

Marcin Wołek¹

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej

WSTĘP

Rozwój obszarów miejskich jest jednym z najbardziej widocznych przejawów postępu cywilizacyjnego. Miasta stanowią najbardziej dojrzałą przestrzenną formę ludzkiej aktywności. Dostępność miasta wyrażona jego podsystemem transportowym jest źródłem zarówno korzyści jak i kosztów, z których część ponoszona jest przez wszystkich użytkowników przestrzeni miejskiej. Planowanie mobilności na obszarach zurbanizowanych wymaga więc kompleksowego podejścia, respektującego zagadnienia gospodarcze, przestrzenne i społeczne. Stosunkowo nowym narzędziem planistycznym, obejmującym szerokie spektrum dziedzin są plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które od lat, w różnym zakresie wykorzystywane są w krajach Unii Europejskiej. Od 2013 r. plany te zostały wskazane w Pakiecie Mobilności Miejskiej, przyjętym przez Komisję Europejską.

1. POLITYKA TRANSPORTOWA UE WZGLĘDEM OBSZARÓW ZURBANIZOWANYCH

Polityka transportowa EU względem obszarów zurbanizowanych zmierza do osiągnięcia różnych celów poprzez szerokie instrumentarium regulacyjne. Ponadto jej cele są formułowane na różnym poziomie szczegółowości i charakteryzują się długim czasem realizacji (nawet do 2050 r.). W latach 2014-2020 europejska polityka spójności zyskała miejski wymiar, którego istotnym elementem jest aktualna polityka transportowa UE.

W ujęciu przedmiotowym obszary zurbanizowane dość późno stały się podmiotem europejskiej polityki transportowej. Biała Księga z roku 1991 skupiała się przede wszystkim na zagadnieniach reformy systemów transportowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Dopiero 10 lat później, w komunikacie Komisji „A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development”, kongestia transportowa została uznana za jedno z największych zagrożeń dla zrównoważonego rozwoju. W tym samym dokumencie przedstawiono propozycję tzw. „decouplingu”, polegającego na „osłabieniu związku między wzrostu wolumenu produkcji transportowej a dynamiką wzrostu PKB, w celu zmniejszenia kongestii i innych negatywnych efektów zewnętrznych będących wynikiem działalności transportowej [16, s. 12].

Biała Księga „European Transport Policy for 2010: Time to Decide” określiła ambitne cele dla europejskiego sektora transportu. Tych, które odnoszą się do mobilności miejskiej, w dużej mierze nie udało się zrealizować, m.in. ograniczenia emisji CO₂ i zmniejszenia roli samochodów osobowych na obszarach zurbanizowanych [15].

Dokument „Keep Europe Moving” (2006) stanowił przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej i uwzględniał zmiany o charakterze strategicznym, takie jak rozszerzenie Unii Europejskiej, przyspieszenie procesów globalizacyjnych, międzynarodową współpracę w związku ze zmianami klimatycznymi oraz niestabilność cen paliw i energii.

Przyjęciem w 2007 roku Zielonej Księgi „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, Komisja Europejska rozpoczęła nową fazę dyskusji, której finalnym etapem było opublikowanie „Action Plan on Urban Mobility” w 2009 roku. W Zielonej Księdze zwrócono uwagę na fakt, że choć mobilność miejska ma charakter lokalny, to skutki braku działań w tym obszarze mogą mieć wymiar europejski, a nawet globalny [18]. Problemy transportowe wskazane w Zielonej Księdze [22] to

¹ Dr Marcin Wołek, Katedra Rynku Transportowego, Uniwersytet Gdański.

kongestia transportowa, negatywny wpływ na środowisko - zanieczyszczenie powietrza, wysoka emisja CO₂, hałas, zużycie energii, ograniczenia dostępności, w szczególności dla osób starszych, niepełnosprawnych, rodziców z małymi dziećmi oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, bezpieczeństwo w pojazdach transportu zbiorowego i na przystankach.

„Action Plan on Urban Mobility” [12] zawierał zestaw działań, które bezpośrednio odnosiły się do zagadnień mobilności miejskiej. W dokumencie tym został zaproponowany program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. Przełomem wśród zaproponowanych działań było ukierunkowanie ich na plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które powinny uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju.

Ponadto w komunikacie „A Sustainable Future for Transport”, opublikowanym w 2009 r., Komisja Europejska dostrzegła potrzebę zdefiniowania ogólnej strategii mobilności, która stanowiłaby ważny element kolejnej Białej Księgi dla transportu. W dokumencie tym zwrócono również uwagę na wzrost emisji gazów cieplarnianych.

