

Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Utworzono: środa, 19, listopad 2014 09:19 Ilona Hałucha



Planowanie mobilności w miastach jest zadaniem niezwykle trudnym, gdyż wiąże się z próbą pogodzenia sprzecznych interesów: powinno być tanio, ale z zapewnieniem odpowiedniej jakości i bezpieczeństwa, zgodnie z zasadami ochrony środowiska oraz efektywności energetycznej, a także z zastosowaniem nowoczesnych technologii.

Poza tym konieczne jest zaspokojenie potrzeb zarówno kierowców, jak i pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej, z których każdy ma inne oczekiwania. Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - po angielsku Sustainable Urban Mobility Plans, w skrócie SUMP, ten skrót jest spotykany również w Polsce - wymagają szeroko zakrojonych konsultacji i współpracy pomiędzy różnymi sektorami (transport, zagospodarowanie przestrzenne, ochrona środowiska, finanse, gospodarka, zdrowie i bezpieczeństwo, polityka społeczna itd.), długoterminowej wizji oraz okresowej ewaluacji.

Korzyści ze zrównoważonej mobilności nie dotyczą jedynie sprawnego systemu transportowego. Głównym celem jest tak naprawdę poprawa jakości życia w miastach w wielu jego aspektach (bezpieczeństwa, zdrowia, środowiska i atrakcyjnego otoczenia). Ma ona również wpływać pozytywnie na gospodarkę: wydajny transport, zdrowe środowisko i mniejsze korki przyciągają inwestorów. Nie można zapominać o korzyściach związanych z mniejszą emisją zanieczyszczeń oraz hałasu. Ponadto, w związku z ambitną europejską polityką klimatyczną, miasta muszą zainteresować się sposobami na redukcję gazów cieplarnianych w sektorze transportu, choćby ze względu na uwarunkowania prawne. Zrównoważona mobilność to także oszczędności, gdyż przenosi środek ciężkości z kosztownej infrastruktury drogowej na tańsze działania z zakresu zarządzania mobilnością. Położenie nacisku na konsultacje i zaangażowanie społeczne, zmniejsza z kolei ryzyko wystąpienia protestów i pozwala na lepsze zrozumienie potrzeb różnych

grup.

Plan mobilności miejskiej można uznać za zrównoważony, gdy wszyscy obywatele mają dostęp do usług transportowych, które są bezpieczne, przyjazne środowisku, efektywne kosztowo, a także wpływają pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Cechami takiego planu są: długoterminowa wizja rozwoju, podejście partycypacyjne różnych grup interesu, zwłaszcza mieszkańców, zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu, monitorowanie i ocena dotychczasowych osiągnięć oraz uwzględnienie wszystkich kosztów.

Wytyczne do Opracowania i Wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powstały w wyniku konsultacji eksperckich, prowadzonych w latach 2010-2013 na zlecenie Komisji Europejskiej. Według nich, PZMM to plan strategiczny, mający na celu zaspokojenie potrzeb mobilnościowych ludzi i przedsiębiorstw w miastach i w ich otoczeniu dla uzyskania lepszej jakości życia. PZMM charakteryzuje przede wszystkim zintegrowane podejście: rozwój wszystkich środków transportu, z naciskiem na te najbardziej przyjazne środowisku i zdrowiu ludzi.

W 2009 roku Komisja Europejska zaproponowała przyspieszenie działań związanych z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Europie poprzez dostarczenie wytycznych, wymianę najlepszych praktyk i wsparcie działań edukacyjnych dla profesjonalistów. Uznano, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej ma być skoncentrowane na ludziach, a podstawowym celem powinna być dostępność i jakość życia, środowiska i gospodarki. Samo planowanie ma być interdyscyplinarne, z udziałem wszystkich zainteresowanych stron i przede wszystkim regularnie monitorowane i oceniane, a w razie potrzeby poprawiane. Skonfrontowano to nowe podejście z tradycyjnym, które koncentrowało się na ruchu, jego płynności i prędkości, na środkach transportu i infrastrukturze.

Wytyczne opisują proces przygotowania PZMM, który składa się z 11 głównych etapów złożonych z 32 działań. Obejmują też przykłady dobrych praktyk z planów mobilności z całej Europy. Nie podają szczegółowych porad technicznych, a skupiają się na procesie opracowania i wdrażania PZMM.

