcją i wytycznymi SUMP, a opracowany dokument to Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej o doskonałej jakości.	Doskonały SUMP

Lista 100 pytań Narzędzia samooceny SUMP (w języku polskim) jest dostępna w załączniku.

6. Źródło: <http://www.eltis.org/content/sump-process>
7. Źródło: <http://www.eltis.org/content/sump-process>

11 MOCNE I SŁABE STRONY OBECNEGO PROCESU PLANOWANIA

Alternatywą dla przeprowadzenia ww. samooceny na bazie 100 pytań, dla oceny obecnych praktyk związanych z planowaniem mobilności na danym terenie, jest określenie mocnych i słabych stron tego procesu (lub przeprowadzenie pełnej analizy typu SWOT). Poniżej znajdują Państwo przykład takiej uproszczonej oceny, dokonanej w odniesieniu do wymogów stawianych dokumentowi SUMP.

OBECNY PROCES PLANOWANIA TRANSPORTU	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Dostępność danych, szeroka i szczegółowa prezentacja danych jakościowych i ilościowych	Tradycyjna koncentracja na warunkach ruchu, a nie jakości życia ludzi
Dobre powiązania polityki transportowej z planowaniem przestrzennym	Dominujące kwestie warunków (płynność, prędkość) ruchu nad sprawami dostępności systemów transportowych
Dobre powiązania z kwestiami gospodarczymi i ekonomicznymi	Niewystarczające powiązania z innymi politykami sektorowymi (zdrowie, potrzeby socjalne, jakość środowiska)
Długoterminowa wizja rozwoju, obejmująca wyraźną wizję i definicję celów	Niewystarczające zaangażowanie interesariuszy i społeczeństwa (dominujące kwestie informacji i ew. konsultacji nad aktywnym udziałem społecznym)
Planowanie w kontekście regionalnym i funkcjonalnym (np. dojazdy do pracy)	Domena inżynierów ruchu, zbyt słabe powiązania interdyscyplinarne
Dogłębne analizy stanu istniejącego, podejmowanie analiz typu SWOT	Koncentracja na rozwoju infrastruktury (dominująca nad rozwiązaniami „miękkimi”, informacyjnymi, usługowymi, etc.)
Projektowanie wieloletnich nakładów finansowych	Ograniczona ocena wpływu podejmowanych działań

12 LISTA KONTROLNA KOLEJNYCH KROKÓW I DZIAŁAŃ W PROCESIE PRZYGOTOWANIA SUMP

Opracowanie i wdrożenie SUMP powinno być rozumiane jako proces ciągły, który składa się z określonych poniżej kroków. Lista kontrolna⁸ tego procesu przedstawia kroki w logicznej kolejności. W praktyce działania te mogą być realizowane częściowo, równoległe lub zawierać sprzężenia zwrotne.

KROK 1: OKREŚLENIE MOŻLIWOŚCI SKUTECZNEJ REALIZACJI SUMP

Na początku procesu planowania zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej konieczne jest określenie potencjału dla opracowania SUMP. Zależy to od wielu czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Wyznaczają one ogólne ramy dla procesu planowania i wdrażania SUMP.

DZIAŁANIE 1.1: Wspólne ustalenie zasad, których należy przestrzegać w procesie planowania	<ul style="list-style-type: none"> Osiągnięte porozumienie wśród najważniejszych interesariuszy „wewnętrznych” co do przestrzegania zasad Zakończenie analiz dotyczące zasad zrównoważonego rozwoju w obowiązujących dokumentach dot. mobilności miejskiej 	■
DZIAŁANIE 1.2: Ocena wpływu polityki regionalnej/krajowej	<ul style="list-style-type: none"> Identyfikacja szans i potencjalnych problemów wynikających z uwarunkowań regionalnych i krajowych Przegląd dokumentów strategicznych na poziomie krajowym i regionalnym istotnych dla planowania mobilności miejskiej 	■
DZIAŁANIE 1.3: Przeprowadzenie samooceny	<ul style="list-style-type: none"> Wybór metodyki samooceny (np. ELTIS lub ADVANCE) Wybór podmiotów zaangażowanych w proces samooceny Przeprowadzenie procesu samooceny wg wybranej uprzednio metodyki Zidentyfikowane słabe i silne strony w kontekście opracowywania SUMP Identyfikacja wszystkich dotychczasowych opracowań przydatnych w procesie planowania mobilności (np. wykonane wcześniej badania ruchu, model ruchu, wyniki badań zachowań i preferencji w transporcie miejskim, wyniki badań dotyczących jakości życia wykonywane np. przy okazji opracowywania gminnych programów rewitalizacji, studia wykonalności inwestycji transportowych, itp.) Podsumowanie rezultatów, jako punktu wyjścia do optymalizacji lokalnego procesu planowania 	■

8. Źródło: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf, Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Contract: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

DZIAŁANIE 1.4: Przegląd dostępnych środków	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie analizy wymaganych umiejętności oraz zasobów (w tym finansowych) w kontekście procesu planowania Uwzględnienie budżetu na SUMP w projekcie budżetu jednostki samorządu terytorialnego Uchwalenie przez radę miasta/gminy projektu budżetu uwzględniającego opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej 	■
DZIAŁANIE 1.5: Określenie ram czasowych	<ul style="list-style-type: none"> Przygotowany realistyczny harmonogram opracowania SUMP a następnie procesu planowania i wdrażania działań będących konsekwencją uchwalenia SUMP Harmonogram zaakceptowany przez decydentów i podmioty odpowiedzialne za wdrażanie działań 	■
DZIAŁANIE 1.6: Identyfikacja kluczowych stron i interesariuszy	<ul style="list-style-type: none"> Zidentyfikowane grupy interesariuszy „zewnętrznych” Przeprowadzona analiza powiązań między interesariuszami Opracowana podstawowa strategia koordynacji działań interesariuszy 	■

KROK 2: ZDEFINIOWANIE PROCESU TWORZENIA SUMP

Proces budowy SUMP musi być dostosowany do sytuacji lokalnej. Zalecane jest, aby zasięgiem obejmował on miejski obszar funkcjonalny. Współpraca z interesariuszami oraz integracja polityk sektorowych to kolejne obszary które należy w tej fazie wziąć pod uwagę.