Zagadnienia transportu w miastach zostały uwypuklone w Białej Księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...”, w której pojawia się postulat o konieczności integrowania m.in. planowania przestrzennego, systemów cen, wydajnych usług transportu publicznego i infrastruktury dla niezmotoryzowanych środków transportu w ramach planów mobilności miejskiej.

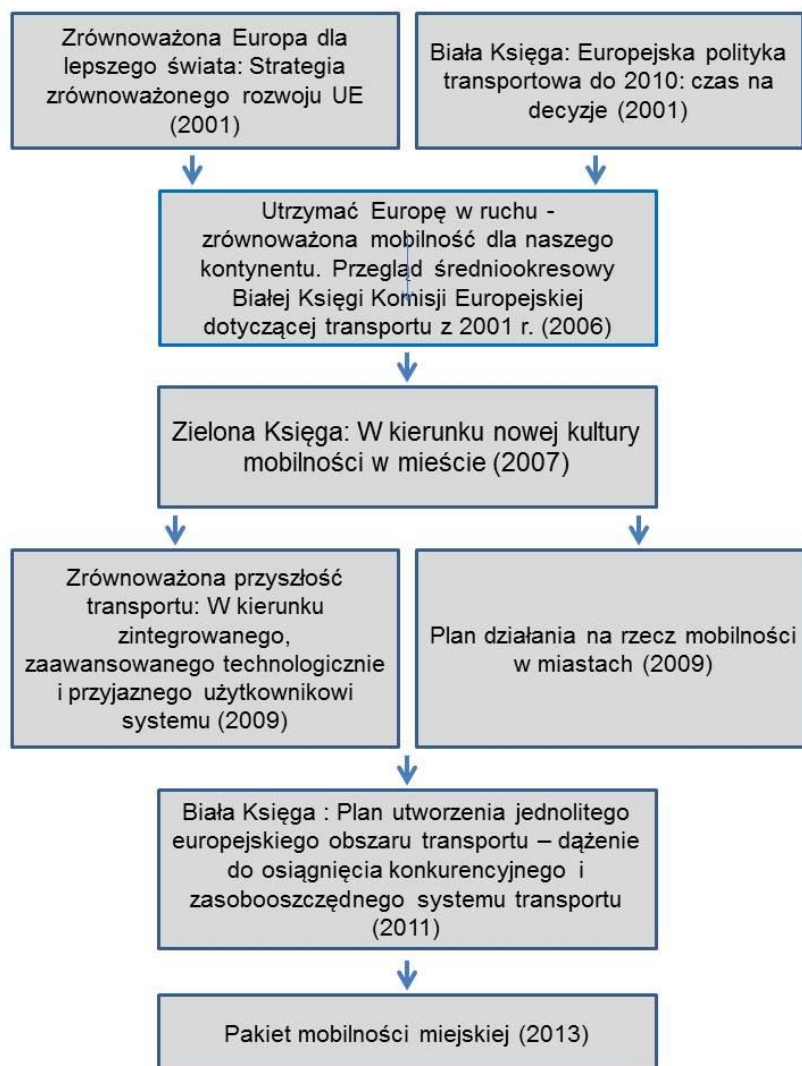
Ograniczenie emisji CO₂ i uniezależnienie sektora transportu od ropy naftowej jako wiodącego celu europejskiej polityki transportowej tylko częściowo odpowiada na najbardziej palący problem jakim jest wysokie natężenie ruchu w miastach i wynikająca z niego kongestia transportowa [20]. Z drugiej strony w Białej Księdze stwierdza się m.in., że „nie można jednak ograniczyć mobilności” [3, s. 6], co stawia pod znakiem zapytania realność jej zapisów odnoszących się do 60-procentowej redukcji gazów cieplarnianych.

Pakiet Mobilności Miejskiej z końca 2013 r. stanowi uszczegółowienie problematyki zawartej w Białej Księdze z 2011 roku, przy jednoczesnej próbie syntezy i integracji poziomej niektórych zagadnień. Przemieszczenia na obszarach zurbanizowanych UE odpowiadają za 23% emisji CO₂, ale najważniejszym wyzwaniem, zdaniem autora, jest kongestia transportowa i koszty z nią związane, ponoszone przez wszystkich interesariuszy danego systemu miejskiego. Istnieje ograniczony potencjał dla redukcji negatywnych efektów wynikających z kongestii transportowej z poziomu Komisji Europejskiej. Najsilniejsze instrumentarium ograniczania i przeciwdziałania jej leży w gestii władz lokalnych, które jednak ze względów politycznych nie są skłonne by podejmować kompleksowe i długoterminowe działania w tym zakresie. Dlatego też omawiana inicjatywa Komisji Europejskiej stwarza dodatkowy mechanizm zachęcający władze lokalne do bardziej kompleksowych działań związanych z kształtowaniem mobilności miejskiej. Temu celowi podporządkowano strukturę Pakietu Mobilności Miejskiej, który obejmuje cztery główne priorytety, mianowicie:

- logistykę miejską;
- dostępność obszarów miejskich - m.in. "strefy niskiej emisji", które są coraz częściej wykorzystywane przez miasta jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności;
- inteligentne systemy transportowe - zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych w transporcie umożliwia bardziej efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów infrastrukturalnych i taborowych;
- poprawę bezpieczeństwa.

Jako priorytet horyzontalny, integrujący powyższe zagadnienia, Komisja wskazuje plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Powinny być one interdyscyplinarne, a więc obejmować zagadnienia transportu, użytkowania gruntów i ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego i społecznego, zdrowia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego [21, s. 4 i nast.].

Ewolucję podejścia Komisji Europejskiej do zagadnień kształtowania mobilności miejskiej w ostatnich latach prezentuje rysunek 1.



Rys. 1. Najważniejsze dokumenty Komisji Europejskiej dotyczące mobilności miejskiej w latach 2001 – 2013 [oprac. własne na podstawie 18].

Wsparcie dla działań badawczych i wdrażania innowacyjnych rozwiązań zaproponowanych w Pakiecie (lub stanowiących ich rozwinięcie) są następujące programy:

- Horizon 2020;
- Inicjatywa CIVITAS;
- Smart Cities and Communities (europejskie partnerstwo innowacyjne na rzecz inteligentnych miast i społeczności);
- Clean Vehicle Initiative.

2. MOBILNOŚĆ MIEJSKA A PARADYGMAT ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

W debacie politycznej zagadnienie równowagi rozwoju pojawiło się po raz pierwszy w ONZ-owskim Raplocie Brundtland w 1987, w którym zdefiniowano je jako „rozwój, który zaspokaja potrzeby obecnego pokolenia bez uszczerbku dla możliwości zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń” [11, s. 15 i nast.]. Równowaga zagadnień rozwoju gospodarczego stało się jednym z wyzwań dla przedstawicieli myśli ekonomicznej szkoły „steady state economics”. Jeden z jej liderów, prof. H.E. Daly sformułował cechy każdego systemu, który może być klasyfikowany jako zrównoważony. Są nimi [4, s. 4]:

- tempo zużycia zasobów odnawialnych nie przekracza tempa ich zdolności do odnawiania;
- tempo zużycia zasobów nieodnawialnych umożliwia wykorzystanie odnawialnych substytutów;

– tempo zanieczyszczenia nie przekracza zdolności środowiska do jego absorpcji.

Rada Europejska przyjęła w 2006 r. ambitny program pod nazwą Europejska Strategia Zrównoważonego Rozwoju (The EU Sustainable Development Strategy) [7], która uwzględniała akcesję nowych krajów członkowskich. Punktem wyjścia dla jej opracowania była Strategia Goteborska z 2001 roku. Zapisy Strategii oparto o zasady zrównoważonego rozwoju, zwracając uwagę na konieczność globalnego działania. Zrównoważony transport został wymieniony jako jedno z siedmiu kluczowych wyzwań, które wymagają podjęcia działań na rzecz podniesienia jakości życia przy poszanowaniu zasad zrównoważonego rozwoju².

Szerokie ujęcie zagadnienia zrównoważonego rozwoju znajduje swe odzwierciedlenie w trudnościach związanych z jego pomiarem. Wskaźniki stopnia zrównoważenia rozwoju (*sustainability indicators*) oparte mogą być na kompleksowym ujęciu procesów gospodarczych, społecznych i środowiskowych w sposób mierzalny i umożliwiający porównanie [8, s. 25-26].

Równoważenie procesów gospodarczych („economic sustainability”) powinno więc zyskać dopełnienie w równoważeniu procesów społecznych („social sustainability”) i środowiskowych („environmental sustainability”).

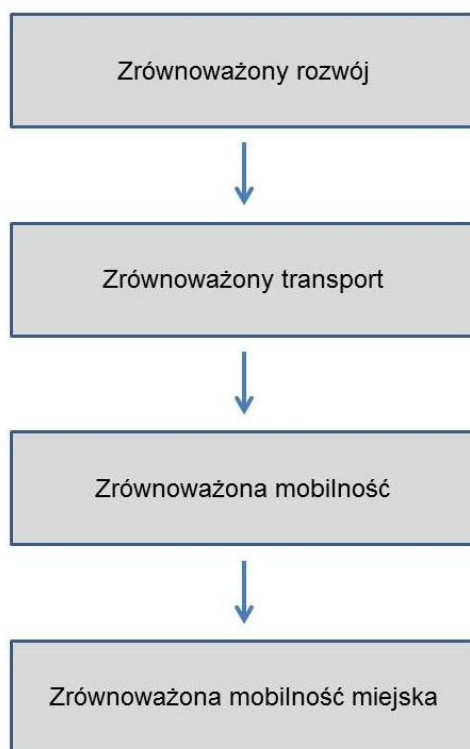
W tradycyjnej ekonomice transportu mobilność utożsamiana była z ruchliwością osób i gospodarstw domowych [14, s. 6] choć już w latach 70-tych, dostrzegano złożoność zagadnienia, traktując ją jako system społeczno-techniczny, którego istotnym elementem, poza infrastrukturą i technologią przewozu, są ludzie i ich zachowania [5]. Na wieloznaczność pojęcia „mobilność” zwraca uwagę K. Zuziak, stwierdzając, że „dotyczy [ona] zjawisk migracji, jest atrybutem zasobów i zachowań lokalizacyjnych; odnosi się do przepływu kapitału, a także zachowań komunikacyjnych, czyli różnych przejawów ruchliwości przestrzennej będącej przedmiotem zainteresowania inżynierii ruchu, polityki transportowej i urbanistyki” [23, s. 79].

Koncepcja zrównoważonej mobilności stanowi zatem próbę adaptacji cech każdego systemu, który można uznać za zrównoważony do istniejących i planowanych form funkcjonalno-przestrzennych, takich jak regiony, miasta i obszary metropolitalne.

Definicja sformułowana przez World Business Council for Sustainable Development [10] stanowi dość ogólny zarys koncepcji zrównoważonej mobilności, mówiąc o zapewnieniu społeczeństwu swobodnego przemieszczania się, dostępu, komunikowania, handlu i nawiązywania kontaktów, w taki sposób by nie zaburzyć dobrobytu w aspekcie społecznym, środowiskowym i gospodarczym.

Koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi więc adaptację koncepcji zrównoważonej mobilności w odniesieniu do obszarów zurbanizowanych. Uwzględnia ona złożoność systemów miejskich oraz silne relacje między zagospodarowaniem przestrzeni a transportem. Zatem minimalny zakres teoretyczny zrównoważonej mobilności miejskiej obejmuje kontekst społeczny, ekonomiczny i środowiskowo-przestrzenny w odniesieniu do miasta lub obszaru zurbanizowanego. W takim ujęciu, równie ważne znaczenie przypisuje się transportowi zbiorowemu jak i indywidualnemu, a ważnym czynnikiem kształtowania ich wzajemnych relacji jest planowanie i zagospodarowywanie przestrzeni miejskiej. Inną płaszczyzną definiowania zrównoważonej mobilności miejskiej jest dostępność przestrzeni miejskiej i koszty jej towarzyszące. Rosnące znaczenie efektów środowiskowych dla jakości życia w miastach i polityka klimatyczna Komisji Europejskiej stanowią ważne przesłanki uwzględnienia zagadnień energetycznych w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

² Pozostałymi obszarami są zmiany klimatu i czysta energia, zrównoważona konsumpcja i produkcja, zabezpieczenie i zarządzanie zasobami naturalnymi, zdrowie, integracja społeczna, zagadnienia demograficzne i migracje oraz globalne ubóstwo i wyzwania zrównoważonego rozwoju.



Rys. 2. Zrównoważony rozwój a zrównoważona mobilność miejska

Źródło: opracowanie własne

D. Bannister definiuje cztery podstawowe obszary tematyczne, które stanowią punkt wyjścia dla działań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską (Rys. 3). Wśród nich zasługuje na uwagę postulat zoptymalizowanego wykorzystania istniejących, dostępnych i sprawdzonych technologii, które dzięki innowacjom procesowym (np. organizacja rynku transportu miejskiego sprzyjająca intermodalności) i produktowym (płatności elektroniczne, elektroniczne bilety i zintegrowane systemy taryfowo-biletowe) stwarzają nowy impuls dla kształtowania zrównoważonego podziału zadań przewozowych na obszarach miejskich.



Rys. 3. Kluczowe elementy paradygmatu zrównoważonej mobilności miejskiej (oprac. własne na podst. [2, s. 78-79]).

3. PLANY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (SUMP – SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS)

Konieczność planowania strategicznego zagadnień związanych z mobilnością na obszarach miejskich wynika bezpośrednio z jej znaczenia dla kształtowania jakości życia, konkurencyjności terytorialnej i konkurencyjności podmiotów zlokalizowanych w danym mieście.

Dokument pt. „Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego. Dokument przygotowawczy w związku z wdrażaniem strategii tematycznej Środowiska Miejskiego” opublikowany w 2007 r., zwracał uwagę na konieczność kompleksowego ujęcia zagadnień transportowych i środowiskowych na obszarach zurbanizowanych. Do najważniejszych wyzwań na styku transport i miasto zaliczono [17]:

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

Choć część powyższych zagadnień jest skutkiem dynamicznych procesów suburbanizacyjnych i rosnącej/silnie utrwalonej roli samochodu osobowego (m.in. zanieczyszczenie atmosfery i hałas, bezpieczeństwo ruchu drogowego, wzrost konsumpcji paliw kopalnych), to po raz pierwszy zaproponowano horyzontalne i ustrukturyzowane podejście do złożonej relacji transport – przestrzeń miejska.

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) jest kompleksowym dokumentem rangi strategicznej, opracowanym i wdrażanym przez władze miasta i podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Jest on narzędziem ułatwiającym planowanie uwzględniające szerszy kontekst funkcjonowania miasta i perspektywę długookresową. Tabela 1 przedstawia podstawowe różnice między „tradycyjnym” podejściem planowania transportu a planowaniem zrównoważonej mobilności.

Tab. 1. Tradycyjne planowanie transportu vs. planowanie zrównoważonej mobilności

Wyszczególnienie	Tradycyjne planowanie	Planowanie zrównoważonej mobilności
Zakres planu	Zagadnienia transportowe	Kompleksowy, obejmuje w zasadzie wszystkie aspekty m.in. transport, planowanie przestrzenne, sieci obywatelskie
Zakres przedmiotowy	Ruch, jego natężenie i rozkład przestrzenny	Ludzie i ich potrzeby
Cele strategiczne	Zarządzanie przepływami, optymalizacja sieci	Dostępność i jakość życia
Partycypacja społeczna	Niewielka	duża
Ukierunkowanie	Na projekty inwestycyjne	Na osiągnięcie celów w sposób efektywny kosztowo i społecznie, co wiąże się z optymalizacją i stopniową poprawą istniejących podsystemów

Oprac. własne na podstawie [17]

Jedną z podstawowych cech wyróżniających plany zrównoważonej mobilności miejskiej jest duży zakres partycypacji społecznej, znacznie szerszy niż tradycyjnie postrzegane konsultacje społeczne. Oznacza to konieczność identyfikacji najważniejszych interesariuszy po stronie podaży i popytu

ryнку transportowego oraz włączenia ich w proces opracowania planu od samego początku. Szczególnie pozytywne doświadczenia w tym zakresie mają miasta w krajach o rozwiniętej i ugruntowanej kulturze dialogu społecznego, takie jak Holandia, Dania, Szwecja czy Niemcy.

Kompleksowość działań w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej, liczni i zróżnicowani interesariusze, kompozycja działań o charakterze organizatorsko-zarządczym i inwestycyjnym, długi okres planowanych działań przy zmieniających się warunkach zewnętrznych są przyczyną dla której szczególnego znaczenia nabiera odpowiedni model zarządzania. Powinien on uwzględniać istniejącą strukturę administracji terytorialnej wraz z systemem finansów publicznych, choć należy pamiętać, że zarządzanie transportem na obszarach metropolitalnych nawet w krajach wysoko rozwiniętych nie wszędzie doczekało się efektywnych rozwiązań. Możliwość skutecznego wdrażania rozwiązań trudnych z politycznego punktu widzenia (np. ograniczania dla samochodów osobowych w obszarach centralnych miast) wymaga stabilności politycznej i ekonomicznej zarówno na szczeblu lokalnym jak i krajowym. Nawet w przypadku obszarów metropolitalnych uznawanych za pionierskie w dziedzinie wdrażania radykalnych rozwiązań zrównoważonej mobilności miejskiej (np. Londyn) dostrzega się deficyt adekwatnych do wyzwań struktur zarządczych posiadających dopełnienie w systemie finansowania inwestycji [6, s. 217].

4. ANALIZA WYBRANYCH PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

W Wielkiej Brytanii, począwszy od 2000 r. władze lokalne zobligowane są do uchwalania i wdrażania Lokalnych Planów Transportowych („Local Transport Plans”). Co pięć lat zaleca się dokonanie oceny stopnia ich realizacji. Dokumenty te powinny określać priorytety w zakresie kształtowania i rozwoju lokalnych systemów transportowych, biorąc za punkt wyjścia potrzeby i oczekiwania mieszkańców i innych interesariuszy. Priorytety powinny być formułowane w sposób umożliwiający ich realizację. W opinii brytyjskiego rządu, lokalne plany transportowe są najlepszym narzędziem planowania strategii rozwoju transportu, identyfikacji priorytetów i hierarchizacji wydatkowania środków publicznych [13]. Większość planów transportowych brytyjskich miast została przygotowana na 15-letni okres programowania. Planowi transportowemu często towarzyszy również plan wdrożenia, będący średnioterminowym (1-5 lat) dokumentem operacyjnym.

Przykładem lokalnego planu transportowego może być dokument przyjęty przez West Yorkshire. Jest to już trzeci plan transportowy przygotowany zgodnie z obowiązującymi od 2008 r. nowymi wytycznymi. Został uchwalony w 2011 roku i obowiązuje do 2026 roku. Zakres przestrzenny planu obejmuje obszar hrabstwa West Yorkshire z miastami Leeds, Bradford, Wakefield, Calderdale, i Kirklees, jest to więc de facto plan dla obszaru metropolitalnego. Ważnym elementem planowania transportu i zrównoważonej mobilności dla hrabstwa West Yorkshire było partnerstwo wszystkich miast objętych planem. Funkcję koordynatora współpracy pełnił zarząd transportu publicznego dla omawianego obszaru - Metro. Ogólnym celem planu o nazwie „My Journey West Yorkshire”, związanym z obniżeniem emisji, poprawą warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej i podniesieniem jakości życia mieszkańców podporządkowano cele bezpośrednio dotyczące mobilności, takie jak skrócenie czasu podróży, obniżenie kongestii transportowej, poprawę bezpieczeństwa, priorytety dla transportu publicznego i poprawę efektywności wydatkowanych środków publicznych [19].

We Francji miejskie plany transportowe są ważnym elementem kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. W Nantes pierwszy plan transportowy został przyjęty w 2000 r. W ramach działań mających na celu podniesienie atrakcyjności transportu zbiorowego wprowadzono w 2006 r. system BRT (Bus Rapid Transit) oparty o wydzielenie infrastruktury drogowej wyłącznie dla autobusów kursujących z wysoką częstotliwością i węzły integracyjne przy najważniejszych przystankach o dużej pojemności dla samochodów osobowych. System ten, pozycjonowany pod marką „BusWay” stał się atrakcyjnym produktem opartym o takie atrybuty jak wysoka częstotliwość, wysoka prędkość komunikacyjna i dostępność, uwzględniająca potrzeby użytkowników samochodu osobowego. Kolejnym etapem rozwoju transportu publicznego w Nantes było utworzenie w 2012 r. sieci linii autobusowych zapewniających dogodne połączenie obszarów podmiejskich ze ścisłym

centrum obszaru metropolitalnego. Podsystem o nazwie „Chronobus” stał się ważnym uzupełnieniem dotychczasowej oferty transportu publicznego opartego na transporcie tramwajowym (Nantes było pierwszym francuskim miastem, które przywróciło ten środek transportu w 1985 r.) i szybkim transporcie autobusowym „BusWay”. Dodatkowym celem planu transportowego dla Nantes było zmniejszenie emisyjności, czego wyrazem stała się gazyfikacja znacznej części autobusów oraz stopniowe wprowadzanie autobusów hybrydowych. Powyższe działania spowodowały odbudowę udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych Nantes. Transport publiczny wraz z komunikacją rowerową i przemieszczaniami pieszymi posiadał w 2012 r. 55,5% udziału w ogólnej licznie podróży miejskich [9].

Kwestie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowią również podstawę dla formułowania celów strategicznych w rozwoju jednostki terytorialnej. Jest to trend widoczny szczególnie wśród miast skandynawskich, gdzie zagadnienia zrównoważonego rozwoju cieszą się wysokim poziomem akceptacji społecznej i politycznej. Przykładowo, Kopenhaga do roku 2025 zamierza stać się miastem neutralnym w zakresie emisji CO₂. W roku 2011 osiągnięty został cel w zakresie emisji, wyznaczony początkowo na 2015 rok, choć należy dodać, że największe obniżenie emisji dotyczyło produkcji energii elektrycznej, w mniejszym zakresie sektora grzewczego, a w minimalnym stopniu – sektora transportu. Zrównoważona mobilność miejska stała się w Kopenhadze istotnym elementem kształtowania jej wizerunku (eko-metropolis), na który składają się następujące cele/zagadnienia cząstkowe [1]:

- najlepsze na świecie miasto dla rowerzystów;
- centrum światowej dyskusji dla kwestii klimatycznych;
- miasto czystych i inteligentnych technologii;
- zdrowe miasto o randze światowej.

Powyższym celom podporządkowany został nowy plan zrównoważonej mobilności miejskiej, którego cele obejmują kształtowanie „zielonego” miasta o gęstej i zróżnicowanej strukturze przestrzennej, poprawę w zakresie podaży zrównoważonych/bezemisyjnych środków transportu, rozwój systemu transportowego i drogowego, oddziaływanie na zachowania transportowe mieszkańców poprzez system zachęt i regulacji oraz stwarzanie korzystnych warunków dla innowacji i nowych rozwiązań w zakresie mobilności. Na szczególną uwagę zasługuje postulat takiego kształtowania przestrzeni miejskiej, w której zrównoważone/bezemisyjne środki transportu mają priorytet i stanowią najłatwiejszą i najbardziej przyjazną alternatywę dla mieszkańców.

WNIOSKI

Polityka transportowa Komisji Europejskiej względem obszarów zurbanizowanych zmierza do ujednoczenia narzędzi niezbędnych dla zintegrowanego planowania działań równoważących transport. Ważnym krokiem w tym kierunku było przyjęcie Pakietu Miejskiej Mobilności w 2013 roku, w którym podkreślono znaczenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej w planowaniu rozwoju transportu. Dotychczasowe doświadczenia związane z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej w krajach Unii Europejskiej różnią się zakresem otoczenia regulacyjnego, zakresem przedmiotowym i stopniem zaangażowania władz publicznych różnego szczebla. Przewidywanym kierunkiem legislacyjnym w zakresie planów zrównoważonej mobilności miejskiej mogą być rezultaty projektów badawczych i wdrożeniowych współfinansowanych przez Komisję Europejską, w których wskazuje się na konieczność kompleksowego ujmowania zagadnień transportowych, przestrzennych, gospodarczych i społecznych przy bardzo wysokim poziomie uspołecznienia procesu opracowywania tego typu dokumentów. Kolejnym krokiem mającym na celu uszczegółowienie planów może być określenie zestawu zalecanych wskaźników umożliwiających monitoring wdrożenia i porównywanie poszczególnych miast. W takim jednak przypadku niezbędne jest stworzenie i rozbudowa systemów informacji marketingowej, które umożliwią gromadzenie danych w ujednoczony sposób, niezbędnych dla oceny postępów w realizacji strategii zrównoważonej mobilności miejskiej.

Streszczenie

W artykule dokonano analizy zapisów europejskiej polityki transportowej w odniesieniu do zagadnień zrównoważonej mobilności miejskiej. Podkreślono rosnące znaczenie planowania mobilności miejskiej, którego wyrazem było przyjęcie przez Komisję Europejską pod koniec 2013 r. Pakietu Miejskiej Mobilności. Osadzenie pojęcia mobilności miejskiej na gruncie teorii zrównoważonego rozwoju implikuje konkretne rozwiązania dla miast, wymagają one jednak wysokiego poziomu rozwoju instytucjonalnego i współpracy z szerokim spektrum interesariuszy reprezentujących sektor publiczny i prywatny. Na podstawie analizy trzech planów transportowych West Yorkshire, Nantes i Kopenhagi wskazano na zróżnicowany zakres celów możliwych do osiągnięcia poprzez wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN AS A TOOL FOR DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY

Abstract

The article analyzes the European transport policy in relation to issues of sustainable urban mobility. The growing importance of planning for urban mobility was emphasized, which was reflected in the adoption by the European Commission at the end of 2013, the Urban Mobility Package. The foundation of the concept of urban mobility on the basis of the theory of sustainable development implies concrete solutions for cities, however, they require a high level of institutional development and cooperation with a wide range of stakeholders representing the public and private sectors. A diverse range of objectives that can be achieved through the implementation of sustainable urban mobility plans was indicated on the analysis of three transport plans in West Yorkshire, Nantes and Copenhagen.