1. **Określenie własnego potencjału**, czyli sprawdzenie na ile zasady zrównoważonego rozwoju są zgodne z obecnymi priorytetami politycznymi i na ile już są częścią polityki rozwoju miasta. Konieczne jest osiągnięcie porozumienia, że zasady te są fundamentalne dla pracy nad PZMM. Choć PZMM dotyczy miasta/aglomeracji, musi być on spójny również z planami rozwojowymi regionu i kraju. Chodzi m.in. o przepisy prawa, możliwość finansowania, czy strategię planowania przestrzennego i transportowego. Konieczny jest też przegląd dostępności własnych zasobów, zarówno ludzkich, jak i finansowych, a także określenie ram czasowych – optymalnie 1,5 roku, jednak czas zależy głównie od panujących warunków i doświadczenia, a także zintegrowanie z innymi politykami i strategiami. Na wdrażanie zaplanowanych rozwiązań warto poświęcić od 3 do 10 lat, w zależności od typu działań i możliwości finansowych, a ewaluację i aktualizację planu przeprowadzać minimum co 5 lat (optymalnie co 2 lata).

Niezbędne jest także zidentyfikowanie kluczowych stron i interesariuszy, co pomoże w stworzeniu podstawy do współpracy oraz uniknięcie ewentualnych konfliktów. Podstawowe grupy interesariuszy to m.in. mieszkańcy, władze lokalne oraz operatorzy komunikacji zbiorowej czy przedsiębiorcy związani z branżą transportową.

2. **Zdefiniowanie zakresu planu**, czyli z jednej strony określenie terytorium, na potrzeby którego jest opracowywany, a z drugiej odpowiednich władz i instytucji, które będą podejmować decyzje, również finansowe, i zatwierdzać działania. Główną cechą Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest wielosektorowe, zintegrowane podejście. Planowanie mobilności i transportu nie może być celem samym w sobie, ale służyć różnym potrzebom, w tym gospodarczym, społecznym i środowiskowym, więc współpraca między różnymi podmiotami jest niezbędna. Mieszkańcy są szczególną grupą interesariuszy, dlatego, w celu zapewnienia legalności i jakości procesu podejmowania decyzji, ich zaangażowanie w tworzenie planu jest podstawowym obowiązkiem. Angażowanie społeczeństwa może odbywać się za pośrednictwem: ulotek, broszur, plakatów, ankiet, programów radiowych i telewizyjnych, Internetu, mediów społecznościowych, organizowania spotkań, centrów informacyjnych, warsztatów, konferencji, imprez plenerowych itd.

3. **Analiza sytuacji i tworzenie scenariuszy** to ostatni krok przygotowań przed opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Pomaga w przejrzysty i racjonalny sposób ustalić cele, do osiągnięcia których dążymy. Przed podjęciem decyzji dotyczącej przyszłej polityki, konieczne jest określenie obecnego etapu, stąd kluczowe znaczenie analizy aktualnej sytuacji, od której można mierzyć postęp. Analiza powinna dotyczyć zarówno istniejącej dokumentacji, sytuacji ruchowej, usług, sprzętu, jak i identyfikacji problemów i deficytów, a także dostępności i jakości danych potrzebnych do stworzenia planu. Z kolei scenariusze pomagają zainteresowanym stronom zrozumieć spodziewane efekty zaplanowanych działań. Zobrazowanie różnych możliwych sytuacji pozwala na łatwiejszą ocenę i wybór najlepszych kierunków działań. Ponadto, rozwój scenariuszy wspomaga kolejne kroki planowania: powstanie wspólnej wizji rozwoju oraz celów.