DZIAŁANIE 2.1: Identyfikacja obszaru dla którego ma zostać opracowany SUMP	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczony obszar, dla którego opracowany zostanie SUMP Porozumienie z sąsiednimi gminami, jeśli ich obszar również ma zostać objęty opracowaniem SUMP Powołanie zespołu roboczego Przyporządkowanie ról i wynikającego z nich zakresu odpowiedzialności poszczególnych jednostek administracyjnych samorządu terytorialnego (JST) oraz jednostek sąsiednich, w przypadku gdy SUMP również ma je objąć swym zasięgiem Porozumienie przyjęte przez wszystkie gminy, które ma objąć SUMP 	■
--	--	---

DZIAŁANIE 2.2: Koordynacja przyjętej strategii oraz podejście zintegrowane	<ul style="list-style-type: none"> Wykonany przegląd dokumentów strategicznych wszystkich JST Zidentyfikowane obszary współpracy i ewentualnych konfliktów pomiędzy poszczególnymi JST Określona wstępna metodyka budowania scenariuszy (Działanie 3.2) 	■
DZIAŁANIE 2.3: Zaplanowanie udziału kluczowych interesariuszy i obywateli	<ul style="list-style-type: none"> Identyfikacja „zewnętrznych” interesariuszy we wszystkich gminach, które ma objąć SUMP Opracowany i przyjęty plan komunikacji obejmujący wszystkich interesariuszy Wyznaczenie zespołu roboczego i zespołów roboczych 	■
DZIAŁANIE 2.4: Uzgodnienie planu działania i zasad zarządzania	<ul style="list-style-type: none"> Osiągnięte polityczne poparcie dla opracowania SUMP Ustanowiony koordynator procesu planowania Zidentyfikowane ryzyka i sposoby ich redukcji Opracowany i przyjęty plan działania 	■

KROK 3: ANALIZA SYTUACJI I OPRACOWANIE SCENARIUSZA WYDARZEŃ

Ostatnim krokiem dobrego przygotowania do opracowywania SUMP jest analiza stanu obecnego oraz opracowanie scenariuszy rozwoju. Pierwszym krokiem jest gruntowna analiza problemów i możliwości w dziedzinie transportu na obszarze miasta i gmin sąsiednich. Kolejnym działaniem jest opracowanie scenariuszy, które pomogą zrozumieć jak mobilność w mieście może wyglądać w przyszłości. Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne połączone efekty, jakie będą miały działania rozpatrywane w procesie planowania zrównoważonej mobilności.

Dzięki powyższym działaniom będzie można wyznaczyć cele w sposób bardziej racjonalny i przejrzysty.

DZIAŁANIE 3.1: Przygotowanie analizy problemów i możliwości	<ul style="list-style-type: none"> Wybrane wskaźniki dla opisu stanu wyjściowego Wszystkie potrzebne dane udostępnione przez właściwe podmioty instytucjonalne Ukończone przegląd i analiza stanu obecnego. Zdefiniowane główne problemy do rozwiązania oraz priorytety, jakie mają być przedmiotem SUMP Opracowany scenariusz „jak dotychczas” Opisane alternatywne scenariusze . Dokonanie wyboru, który scenariusz wpisuje się w założone priorytety w najlepszy sposób 	■
---	--	---

KAMIEŃ MIŁOWY:
UKOŃCZONA ANALIZA STANU WYJŚCIOWEGO ORAZ OPRACOWANIE PRIORYTETÓW

KROK 4: OKREŚLENIE WSPÓLNEJ WIZJI

Krok ten obejmuje główne etapy opracowywania SUMP. Opracowanie wspólnej wizji jest jednym z filarów każdego SUMP. Stanowi ona punkt wyjścia dla realizacji kolejnych kroków, które polegają na wyznaczeniu konkretnych celów i działań. Wizja taka może być elementem przewodnim tylko wtedy, gdy jest szeroko akceptowana przez interesariuszy i mieszkańców.

DZIAŁANIE 4.1: Opracowanie wspólnej koncepcji mobilności i obszarów przyległych	<ul style="list-style-type: none"> Opracowana pierwsza wersja wizji mobilności miejskiej Wizja przedyskutowana z interesariuszami Porozumienie co do wstępnej finalnej wersji wizji 	■
DZIAŁANIE 4.2: Aktywne informowanie społeczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> Upublicznione notatki ze spotkań z interesariuszami Wnioski z konsultacji wizji opublikowane w atrakcyjnej formie Opracowane i rozpowszechnione atrakcyjne materiały informacyjne nt. budowania wizji Zaangażowane media 	■

KROK 5: OKREŚLENIE WYMIERNYCH CELÓW

Wizja musi być skonkretyzowana mierzalnymi celami, które wskazują na rodzaj oczekiwanych zmian. Wymaga to wyboru dobrze przemyślanych zestawów celów, które skupiają się na wybranych obszarach (wskaźniki). Cele pozwalają na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań, a także na prowadzenie efektywnego monitoringu realizacji SUMP.

DZIAŁANIE 5.1: Wstępna identyfikacja celów	<ul style="list-style-type: none"> Opracowane wstępne cele Cele przedyskutowane z interesariuszami Sformalizowana wersja finalna celów Wstępna identyfikacja ryzyk 	■
DZIAŁANIE 5.2: Opracowanie celów wg koncepcji S.M.A.R.T.	<ul style="list-style-type: none"> Opracowany zestaw celów dla SUMP Ukończona ocena realności celów (Działanie 5.1) Formalne przyjęcie celów, wskaźników i sposobu ich osiągnięcia przez wszystkich interesariuszy (Działanie 7.2) 	■

KROK 6: OPRACOWANIE PLANU DZIAŁAŃ

Opracowanie planu skutecznych działań leży u podstaw zrównoważonego planowania mobilności. Tylko dobrze dobrane działania zapewnią osiągnięcie założonych celów. Wybór działań technicznych powinien opierać się na dyskusji z głównymi zainteresowanymi stronami, brać pod uwagę doświadczenia z innych miast o podobnej charakterystyce i polityce mobilności, zapewniać korzystny stosunek efektów do planowanych nakładów oraz wykorzystywać w jak największym stopniu ewentualne synergie pomiędzy działaniami. Na tym etapie, działania są określone w odpowiedzi na pytania: co, jak, gdzie i kiedy?

DZIAŁANIE 6.1: Identyfikacja najbardziej efektywnych działań	<ul style="list-style-type: none"> Opracowane wstępne cele dla planu mobilności Cele przedyskutowane z interesariuszami Sformalizowana wstępna wersja finalna celów Wstępna identyfikacja ryzyk wynikających z planowanego osiągnięcia celów 	■
DZIAŁANIE 6.2: Nauka z doświadczeń innych	<ul style="list-style-type: none"> Opracowany zestaw celów dla planu mobilności Ukończona ocena realności celów (Działanie 5.1) Formalne przyjęcie celów i sposobu ich osiągnięcia przez wszystkich interesariuszy, (plan działań oraz budżet) 	■
DZIAŁANIE 6.3: Określenie działań najbardziej efektywnych (relacja oczekiwanych efektów od planowanych nakładów)	<ul style="list-style-type: none"> Przeanalizowane stosowne działania (i ich zestawy) pod kątem kosztów i korzyści, jak i stosunku nakładów do oczekiwanych efektów Podsumowane rezultaty do dyskusji nad końcowym doбором działań 	■
DZIAŁANIE 6.4: Wykorzystanie synergii dla opracowania zintegrowanego planu działań	<ul style="list-style-type: none"> Zidentyfikowane synergie pomiędzy działaniami działań, Sprawdzony plan działań, pod kątem integracji z planowaniem przestrzennym oraz innymi działaniami sektorowymi (np. edukacja, polityka społeczna) Wybrany plan działań jako wkład do dyskusji nt. końcowego doboru i planu budżetu (Działanie 7.2) Zaproponowany końcowy zestaw działań 	■

**KAMIEŃ MIŁOWY:
ZIDENTYFIKOWANE DZIAŁANIA**



KROK 7: UZGODNIENIE ZAKRESU ODPOWIEDZIALNOŚCI ORAZ ALOKACJA ZASOBÓW

Jasny podział obowiązków i alokacja zasobów są ściśle związane z wyborem i realizacją działań. Jest to ważny element SUMP i wymaga on formalnego zatwierdzenia przez wszystkich najważniejszych interesariuszy. Na tym etapie szuka się odpowiedzi na pytania: kto i ile?