BIBLIOGRAFIA

1. Action Plan for Green Mobility. Short version. The City of Copenhagen. Technical and Environmental Administration.
http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1123_dM2NAXVaGm.pdf , [data pobrania: 21.02.2014].
2. Banister D., The sustainable mobility paradigm. "Transport Policy" 2008 nr 15.
3. Biała Księga - plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM(2011) 144, Bruksela 2011.
4. Black W.R., Sustainable Transportation. Problems and Solutions. The Guilford Press, New York – London 2010.
5. De Greene K. B., Sociotechnical Systems: Factors in Analysis, Design, and Management. Prentice Hall Englewood Cliffs 1973. [Za: A. Margherita, G. Elia, G. Secundo, G. Passiante: Sustainable mobility: An integrative framework and its application for new service design. "International Journal of Technology Management & Sustainable Development" 2012, Vol. 11 Nr 1].
6. Hickman R., Hall P., Banister D., Planning more for sustainable mobility. "Journal of Transport Geography" 2013 nr 33.
7. <http://ec.europa.eu/environment/eussd/> [Europejska Strategia Zrównoważonego Rozwoju], data pobrania 21.02.2014
8. Indicators of environmental sustainability in transport. An interdisciplinary approach to methods. Red. R. Joumard, H. Gudmundsson. Recherches, Les collections de l'INRETS, May 2010, ISBN ISBN 978-2-85782-684-2.
9. Lassalle Ch., Operating Nantes Public Transport in a Sustainable Urban Mobility Plan – the Perspective of an Operator. Referat wygłoszony na seminarium zorganizowanym przez Florence School of Regulation. Florencja, 30.09.2013.
10. Mobility 2030, Meeting the Challenges to Sustainability. The Sustainable Mobility Project. World Business Council for Sustainable Development, 2004.

11. Our Common Future. United Nations World Commission on Environment and Development. World Commission on Environment and Development. Oxford University Press, Nowy Jork 1987.
12. Plan działania na rzecz mobilności w miastach. Komunikat komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Bruksela, dnia 30.9.2009, KOM(2009) 490.
13. Post Legislative Assessment of the Local Transport Act 2008. Memorandum to the Transport Select Committee. Presented to Parliament by the Secretary of State for Transport, by Command of Her Majesty, November 2013. Department for London, 2013,;: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/259164/pla-lta2008.pdf , [data pobrania 7.03.2014].
14. Profillidis V.A.: Railway Management and Engineering. 3rd Edition. Wyd. Ashgate, Farnham, Burlington 2006.
15. Rydzkowski W., Trolejbus a zrównoważona polityka transportowa. Referat wygłoszony na konferencji „Trolejbus w nowoczesnym mieście” zorganizowanej w ramach projektu TROLLEY, Gdynia 21-22.03. 2013.
16. Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development. Communication From The Commission. Brussels, 15.5.2001 COM(2001) 264 final.
17. Sustainable Urban Transport Plans. Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment. Komisja Europejska, Office for Official Publications of the European Communities, Luksemburg 2007, ISBN 978-92-79-06955-0.
18. The Trolleybus Transport as a Means of Public Transport in the Light of TROLLEY Project. Red. M. Wołek, O. Wyszomirski. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
19. West Yorkshire Transport Plan, <http://www.wyltp.com/NR/rdonlyres/1CF40EA9-62D8-4611-964E-C6D1B663628E/0/20121003LTPFullStrategy.pdf> [data pobrania 3.03.2014].
20. Wołek M., Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jako instrument miejskiej polityki transportowej [Sustainable Urban Mobility Plan As An Instrument Of Urban Transport Policy]. Referat wygłoszony na X Konferencji Naukowo-Technicznej „Systemy Transportowe – Teoria i Praktyka” 2013, Gliwice 2013.
21. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach. Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Komisja Europejska, Bruksela, dnia 17.12.2013 r. COM(2013) 913 final.
22. Zielona Księga, W kierunku nowej kultury mobilności w mieście. Komisja Wspólnot Europejskich Bruksela, 2007.
23. Zuziak K., Forma metropolitalna i zrównoważona mobilność. „Czasopismo Techniczne” 2010 z. 3. Architektura z. 1-A.