4. **Określenie wspólnej wizji** to fundament każdego PZMM i podstawa wszystkich kolejnych kroków polegających na zdefiniowaniu konkretnych celów i działań. Ważne jest, aby stworzyć poczucie wspólnej „własności” wizji. Wizja stanowi jakościowy opis pożądanego przyszłości miasta i musi umiejscawiać transport i mobilność w szerszym kontekście rozwoju miejskiego i społecznego. PZMM powinien być oparty na długofalowej wizji rozwoju mobilności dla całej aglomeracji i obejmować wszystkie rodzaje i formy transportu w ruchu i w czasie postoju. Sama wizja powinna być oparta na dobrych jakościowo informacjach, najlepiej zbiorowo opracowana przez różne grupy interesariuszy, przedyskutowana i na końcu opublikowana w łatwej do zrozumienia i atrakcyjnej formie. Wypracowanie wspólnej wizji, w partnerstwie z wszystkimi kluczowymi partnerami, zwiększa prawdopodobieństwo jej akceptacji. Wspólna wizja jest punktem wyjścia do rozwijania konkretnych działań: jeśli nie ma możliwości aktywnego udziału społeczeństwa w jej budowanie, powinni oni być przynajmniej na bieżąco

informowani o samym procesie i jego wynikach. Wszelkie dokumenty, spotkania, decyzje powinny być jawne (np. dzięki mediom, prostym badaniom opinii publicznej, kampaniom PR).

5. **Określenie priorytetów i wymiernych celów.** O ile wizja jest ważnym jakościowym opisem pożądanej przyszłości, o tyle rodzaj oczekiwanych zmian musi być opisany przez konkretne, mierzalne cele. Cele muszą być szczegółowo określone zanim pojawią się działania jako metody ich osiągnięcia. Cel to określenie tego, co za pomocą PZMM, opartym na wizji, chcemy osiągnąć. Cele powinny być konkretne, wymierne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie. Są niezbędne również do monitorowania i ewaluacji.

6. **Opracowanie efektywnych zestawów działań** leży u podstaw zrównoważonego planowania mobilności, ponieważ tylko właściwie dobrane i sprawnie zrealizowane gwarantują osiągnięcie założonych celów. Wybór działań musi być skonsultowany z głównymi interesariuszami, efektywny kosztowo, a także brać pod uwagę dobre praktyki innych miast. Działania techniczne muszą przyczyniać się do realizacji wizji, celów i zamierzeń. Powinny być projektowane w pakietach, aby uwzględnić ewentualne powiązania zachodzące między nimi, które zapewnią nie tylko integrację środków transportu (intermodalność), ale także powiązanie z planowaniem przestrzennym i innymi działaniami sektorowymi. Identyfikacja najlepszych działań powinna być oparta o badania i wymianę doświadczeń: odszukanie miejsc gdzie wdrożono już podobne działania i kontakt z realizatorami planu. Nie należy zapominać o kosztach – ważne jest, aby osiągnąć możliwie najlepszy stosunek korzyści do kosztów i wybierać tylko te rozwiązania, które są wykonalne z finansowego punktu widzenia. Ponadto, należy brać pod uwagę nie tylko koszty samego wdrożenia działania, ale również późniejsze, związane z jego utrzymaniem.

7. **Określenie zakresu odpowiedzialności i alokacja budżetu** jest ściśle związana z doborem działań. Gdy już zostało sprecyzowane co należy zrobić, kolejnym krokiem jest odpowiedź na pytanie: kto będzie odpowiedzialny za wykonanie planu i jakie będzie miał zasoby do dyspozycji. Na tym etapie można ponownie przedyskutować wybór działań z interesariuszami i zweryfikować, czy plan jest możliwy do wykonania, a więc czy cele są możliwe do osiągnięcia przy posiadanych zasobach. Kolejnym krokiem jest przygotowanie planu działania i finansowania, zawierający szczegółowy harmonogram. W tym miejscu działania muszą zostać uszeregowane i spięte w ramy czasowe. Należy uwzględnić też ryzyka oraz ewentualne plany awaryjne. Plan działania powinien zostać formalnie zatwierdzony przez kluczowych interesariuszy, a osoby lub instytucje odpowiedzialne za jego wykonanie oraz wysokość posiadanych zasobów podane do publicznej wiadomości.

8. **Monitorowanie i ocena** muszą być obecne zarówno w procesie planowania, jak i realizacji działań i mają kluczowe znaczenie w udowodnieniu skuteczności PZMM. Pozwalają na uzasadnienie, gdzie i jak zostały wydane środki finansowe i z jakim skutkiem. Sprawozdania z wynikami ocen powinny być jawne i trafiać do

debaty publicznej. Odpowiedni monitoring nie tylko ułatwia identyfikację barier lub czynników wspomagających, ale umożliwia także terminowe i skuteczne reagowanie na zagrożenia. Mechanizmy monitorowania i oceny powinny być integralną częścią PZMM i najlepiej, jeśli odpowiedzialność za nie ponosi niezależna instytucja.