DZIAŁANIE 7.1: Przyporządkowanie obowiązków i zasobów	<ul style="list-style-type: none">Weryfikacja planu działań opracowanego w kroku 6Przyporządkowana odpowiedzialność za realizację poszczególnych zadań oraz możliwe źródła finansowaniaPrzeprowadzona dyskusja z właściwymi interesariuszami (współpraca instytucjonalna)	■
DZIAŁANIE 7.2: Przygotowanie planu działania i finansowania	<ul style="list-style-type: none">Plan działań i budżet na jego wdrożeniePorozumienie pomiędzy decydentami i kluczowymi interesariuszami, co do jego wdrażania	■

KROK 8: MONITORING I OCENA JAKO ELEMENT PLANU

Monitorowanie i ocena powinny być częścią SUMP, jako podstawowe narzędzia zarządzania służące śledzeniu procesu planowania i realizacji działań. Pomaga to zrozumieć, co działa dobrze, a co wymaga poprawy oraz określić założenia do aktualizacji SUMP.

DZIAŁANIE 8.1: Zorganizowanie systemu monitoringu i oceny	<ul style="list-style-type: none">Wybrane ostateczne wskaźniki (bazujące na wskaźnikach z Działania 5.2)Uzgodnione narzędzia monitorowania i ocenyUzgodniony podział odpowiedzialności w zakresie zbierania danych	■
---	--	---

KROK 9: PRZYJĘCIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Ten krok podsumowuje wyniki wszystkich poprzednich działań. Po dokonaniu ostatecznej kontroli jakościowej, dokument, w tym plan działania i budżet, powinien zostać formalnie przyjęty przez organ uchwałodawczy. Ważne jest zapewnienie informacji o uchwaleniu SUMP wśród mieszkańców.

DZIAŁANIE 9.1: Sprawdzenie jakości planu	<ul style="list-style-type: none">Opracowana finalna wersja SUMPUkończony przegląd wewnętrzny oraz przez interesariuszy	■
--	--	---

DZIAŁANIE 9.2: Przyjęcie ostatecznego planu	<ul style="list-style-type: none">SUMP przyjęty przez organ uchwałodawczy danej jednostki samorządu terytorialnego	■
DZIAŁANIE 9.3: Określenie grup docelowych dla promocji SUMP	<ul style="list-style-type: none">Wyznaczenie grup docelowych dla promocji SUMPZaplanowane i przeprowadzone działania promujące plan mobilności oraz angażujące mieszkańców	■

KAMIEŃ MILOWY:
PRZYJĘTY PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

KROK 10: ZAPEWNIENIE WŁAŚCIWEGO ZARZĄDZANIA I KOMUNIKACJI

Przyjęcie SUMP, rozpoczyna fazę jego wdrożenia. Ważnym aspektem jest monitoring jego realizacji oraz informowanie radnych i mieszkańców o postępach w tym zakresie.

DZIAŁANIE 10.1: Zarządzanie planem działania	<ul style="list-style-type: none">Uzgodniony plan działań i procedury zarządcze oraz podział odpowiedzialnościOpracowany plan działań naprawczych w przypadku wystąpienia ryzykUzgodniona forma raportowania	■
DZIAŁANIE 10.2: Komunikacja i zaangażowanie mieszkańców	<ul style="list-style-type: none">Zaangażowani mieszkańcy oraz Interesariusze, którzy są bezpośrednio związani z działaniem wdrożeniowymOpracowane rozwiązania łagodzenia negatywnych efektów podczas wdrażaniaOpinia społeczna poinformowana nt. postępów we wdrażaniu działań	■
DZIAŁANIE 10.3: Sprawdzenie postępu w świetle przyjętych celów	<ul style="list-style-type: none">Stały monitoring działańOcena efektów w stałych odstępach czasowychPrzygotowany i opublikowany raport nt. oceny	■

KROK 11: WNIOSKI

Przegląd osiągnięć SUMP oznacza ocenę zarówno szerszego wpływu działań na transport miejski i mobilność, jak również na sam proces planowania. Służyć to ma określeniu stopnia wdrożenia planu. Pewna elastyczność w aktualizacji planu jest konieczna, aby zagwarantować, że nowe inwestycje i spostrzeżenia są brane pod uwagę. Przed rozpoczęciem pracy nad następną wersją planu mobilności, zdobyte dotychczas doświadczenia powinny być przeanalizowane z myślą o nowych wyzwaniach stojących przed transportem miejskim i mobilnością.

DZIAŁANIE 11.1: Regularna aktualizacja planu działania	<ul style="list-style-type: none">Zidentyfikowane konieczne zmiany we planie działańZmiany przedyskutowane z interesariuszamiPrzeprowadzona aktualizacja planu	■
DZIAŁANIE 11.2: Ocena sytuacji – zrozumienie przyczyn sukcesów i porażek	<ul style="list-style-type: none">Przeprowadzona ocena ex-post dot. procesu planowania i wdrażania działańUdokumentowane wyciągnięte wnioski i pozyskana wiedza	■
DZIAŁANIE 11.3: Identyfikacja nowych wyzwań dla nowego planu mobilności	<ul style="list-style-type: none">Zidentyfikowane nowe wyzwania na przyszłośćWyciągnięte wnioski z obecnego cyklu planowania, na potrzeby opracowania następnego SUMP	■

KAMIEŃ MILOWY:
PRZEPROWADZONA KOŃCOWA OCENA EFEKTÓW WDROŻENIA SUMP



13

CIEKAWY PRAKTYKI MIAST POLSKICH I UE

Gdynia, Polska: Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni w współpracy z Uniwersytetem Gdańskim opracował Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Gdynia, który był jednocześnie dużym wyzwaniem związanym z koniecznością opracowania jednego dokumentu, który integruje różne formy transportu. Był on tworzony na każdym etapie przy współpracy z mieszkańcami i interesariuszami takimi jak np. podmioty gospodarcze realizujące działalność na terenie miasta. Proces tworzenia SUMP opierał się o zalecenia europejskie i wykorzystywał nowoczesne narzędzia i doświadczenia innych miast między innymi dzięki uczestnictwu w projekcie CIVITAS DYN@MO oraz Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego. Według opinii Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni opublikowanej w Białej Księdze Mobilności 2015, mimo że proces SUMP był bardzo czasochłonny i wymagał dużego zaangażowania, już na początkowym etapie przyniósł wiele korzyści w postaci nawiązania współpracy pomiędzy jednostkami działającymi na terenie miasta i rozpoczęcia dialogu z mieszkańcami na temat możliwych zmian i kierunków podążania miasta w zakresie mobilności. W przypadku Gdyni ogromną zaletą jest fakt, że dokument został opracowany własnymi siłami przez miasto, przy wsparciu jednostek naukowych. SUMP został napisany przez urzędników, którzy znają specyfikę miasta i wiedzą, jak ono funkcjonuje, a po uchwaleniu dokumentu są oni również zaangażowani w jego realizację. Miasto bezpośrednio podjęło dialog z mieszkańcami i interesariuszami, który został kontynuowany również po uchwaleniu dokumentu. Dzięki temu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni był pierwszym w Polsce dokumentem wypracowanym i zaakceptowanym wspólnie przez interesariuszy i mieszkańców.

Kielce, Polska: Plan mobilności dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego jest ważnym dokumentem oceniającym w sposób kompleksowy możliwości transportowe obszaru analizy. Najważniejszym aspektem prowadzonych prac koncepcyjnych była ich kompleksowość, polegająca na odniesieniu się do wszystkich dokumentów planistycznych na każdym szczeblu administracyjnym i samorządowym oraz uwzględnieniu zawartych tam zapisów w ogólnej koncepcji planu. Ważnym elementem prowadzonych prac było wykonanie symulacyjnego modelu transportowego obszaru funkcjonalnego, dając wygodne narzędzie do ilościowej oceny efektywności wprowadzanych zmian. W ramach planu mobilności model ten został wielokrotnie wykorzystany jako element parametryzujący proponowane miary oceny podjętych działań. Plan został opracowany zgodnie z wytycznymi SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) i stanowi on cały proces wdrażania zmian, a nie jedynie sam dokument. Dlatego ważnym jest, aby zaproponowane w planie działania zostały wprowadzone w życie, a system transportowy (zarówno w warstwie planistycznej, zarządzającej jak i operacyjnej) poddany procesowi ciągłego monitoringu, zgodnego z zaproponowaną strukturą oceny i przy wykorzystaniu przedstawionych miar. Nie można również zapominać o warstwie społecznej, dlatego niezbędnym jest przeprowadzanie konsultacji społecznych i włączanie wszystkich interesariuszy w proces kształtowania zmian w zrównoważonym systemie transportowym.

Kraków, Polska: Miasto Kraków posiada wieloletnie tradycje w planowaniu zrównoważonego systemu transportowego. Było pierwszym miastem w Polsce, które już w 1993 roku uchwaliło Politykę Transportową opartą o zasady zrównoważonego

9. Plan Mobilności dla miasta Kielce i kieleckiego obszaru funkcjonalnego. Wersja ostateczna. Opracowanie: Politechnika Krakowska, Wydział Inżynierii Lądowej, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej, Zakład Systemów Komunikacyjnych, A. Szarata z zespołem, Kraków 2016 r.

rozwoju. Począwszy od lat osiemdziesiątych XX w., w Krakowie zrealizowano wiele inwestycji i działań sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi transportu. Udział komunikacji zbiorowej w podróżach (ok. 36% ogółu podróży) stanowi dla wielu miast, również Europy Zachodniej, bardzo wysoki, często nieosiągalny wskaźnik. Pomimo, że obserwuje się ciągły wzrost wykorzystania samochodu osobowego do przemieszczania się po mieście, pozycja transportu publicznego jest wciąż silna, co jest nie bez znaczenia dla warunków ruchu, poziomu hałasu, czy stopnia zanieczyszczenia powietrza w Krakowie. Obserwowane są pozytywne zmiany, jak rosnący udział roweru (jako podstawowego środka transportu), co pozwala wierzyć, że Kraków wciąż będzie stanowił przykład skutecznego wdrażania idei zrównoważonego rozwoju w transporcie w skali Polski i Europy. Dotychczas dokument polityki transportowej był aktualizowany dwukrotnie (w 2007 i 2016 roku). Ostatnia aktualizacja polityki nastąpiła w ramach realizacji projektu unijnego CH4ALLENGE, który dotyczył 4 najważniejszych wyzwań związanych z procesem SUMP. Dokument uwzględnia w wielu miejscach koncepcję SUMP jako nową koncepcję planistyczną, odpowiadającą w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem w obszarach miejskich oraz stanowi bazę dla opracowywanego obecnie dokumentu SUMP, którego przyjęcie na poziomie politycznym planowane jest w latach 2019-2020.

Zagrzeb, Chorwacja¹⁰: Informowanie oraz angażowanie obywateli na duże znaczenie, nie tylko podczas opracowywania SUMP, ale także wówczas, kiedy realnie odczuwają oni skutki konkretnych podjętych działań, jakie są wdrażane. Ważne jest żeby podjęte rozwiązania były akceptowane oraz żeby wypromować korzyści powstające w wyniku zastosowania tych rozwiązań. W przypadku Zagrzebia takim rozwiązaniem było studium nad nowym multimodalnym węzłem przesiadkowym transportu publicznego na południu miasta.

Z uwagi na połączenie w projekcie pięciu różnych rodzajów transportu oraz jego spodziewany wpływ

na rozwój, miasto zdecydowało się zaangażować w prace studyjne nad projektowaniem ruchu różnych miejscowych interesariuszy. We wczesnej fazie studium skorzystano z konsultacji różnych instytucji administracyjnych, operatorów transportu publicznego, organizacji pozarządowych (NGOs) oraz przedstawicieli dzielnic miasta. Opublikowano artykuły na temat studium w periodykach branżowych, gazetach codziennych i dwutygodnikach. Gazeta „zagreb.hr” wydrukowała 300,000 egzemplarzy i dostarczyła je do domów bezpłatnie. Stacje telewizyjne i radiowe przygotowały relacje na temat studium oraz wydrukowano i rozprowadzono broszurę informacyjną. Na relacje medialne złożyło się sześć artykułów prasowych, w których zachęcano uczestników do nadsyłania uwag i sugestii pocztą tradycyjną i elektroniczną. Miasto odpowiedziało na wszystkie z nich. Przeprowadzono dwie prezentacje dla obywateli: jedną na forum CIVITAS ELAN a drugą w wybranym domu spokojnej starości

Spotkania interesariuszy oraz prezentacje zostały zorganizowane tak, aby przedstawić uwarunkowania studium obywatelom oraz zaprosić ich do aktywnej debaty podczas tych sesji. Autorzy studium uzyskali wiele komentarzy, uwag i sugestii, a większość z nich została uwzględniona w ostatecznej wersji opracowania.

Poprzez swoją kampanię informacyjną miasto Zagrzeb mogło zwrócić baczniejszą uwagę interesariuszy i obywateli na korzyści płynące dla nich z opracowania SUMP, a tym samym uzyskać większą akceptację dla tego przyszłościowego rozwiązania. W trakcie procesu planowania SUMP, informowanie o planie jest tak samo istotne, jak i sam plan, dlatego istotna jest dobra strategia informacyjna i komunikacyjna oraz zaangażowanie obywateli.

Malmö, Szwecja⁸: Malmö, miasto, które bardzo intensywnie się rozwija, napotyka na różne problemy związane m.in. ze wzrostem wykorzystania w codziennych podróżach samochodów osobowych. Malmö swoje siły skoncentrowało przede wszystkim w obszarze podróży pieszych i wykorzystania rowe-

rów. W SUMP zawarto również działania promujące zdrowy styl życia oraz aspekty środowiskowe. Miasto kładzie nacisk na rozwój infrastruktury tramwajowej, co ma służyć zwiększeniu konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do transportu indywidualnego. Na czas budowy nowych połączeń tramwajowych wyznaczono linie BRT (ang. Bus Rapid Transport, czyli szybkich połączeń autobusowych), aby mieszkańcy nie odczuwali uciążliwości związanej z budową.

Nagroda SUMP dla Malmö była przyznana w oparciu o jasno sprecyzowane cele miasta dotyczące zrównoważonej mobilności jak również podział zadań przewozowych. Wszystkie zadania, które zostały uwzględnione w SUMP były konsultowane z mieszkańcami i interesariuszami. Planowanie transportu w Malmö mocno skorelowane z procesem planowania miejskiego i bierze pod uwagę wzorce mobilności mieszkańców oraz inne czynniki społeczne w tym dostępność transportową poszczególnych grup mieszkańców (m.in. osoby niepełnosprawne lub starsze).

W SUMP zawarto również zadania, które wykraczają poza działania typowo twarde (planowanie infrastruktury), a dotyczą także planowania w zakresie transportu towarów. Malmö poprzez swój PZMM wykazał się dużym zaangażowaniem w stworzenie holistycznej, ambitnej i realistycznej wizji mobilności w mieście.

Ljutomer, Słowenia⁸: Pierwszy SUMP dla miasta Ljutomer został opracowany w latach 2011/2012 i przyjęty został w czerwcu 2012 r., a realizację założeń rozpoczęto w październiku 2012 roku. SUMP został opracowany jako pilotaż w słoweńskim projekcie „Rozwój SUMP”, będącym częścią większego projektu narodowego „Integracja transportu publicznego”, współfinansowanego przez Unię Europejską. Gmina Ljutomer jest pierwszą słoweńską gminą ze strategią zrównoważonego transportu. Gmina kładzie nacisk na rozwój kultury obywatelskiej oraz zaangażowanie społeczne w planowanie mobilności. Główne wyzwania polityki transportowej miasta:

- Ustanowienie ram dla zrównoważonego planowania mobilności i zarządzania, tak aby zmienić obecną praktykę planowania, które koncentruje się na zaspokajaniu zapotrzebowania użytkowników samochodów;
- Zrównoważenie wykorzystania środków transportu, zmiana wzorców podróży aktualnie mocno opartych o samochód, nawet na najkrótszych dystansach;
- Reforma systemu transportu publicznego, który odnotowuje znacznie zmniejszający się udział środków transportu w ciągu ostatnich dziesięcioleci;
- Optymalizacja ruchu towarowego i zmniejszenie jego negatywnego wpływu na miasto.

Cele miejskiej polityki transportowej obejmują:

- Zatrzymanie trendu zmniejszania się populacji do roku 2020;
- Zbilansowanie środków wykorzystywanych w podróżach przez mieszkańców do roku 2020;
- Zapewnienie jakości oraz dostępności transportu publicznego i rowerowego do wszystkich celów podróży w gminie;
- Zmniejszenie do zera ofiar śmiertelnych oraz zmniejszenie o połowę liczby rannych w wypadkach drogowych do roku 2020;
- Ustanowienie Ljutomer liderem wśród małych gmin w Słowenii w kontekście zrównoważonej mobilności do roku 2016.

Te zamierzenia polityki odzwierciedlane są poprzez następujące cele:

- Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- Zintegrowana promocja ruchu pieszego;
- Rozwój potencjału dla ruchu rowerowego;
- Atrakcyjny transport publiczny;
- Zoptymalizowany ruch drogowy.

10. <http://www.eltis.org/>



One Stop Shop - Europejska platforma Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zawiera wiele ciekawych informacji, przygotowuje liczne raporty techniczne i inne strategie, które dostarczają informacji na temat planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). **Platforma zawiera również oficjalne Wytyczne Komisji Europejskiej dotyczące przygotowywania SUMP** (<http://www.eltis.org/content/sump-process>). Platforma stanowi też miejsce, gdzie znajdują Państwo szereg narzędzi i potrzebnych informacji (materiały szkoleniowe, webinaria, zdjęcia, filmy, najlepsze praktyki, informacje nt. konferencji tematycznych, etc.).

Więcej na www.eltis.org/mobility-plans oraz www.sump-network.eu



CIVITAS PROSPERITY w ramach administrowanego portalu internetowego opublikował liczne materiały i narzędzia pomocne w zrozumieniu zasad planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w tym broszury opisujące innowacyjne podejście do mobilności, wywiady z ambasadorami SUMP, oraz materiały z webinarium poświęconych wybranym aspektom SUMP.

Więcej na <http://sump-network.eu/tools-resources/> <http://sump-network.eu/ambassadors/>



Eltis to platforma umożliwiająca wymianę informacji, wiedzy i doświadczeń w dziedzinie zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze Europy. Usługa jest skierowana do przedstawicieli branży transportu oraz innych powiązanych dziedzin, takich jak urbanistyka i rozwój regionalny, zdrowie, energetyka czy ochrona środowiska. Strona Eltis powstała ponad 10 lat temu i obecnie jest najważniejszą w Europie platformą poświęconą zagadnieniu mobilności miejskiej. Jest finansowana ze środków unijnych w ramach programu Inteligentna Energia dla Europy (IEE). Informacje, dobre praktyki, narzędzia i kanały komunikacji udostępniane przez Eltis w trzech podstawowych kategoriach tematycznych – ODKRYWAJ, DZIAŁAJ i DZIEL SIĘ – pomogą w przekształceniu Twojego miasta według wzorców zrównoważonej mobilności miejskiej.

Więcej na www.eltis.org



ADVANCE jest projektem dofinansowanym z IEE (Intelligent Energy Europe). Okres trwania projektu przypadał na lata 2011 – 2014. Jego celem jest wzrost wydajności energetycznej w transporcie miejskim oraz ograniczenie motoryzacji indywidualnej w miastach europejskich. Aby osiągnąć postawione cele w ramach projektu opracowano tzw. Audyt ADVANCE.

Więcej na <http://eu-advance.eu/>



Projekt **CHALLENGE** – dotyczył tzw. SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) – metodologii opracowywania polityk i planów transportu w mieście w zgodzie z polityką zrównoważonego rozwoju. Projekt CHALLENGE miał za zadanie przyspieszenie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w dziedzinie procesu planowania mobilności poprzez rozwój i udostępnianie rozwiązań metodologicznych. Przedmiotem działań były przede wszystkim wyzwania i bariery związane z partycypacją społeczną, współpracą instytucjonalną, doborem działań technicznych oraz monitorowaniem i oceną w procesie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Więcej na <http://www.sump-challenges.eu/>



Projekt **ENDURANCE** ma na celu pomóc miastom i regionom w rozwoju zrównoważonych planów mobilności w miastach (SUMP) poprzez ułatwienie tworzenia sieci, wzajemnego uczenia się i wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk w różnych krajach.

Więcej na <http://www.epomm.eu/endurance>



Słowo **CIVITAS** powstało z połączenia angielskich określeń trzech kluczowych komponentów nowoczesnego społeczeństwa europejskiego, a mianowicie „miasto”, „witalność” i „zrównoważenie” (ang. City, Vitality, Sustainability). Inicjatywa CIVITAS została podjęta w 2002 r. w celu przeddefiniowania działań i strategii w zakresie transportu, aby tworzyć czystszy i lepszy transport w miastach. Inicjatywa CIVITAS ułatwiła wprowadzenie wielu innowacji i środków, które już zwiększyły przyjazność transportu dla środowiska w ponad 60 europejskich obszarach metropolitalnych nazwanych „miastami demonstracyjnymi”. Dzięki dofinansowaniu ze środków unijnych na kwotę ponad 200 mln EUR, miasta korzystają z doradztwa w zakresie wprowadzania ulepszeń na czterech etapach projektu, z których każdy opiera się na wcześniejszych sukcesach.

Więcej na www.civitas.eu



EPOMM jest Europejską Platformą Zarządzania Mobilnością, której celem jest promocja, rozpowszechnianie oraz dalszy rozwój Zarządzania Mobilnością w Europie.

Więcej na <http://www.epomm.eu/>

Podjęcie przez gminę/region opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) niesie za sobą szereg zalet, przede wszystkim związanych z lepszą mobilnością i dostępnością, wyższym poziomem jakości życia, poprawą wizerunku miasta czy też korzyściami dla środowiska i zdrowia obywateli. Niemniej jednak, takie nowe podejście do planowania to na pewno niemałe wyzwanie, szczególnie pod kątem organizacji całego procesu. Dużym wyzwaniem są aktywne angażowanie społeczeństwa, uwzględnienie szeregu kwestii interdyscyplinarnych, a nie tylko tych transportowych, włączenie w proces wielu interesariuszy czy wreszcie właściwe monitorowanie i ocena postępów wdrażania założeń Planu.

Niniejszy poradnik na pewno nie wyczerpuje zasobów wiedzy dostępnych w tym zakresie. Zachęcamy przede wszystkim do zapoznania się z materiałami i informacjami bieżącymi dostępnymi na wyżej wymienionych, oficjalnych portalach UE oraz stronach poszczególnych projektów.

Doskonałą okazją do poszerzenia wiedzy nt. SUMP jest coroczna międzynarodowa konferencja na temat planów zrównoważonej mobilności w miastach. Głównym tematem konferencji jest zapewnienie wsparcia dla zrównoważonych i aktywnych miast w kontekście planów zrównoważonego zarządzania miejskiego (SUMP)- jak sprawić, by miasta były bardziej przyjazne dla ruchu pieszo i rowerowego. Konferencja stanowi forum dla decydentów politycznych, władz lokalnych, planistów transportu miejskiego, pracowników naukowych, organizacji pozarządowych i innych specjalistów w dziedzinie mobilności. Wydarzenie to oferuje możliwość nawiązania kontaktów, omówienia kluczowych kwestii i wymiany poglądów na temat zrównoważonego planowania mobilności w miastach. Udział w wydarzeniu jest bezpłatny, a rejestracja możliwa jest przez stronę www.eltis.org.

Wytyczne SUMP od czasu ich opublikowania w 2013 r. stały się głównym punktem odniesienia dla rozwoju zrównoważonych planów mobilności w miastach i zostały szeroko rozpowszechnione w całej Europie. Wytyczne są okresowo aktualizowane w celu odzwierciedlenia najnowszych trendów w mobilności, technologii i społeczeństwie. Podczas wielu konsultacji w różnych formatach uczestnicy są zachęceni do przedstawiania swoich uwag i opinii na temat projektu aktualizowanych wytycznych oraz do przedstawiania swoich poglądów na temat długoterminowego planowania na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach.

Publikacja powstała w ramach projektu unijnego CIVITAS PROSPERITY pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury RP
SMG Ekspert / CIVITAS Prosperity National Focal Point
Skarżyńskiego 5/06, 31-866 Kraków, POLAND
Tel.: +48 (0) 668 119 549 | Fax.: +48 (0) 12 374 37 61
www.smg-ekspert.pl
www.sump-network.eu
www.sump-prosperity.blogspot.com

Zastrzeżenie prawne: Wyłącznie odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą autorzy. Nie musi ona koniecznie odzwierciedlać opinii Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych. Wszystkie zdjęcia są dostarczane przez odpowiednich partnerów (o ile nie zaznaczono inaczej) i są dopuszczone do powielania w niniejszej publikacji. CIVITAS PROSPERITY otrzymał dofinansowanie z unijnego programu badawczo-innowacyjnego „Horyzont 2020” w ramach umowy o grant nr 690636.



ZAŁĄCZNIK: 100 PYTAŃ NARZĘDZIE SAMOOCENY SUMP

KROK 1 – WYKORZYSTAJ SWÓJ POTENCJAŁ DLA UDANEGO SUMP		
1.	Czy organ odpowiedzialny za planowanie podjął formalne zobowiązanie, by zasady zrównoważonej mobilności stały się podstawą planowania transportu?	<input type="checkbox"/>
2.	Czy rada miejska wzmocniła swoje zaangażowanie na rzecz zrównoważonej mobilności poprzez podpisanie deklaracji (np. Porozumienia Burmistrzów) lub przystąpienie do sieci (np. Forum CIVITAS)?	<input type="checkbox"/>
3.	Czy dokonano przeglądu odpowiednich przepisów i planów na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym, które mają wpływ na SUMP?	<input type="checkbox"/>
4.	Czy przeanalizowano silne i słabe strony istniejących lokalnych praktyk planowania w odniesieniu do rozwoju SUMP?	<input type="checkbox"/>
5.	Czy do analizy mocnych i słabych stron wykorzystano metodologię wzajemnej weryfikacji?	<input type="checkbox"/>
6.	Czy przeprowadzono analizę luk w kwalifikacjach i umiejętnościach w organie odpowiedzialnym za planowanie w celu określenia potrzeb w zakresie budowania potencjału?	<input type="checkbox"/>
7.	Czy oceniono ramy budżetowe procesu opracowywania SUMP?	<input type="checkbox"/>
8.	Czy zbadano, w jaki sposób ramy czasowe przygotowania SUMP mogą być dostosowane do rozwoju i wdrażania innych istniejących polityk i strategii (np. planu zagospodarowania przestrzennego)?	<input type="checkbox"/>
9.	Czy SUMP obejmuje horyzonty czasowe/harmonogramy dla wdrożenia założeń SUMP?	<input type="checkbox"/>
10.	Czy zidentyfikowano odpowiednich interesariuszy, ich wpływ i rolę na wczesnym etapie procesu przygotowywania SUMP?	<input type="checkbox"/>
11.	Czy przeprowadzono analizę konstelacji interesariuszy (np. uwzględnienie oceny celów interesariuszy, ich kompetencji, potencjału i zasobów planowania)?	<input type="checkbox"/>
12.	Czy włączono interesariuszy z grupy "użytkowników wrażliwych" w proces SUMP?	<input type="checkbox"/>
KROK 2 – OKREŚLENIE PROCESU ROZWOJU I ZAKRESU PLANU		
13.	Czy wszystkie sąsiednie władze (np. w ramach obszaru funkcjonalnego) ustanowiły proces współpracy w zakresie zasięgu przestrzennego SUMP?	<input type="checkbox"/>
14.	Czy SUMP obejmuje „miasto funkcjonalne” (tj. obszar określony przez główne przepływy migracyjne), który wykracza poza granice administracyjne samego miasta?	<input type="checkbox"/>
15.	Czy miasto i sąsiednie władze uzgodniły role i obowiązki związane z rozwojem SUMP?	<input type="checkbox"/>
16.	Czy utworzono zespół ds. rozwoju SUMP we wszystkich sąsiednich organach, a zespół spotyka się regularnie?	<input type="checkbox"/>
17.	Czy SUMP odnosi się do polityk i planów, które już istnieją lub są opracowywane na poziomie lokalnym?	<input type="checkbox"/>
18.	Czy regularnie angażowano instytucje reprezentujące obszary polityki ściśle związane z mobilnością (np. planowanie przestrzenne, środowisko, zdrowie)?	<input type="checkbox"/>

19.	Czy opracowano strategię partycypacji sugerującą połączenie różnych formatów/sposobów angażowania w proces rozwoju SUMP?	■
20.	Czy utworzono zespół ds. rozwoju SUMP, który kieruje przygotowaniem i monitorowaniem procesu rozwoju SUMP?	■
21.	Czy opracowano wewnętrzny plan pracy dla procesu planowania, wskazujący kroki, które należy podjąć, obowiązki i kamienie milowe?	■
KROK 3 – ANALIZA SYTUACJI MOBILNOŚCI I OPRACOWANIE SCENARIUSZY		
22.	Czy przeprowadzono diagnozę głównych problemów związanych z transportem miejskim i mobilnością?	■
23.	Czy wybrano odpowiednie wskaźniki opisujące sytuację mobilności w obszarze przestrzennym objętym planem SUMP i odzwierciedlające cele planu?	■
24.	Czy oceniono dostępność i jakość istniejących danych, istotnych na przykład dla rozwoju scenariuszy?	■
25.	Czy przeprowadzono analizę problemów związanych z transportem i mobilnością dla każdego rodzaju transportu?	■
26.	Czy przeprowadzono analizę dostępności usług, zatrudnienia i edukacji?	■
27.	Czy przeprowadzono analizę niezawodności czasu podróży i kongestii (dla wszystkich środków transportu)?	■
28.	Czy przeprowadzono analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony osobistej, w tym jej postrzegania przez mieszkańców?	■
29.	Czy przeprowadzono analizę jakości powietrza i poziomów hałasu, w tym identyfikację najbardziej narażonych punktów w mieście?	■
30.	Czy ustalono priorytety dla zidentyfikowanych problemów?	■
31.	Czy SUMP opisuje scenariusz zakładający kontynuację dotychczasowej działalności?	■
32.	Czy SUMP bada alternatywne scenariusze polityki w celu zrozumienia prawdopodobnych skutków różnych kombinacji środków i polityk w zakresie mobilności?	■
33.	Czy korzystano z technik analizy jakościowej (np. w drodze ekspertyzy) w celu wsparcia rozwoju i oceny scenariuszy?	■
34.	Czy wykorzystano odpowiednie ilościowe techniki analizy modelowania transportu w celu wsparcia rozwoju i oceny scenariuszy?	■
35.	Czy analiza scenariuszy SUMP obejmowała ocenę odporności systemu mobilności w odniesieniu do przewidywanych i nieoczekiwanych zdarzeń dla obszaru przestrzennego SUMP?	■
36.	Czy omówiono różne scenariusze polityki i ich wpływ z grupą kluczowych interesariuszy?	■
37.	Czy poinformowano zainteresowane strony i obywateli o różnych scenariuszach polityki i ich wpływie oraz zachęcono ich do przekazania informacji zwrotnych na ich temat?	■
KROK 4 – ROZWIJANIE WSPÓLNEJ WIZJI I ANGAŻOWANIE OBYWATELI		
38.	Czy SUMP zawiera długoterminową wizję mobilności w mieście?	■
39.	Czy opracowano długoterminową wizję mobilności w mieście we współpracy z reprezentatywną grupą kluczowych interesariuszy?	■

40.	Czy SUMP określa, który scenariusz służy wizji w najbardziej efektywny i skuteczny sposób i dlaczego?	■
41.	Czy poinformowano obywateli i interesariuszy o procesie tworzenia wizji i dano im możliwość przekazania informacji zwrotnych?	■
42.	Czy umożliwiono interesariuszom i obywatelom aktywne zaangażowanie się w rozwój wizji?	■
KROK 5 – USTALENIE PRIORYTETÓW I WYMIERNYCH CELÓW		
43.	Czy SUMP jasno określa cele ogólne?	■
44.	Czy wraz z grupą kluczowych interesariuszy oceniono ogólne cele planu działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii?	■
45.	Czy poinformowano interesariuszy i obywateli o ogólnych celach SUMP i zachęcano ich do przekazywania informacji zwrotnych?	■
46.	Czy SUMP opisuje zestaw celów S.M.A.R.T. (cele skonkretyzowane, mierzalne, osiągalne, istotne i określone w czasie)?	■
47.	Czy cele umożliwiają monitorowanie postępów oraz ocenę skuteczności i efektywności działań?	■
48.	Czy w opracowywanie celów zaangażowano grupę kluczowych interesariuszy?	■
KROK 6 – OPRACOWANIE SKUTECZNYCH PAKIETÓW DZIAŁAŃ		
49.	Czy SUMP jasno określa, w jaki sposób wybrane działania przyczynią się do osiągnięcia uzgodnionej wizji, celów i zadań?	■
50.	Czy omówiono identyfikację i wybór działań z grupą kluczowych interesariuszy?	■
51.	Czy poinformowano interesariuszy i obywateli o procesie identyfikacji i wyboru działań oraz zaproszono ich do przekazywania informacji zwrotnych?	■
52.	Czy umożliwiono interesariuszom i obywatelom aktywne zaangażowanie się w dyskusję na temat zidentyfikowanych działań?	■
53.	Transport publiczny: Czy SUMP sugeruje, jak poprawić jakość, integrację i dostępność usług transportu publicznego (obejmujących infrastrukturę, tabor i usługi)?	■
54.	Transport publiczny: Czy SUMP określa, w jaki sposób transport publiczny powinien być traktowany jako integralny element wszystkich istotnych środków transportu na obszarze miejskim?	■
55.	Transport niezmotoryzowany: Czy SUMP obejmuje działania infrastrukturalne mające na celu zwiększenie atrakcyjności ruchu pieszego i rowerowego?	■
56.	Transport niezmotoryzowany: Czy działania infrastrukturalne są uzupełniane przez działania regulacyjne i organizacyjne, jak również działania miękkie?	■
57.	Bezpieczeństwo i ochrona: Czy SUMP obejmuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i ochrony wszystkich rodzajów transportu?	■
58.	Bezpieczeństwo i ochrona: Czy środki bezpieczeństwa i ochrony przewidziane w SUMP uwzględniają szczególne potrzeby szczególnie narażonych osób?	■
59.	Transport drogowy (w ruchu + stacjonarny): Czy SUMP ma na celu optymalizację wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej?	■

60. Transport drogowy (w ruchu + stacjonarny): Czy SUMP bada możliwości realokacji przestrzeni drogowej na inne środki transportu lub inne funkcje publiczne?	<input type="checkbox"/>
61. Logistyka miejska: Czy SUMP przedstawia działania mające na celu poprawę efektywności logistyki miejskiej i dostaw towarów, przy jednoczesnym zmniejszeniu związanych z tym efektów zewnętrznych (np. emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu)?	<input type="checkbox"/>
62. Logistyka miejska: Czy SUMP określa, w jaki sposób zainteresowane podmioty prywatne i publiczne powinny być zaangażowane w opracowywanie i wdrażanie wzajemnie akceptowalnych działań?	<input type="checkbox"/>
63. Zarządzanie mobilnością: Czy SUMP obejmuje działania w zakresie zarządzania mobilnością w celu wspierania zmian w kierunku bardziej zrównoważonych modeli mobilności (odzwierciedlających potrzeby np. obywateli, pracodawców lub szkół)?	<input type="checkbox"/>
64. Zarządzanie mobilnością: Czy SUMP przewiduje działania edukacyjne, uświadamiające i promujące zrównoważone zachowania związane z podróżowaniem dla określonych grup docelowych?	<input type="checkbox"/>
65. Inteligentne systemy transportowe: Czy SUMP obejmuje działania w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS)?	<input type="checkbox"/>
66. Inteligentne systemy transportowe: Czy SUMP obejmuje inteligentne systemy transportowe (ITS) służące do łączenia środków transportu (np. poprzez płatności i funkcje informacyjne w czasie rzeczywistym)?	<input type="checkbox"/>
67. Czy skontaktowano się z innymi miastami w celu wymiany informacji na temat planowania i wdrażania jednego lub więcej środków rozważanych w celu włączenia ich do planów zrównoważonego zarządzania miejskiego?	<input type="checkbox"/>
68. Czy wybrano przedstawicieli i decydentów do odwiedzenia innych miast, które wdrożyły proponowane działania?	<input type="checkbox"/>
69. Czy oceniono proponowane działania pod kątem ich kosztów i związanych z nimi korzyści?	<input type="checkbox"/>
70. Czy oceniono długoterminowe koszty proponowanych działań (np. koszty utrzymania)?	<input type="checkbox"/>
71. Czy oceniono koszty zewnętrzne i korzyści związane z wdrażaniem działań i pakietów działań?	<input type="checkbox"/>
72. Czy oceniono koszty i korzyści wszystkich rodzajów transportu na podstawie wspólnego podejścia?	<input type="checkbox"/>
73. Czy omówiono rozwój działań związanych z transportem publicznym i intermodalnością z operatorami transportu?	<input type="checkbox"/>
74. Czy SUMP sugeruje połączenie niektórych działań politycznych, tj. zaproponowanie zintegrowanych pakietów działań w celu osiągnięcia lepszych wyników?	<input type="checkbox"/>
75. Czy SUMP obejmuje działania, które mają być wdrażane w partnerstwie z organizacjami z innych sektorów?	<input type="checkbox"/>
76. Czy SUMP obejmuje działania transgraniczne, które mają być wdrażane we współpracy z sąsiednimi władzami?	<input type="checkbox"/>
KROK 7 – UZGODNIENIE JASNEGO PODZIAŁU OBOWIĄZKÓW I ALOKACJA ŚRODKÓW FINANSOWYCH	
77. Czy przydzielono obowiązki w zakresie wdrażania działań?	<input type="checkbox"/>
78. Czy zidentyfikowano potencjalne źródła finansowania realizacji działań?	<input type="checkbox"/>
79. Czy zaangażowano kluczowych interesariuszy w podział obowiązków i zasobów?	<input type="checkbox"/>

80. Czy przygotowano plan działania, określający np. priorytety wdrożeniowe, harmonogramy, ryzyka i działania awaryjne?	<input type="checkbox"/>
81. Czy przygotowano plan budżetowy, określający wymagania w zakresie finansowania i źródła finansowania?	<input type="checkbox"/>
82. Czy decydenci i główne zainteresowane strony osiągnęli formalne porozumienie w sprawie planu działania i budżetu?	<input type="checkbox"/>
KROK 8 – OKREŚLENIE PLANU MONITOROWANIA I OCENY	
83. Czy SUMP przewiduje regularny proces monitorowania i przeglądu w oparciu o wyniki (np. co 3-7 lat)?	<input type="checkbox"/>
84. Czy przeprowadzono audyt danych w celu uwzględnienia dostępnych danych i ewentualnych luk?	<input type="checkbox"/>
85. Czy wybrano podzbiór wskaźników do celów monitorowania związanych z celami SUMP?	<input type="checkbox"/>
86. Czy rozważano zarówno proces planowania, jak i realizację działań w zakresie monitorowania i oceny?	<input type="checkbox"/>
87. Czy opracowano system monitorowania i oceny, który obejmuje zarówno wskaźniki produktu, jak i wskaźniki rezultatu?	<input type="checkbox"/>
88. Czy opracowano system monitorowania i oceny, który obejmuje wskaźniki jakościowe i ilościowe?	<input type="checkbox"/>
89. Czy opracowano strategię gromadzenia danych?	<input type="checkbox"/>
90. Czy opracowano plan monitorowania i oceny?	<input type="checkbox"/>
91. Czy omówiono ustalenia dotyczące monitorowania i oceny SUMP z grupą kluczowych interesariuszy?	<input type="checkbox"/>
92. Czy SUMP wyjaśnia, w jaki sposób interesariusze i obywatele będą na bieżąco informowani o wdrażaniu, monitorowaniu i ocenie środków SUMP?	<input type="checkbox"/>
93. Czy przewidziano mechanizmy interaktywnego angażowania interesariuszy i obywateli podczas monitorowania i oceny SUMP?	<input type="checkbox"/>
KROK 9 – PRZYJĘCIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	
94. Czy zwrócono się do grupy kluczowych interesariuszy o dokonanie przeglądu projektu SUMP?	<input type="checkbox"/>
95. Czy opublikowano ostateczny projekt SUMP, by zapewnić interesariuszom i obywatelom możliwość przedstawienia ostatecznych uwag?	<input type="checkbox"/>
96. Czy SUMP wykazuje zgodność z dyrektywą UE w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA) (2001/42/WE) i dyrektywą dot. otoczenia życia (92/43/EWG)?	<input type="checkbox"/>
97. Czy omawiano proponowany SUMP z radą miasta lub równorzędnym podmiotem?	<input type="checkbox"/>
98. Czy SUMP został formalnie przyjęty przez radę miasta lub równorzędny podmiot?	<input type="checkbox"/>
99. Czy SUMP został formalnie zatwierdzony lub przyjęty przez wybranych przedstawicieli sąsiednich gmin, które wchodzi w skład „obszaru funkcjonalnego” miasta?	<input type="checkbox"/>
100. Czy władze miasta „świętowały” przyjęcie SUMP z udziałem interesariuszy i obywateli?	<input type="checkbox"/>

**CIVITAS PROSPERITY
- PORADNIK -**

opracowanie Planu Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej (SUMP)