9. Po dokonaniu kontroli jakości, następuje **przyjęcie PZMM** przez przedstawicieli politycznych i zapewnienie jego akceptacji przez interesariuszy i mieszkańców. Dobrze, jeśli do sprawdzenia jakości planu włączeni są zewnętrzni eksperci, mający doświadczenie w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Kontrola jakości może mieć miejsce, gdy projekt dokumentu jest już mocno zaawansowany. Później może nastąpić formalne „zalegalizowanie” przez przedstawicieli publicznych instytucji (rada miasta, sejmik itp.). Proces przyjęcia planu, który odbywa się przed wdrażaniem jakichkolwiek działań, może trwać nawet kilka miesięcy. Informacja o przyjęciu planu powinna być rozpowszechniana, np. za pośrednictwem mediów.

10. Po przyjęciu planu rozpoczyna się **faza wdrożenia**. Ten proces również musi mieć zorganizowane podejście do doskonalenia celów, ustalania szczegółów, zarządzania, komunikacji i monitorowania. Aby to osiągnąć, niezbędne jest szczegółowe określenie ról wszystkich stron biorących udział w realizacji zadania oraz zapewnienie dobrej koordynacji między nimi, w tym podział odpowiedzialności. Na tym etapie powinna być egzekwowana realizacja planu pracy, m.in. dzięki różnym, uzgodnionym i ujednoliconym formom raportowania. Podczas wdrażania działań możliwe jest zaistnienie różnych utrudnień w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców, dlatego konieczne jest informowanie ich o wszelkich zmianach oraz o postępach i przewidywanych korzyściach, które później nastąpią. Taka strategia komunikacyjna podniesie świadomość mieszkańców, zapewni ich akceptację i poczucie współtworzenia tych zmian. Jeśli realizacji działań towarzyszą negatywne skutki, należy je maksymalnie łagodzić. Aby informować o postępach, trzeba je monitorować i oceniać w jaki sposób wpływają na osiągnięcie założonych celów. Wyniki oceny są również potrzebne w celu ewentualnej zmiany lub modyfikacji działań oraz regularnego informowania zaangażowanych stron o stopniu zaawansowania prac.

11. **Monitoring i wnioski z przeprowadzonej oceny** umożliwiają również regularną aktualizację planu. Jeśli w miarę upływu czasu nowe spostrzeżenia nie będą brane pod uwagę, plan może stracić swą skuteczność. Aktualizacja to nic innego niż reagowanie na nowe sytuacje, które, podczas wdrażania działań, na pewno się pojawią. Poprawki należy wprowadzać w uzgodnieniu z właściwymi podmiotami i po uzyskaniu formalnego zatwierdzenia politycznego. Oceniając PZMM należy oczywiście skupić się na osiągnięciach założonych celów i wizji, szerokiego wpływu na mobilność i poprawie jakości życia itp. Wartościowe jest uwzględnienie zarówno sukcesów, jak i porażek, których dzięki temu łatwiej będzie można uniknąć w przyszłości. Nie można jednak zapomnieć o refleksji na temat samego procesu planowania, który, dobrze przeanalizowany i podsumowany, zapewni podstawę do następnego cyklu planowania. Udokumentowane wnioski i wyniki można rozpowszechnić w formie dobrych praktyk, aby inni mogli skorzystać z tych

Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Utworzono: środa, 19, listopad 2014 09:19 Ilona Hałucha

doświadczeń. Zakończenie fazy wdrażania i oceny całego planu to dobry czas na... rozpoczęcie pracy nad kolejnym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Każdy taki kolejny cykl podnosi poziom wiedzy, wzbogaca o nowe doświadczenia, usprawnia cały mechanizm i poprawia skuteczność. Poza tym wdrożenie rozwiązań z poprzedniego PZMM mogło spowodować powstanie nowych wyzwań, np. dążenie do jeszcze silniejszej integracji z innymi obszarami w przyszłych planach.

Wytyczne można pobrać ze strony internetowej: [link](#)

Źródło: *Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej