

Michał Beim, Bartosz Mazur

JAKOŚĆ PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

PODBUDOWA SPOŁECZNA, DIAGNOZA DZIAŁAŃ, MOBILNOŚĆ
AKTYWNA I TRANSPORT ZBIOROWY W PLANACH
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ





Niniejsze opracowanie zostało przygotowane dla Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego w ramach realizacji projektu „Ułatwianie przejścia na transport bezemisyjny” dofinansowanego przez Europejską Fundację Klimatyczną.

Autorzy:

dr Michał Beim, dr Bartosz Mazur

Skład i opracowanie graficzne: studiochaotyczne.com

© Copyright by Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawa 2024

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	4
Plany zrównoważonej mobilności miejskiej jako narzędzie realizacji polityki unijnej i krajowej	7
Udział społeczeństwa w tworzeniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej	12
Zauważalność tematyki zrównoważonej mobilności miejskiej w Internecie.....	17
Sfera diagnozy.....	18
Narzędzia wzmacniające rolę mobilności aktywnej w przemieszczaniu się na terenach zurbanizowanych	21
Lokalny transport zbiorowy w planach zrównoważonej mobilności miejskiej.....	23
Kolej w planach zrównoważonej mobilności miejskiej	26
Odwołania do wzorców i przykładów zagranicznych	29
Inne istotne kwestie wpływające na jakość planów zrównoważonej mobilności miejskiej	30
Plany zrównoważonej mobilności miejskiej wobec problemu motoryzacji indywidualnej	32
Podsumowanie i rekomendacje	35
Rekomendacje dla lokalnych struktur samorządowych.....	35
Rekomendacje na poziomie krajowej polityki mobilności.....	39
Załącznik nr 1 – Szczegółowa analiza przebiegu konsultacji społecznych planów zrównoważonej mobilności miejskiej (wybrane przypadki).....	43



WPROWADZENIE

Niniejszy raport stanowi podsumowanie dotychczasowego procesu tworzenia i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*, skrót ang. SUMP, skrót polski PZMM) w Polsce. Nowa perspektywa finansowa UE spowodowała swoiste „nowe otwarcie” w planowaniu mobilności poprzez – przynajmniej deklaratywne – zalecenie podejścia zrównoważonego, które ma na celu zmniejszanie dysproporcji między stale rosnącą motoryzacją indywidualną a alternatywnymi sposobami przemieszczania się. Jest to również próba odwrócenia lub przynajmniej wyhamowania trendu coraz szerszego wykorzystywania samochodów w zakresie transportu towarów i obsługi logistycznej terenów miejskich. Źródłem takiego podejścia jest szeroko rozumiana polityka Unii Europejskiej odnośnie do osiągnięcia między innymi celów klimatycznych czy zmniejszania zależności od importu paliw kopalnych. Transport, a w szczególności transport samochodowy, jest istotnym źródłem negatywnego oddziaływania cywilizacyjnego na środowisko naturalne i na zdrowie ludzi.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są silnie determinowane przez dokumenty leżące u podstaw programowania funduszy unijnych, a tym samym pozostają w spektrum zainteresowań zespołów, których głównym zadaniem w samorządach pozostaje pozyskiwanie funduszy unijnych (a także innych o podobnym charakterze) na realizację różnego rodzaju inwestycji. Pamiętać trzeba, że mimo najlepszych wysiłków priorytetowym zadaniem tych zespołów jest sprawna absorpcja zewnętrznego strumienia finansowego, nie zaś detaliczna dbałość o odpowiednie zaimplementowanie idei zrównoważonej mobilności na poziomie takiego czy innego projektu. Po prostu z chwilą, gdy pojawia się choćby niewielkie ryzyko utraty dofinansowania, ważniejsze staje się „dowiezienie projektu” (terminowe złożenie wniosku, terminowe rozliczenie etc.) niż na przykład weryfikacja stopnia dostosowania krawędzi peronów przystankowych do potrzeb osób z różnymi rodzajami ograniczeń mobilności.

Mając na uwadze, że poszczególne samorządy, tworząc dokument planu zrównoważonej mobilności miejskiej, używały bardzo zróżnicowanego spektrum określeń („Lubelski Obszar Metropolitalny”, „Aglomeracja Opolska”, „Metropolia Poznań”, „Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia”), w raporcie zastosowano jednolite nazewnictwo, bazując na najbardziej uniwersalnym i adekwatnym zwrocie, jakim jest „obszar funkcjonalny”.

Tworzenie planów zrównoważonej mobilności dla całych obszarów funkcjonalnych jest oczekiwane przez instytucje odpowiedzialne za zarządzanie funduszami unijnymi. Ma to związek z faktem, że w miastach za problemy z kongestią odpowiadają w dużej mierze mieszkańcy sąsiednich gmin, którzy w obliczu słabej oferty publicznego transportu zbiorowego korzystają z samochodów w codziennych dojazdach do pracy, dowozach dzieci do szkół czy w dojazdach do usług. Takie podejście ministerstwa ucięto trwającą dyskusję akademicką, czy tworzyć plany zrównoważonej mobilności miejskiej dla poszczególnych gmin, a nawet dzielnic. Oczekiwane jest więc holistyczne podejście do problemu mobilności w miejskim obszarze funkcjonalnym, zarówno pod względem różnych gałęzi transportu, jak i w wymiarze przestrzennym.

Wspomniane wcześniej silne powiązanie programowania rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej z absorpcją funduszy europejskich, w tym w szczególności Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, rozpatrywać należy także pod dwoma innymi względami.

Po pierwsze, zaistniała sytuacja rodzi wątpliwości odnośnie do rzeczywistych intencji poszczególnych samorządów. Nieśmiało kietkuje bowiem pytanie, na ile samorządy faktycznie są zainteresowane stawianiem tamy dla rosnącej motoryzacji indywidualnej, a na ile jest to raczej przemyślana gra, nakierowana na pozyskanie funduszy na coś, co będzie można dobrze „sprzedać” medialnie, przy równoczesnym zachowywaniu promotoryzacyjnego status quo najdłużej, jak to tylko będzie możliwe. Lektura części dokumentów zdaje się wskazywać, że wątpliwości tego rodzaju nie są – w skali kraju – pomijalne, a niektóre samorządy wręcz wprost wpisują (bądź chcą wpisać) określone prosamochodowe inwestycje pod sztandar mobilności zrównoważonej.

Po wtóre, na niektórych przykładach bardzo dobrze widać, jak plany zrównoważonej mobilności miejskiej zostają zdegradowane do zaledwie załączników strategii pozyskiwania środków unijnych. Odbywa się to w taki sposób, że na potrzeby pozyskania funduszy na określoną wiązkę projektów rozwojowych tworzona jest strategia, ukazująca synergię tych projektów. W odniesieniu do projektów związanych z mobilnością załącznikiem do takiej strategii staje się plan zrównoważonej mobilności miejskiej¹.

O sukcesie bądź porażce wprowadzania w Polsce zrównoważonej mobilności decydować będą tak naprawdę nie tylko zapisy takiego bądź innego dokumentu, przyjętego uchwałą organów stanowiących, ale także realne intencje samorządowców i lokalnych liderów oraz ich determinacja w działaniu. Trudno też pozbyć się wrażenia, że wszyscy ciągle uczymy się tematu pod nazwą plany zrównoważonej mobilności miejskiej, nie do końca wyczuwając, czy mają one stanowić zaczyn nowego podejścia do przemieszczania się i gospodarowania przestrzenią, czy raczej przypisywać im rolę pasywno-agregującą, sprowadzającą się do „odtworzenia” listy działań z innych dokumentów strategicznych, z co najwyżej niewielkimi modyfikacjami.

1 – Podejście takie jest widoczne w licznych przypadkach, jak choćby na przykładzie południowej części województwa śląskiego (Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, przyjęty 23 listopada 2023 roku uchwałą nr LXV/1448/2023 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej) czy południowej Wielkopolski (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, przyjęty 30 listopada 2023 roku uchwałą nr LXX/997/2023 Rady Miasta Kalisza).

Analizie poddano wszystkie dokumenty, umieszczone w repozytorium SUMP, prowadzonym przez Ministerstwo Infrastruktury². W każdym przypadku zweryfikowano datę przyjęcia PZMM przez organ stanowiący największego ośrodka miejskiego danego obszaru funkcjonalnego. W trakcie prac nad niniejszym raportem starano się o możliwie szerokie tło, toteż przeanalizowano także wybrane raporty strategiczno-diagnostyczne oraz ewentualne materiały dodatkowe, dokumentujące przebieg zaangażowania społecznego. Należy ubolewać, że w niepośledniej części przypadków takie materiały dodatkowe nie zostały udostępnione w Biuletynach Informacji Publicznej.

Raport rozpoczyna się naświetleniem okoliczności związanych z realizacją przez samorządy, ich związki i stowarzyszenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej. W tym kontekście ukazano zarówno tło unijne, jak i krajowe. W kolejnym kroku ujęte zostało zagadnienie społecznego współdziału w tworzeniu tych dokumentów, w tym także ogólne zainteresowanie tematyką zrównoważonej mobilności, obserwowane w Internecie. Szczegółowa analiza wybranych planów w zakresie współdziałania społecznego stanowi załącznik do niniejszego raportu.

Kolejne części poświęcone są poszczególnym elementom mobilności zrównoważonej, przy czym zaznaczyć należy, że kolej została wyodrębniona z systemu transportu publicznego, jako że w znakomitej większości przypadków kompetencje w tym zakresie spoczywają na wyższym szczeblu samorządowym. Odrębny rozdział poświęcono na analizę postanowień PZMM dotyczących ruchu samochodowego i motoryzacji indywidualnej. Zawiera on przykłady, które obrazują niebezpieczne zjawisko ujmowania w ramach mobilności zrównoważonej także otwarcie prosamochodowych inicjatyw. Całość wieńczą rekomendacje, przy czym adresowane są one nie tylko do administracji i władz samorządowych, ale także w kierunku poziomu centralnego, na którym kształtowane są ramowe warunki funkcjonowania samorządów.



PLANY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO NARZĘDZIE REALIZACJI POLITYKI UNIJNEJ I KRAJOWEJ

Choć pojęcie SUMP w polskiej nauce i praktyce znane jest od ponad dekady³, to kluczowy z punktu widzenia upowszechnienia tematu planów zrównoważonej mobilności miejskiej w dyskursie publicznym okazał się rok 2022. Był to czas, w którym nastąpiła finalizacja programowania funduszy Unii Europejskiej na lata 2021–2027, a równocześnie trwały prace nad Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) oraz Krajową Polityką Miejską. Niewiele wcześniej, w połowie grudnia 2021 r., został opublikowany Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe europejskie ramy mobilności miejskiej (COM(2021) 811 final), który również odnosił się do SUMP-ów, czyniąc z nich „podstawę mobilności miejskiej”⁴.

W tym kontekście na wniosek kierownictwa Sejmu Biuro Analiz Sejmowych w dniu 28 lutego 2022 r. przedstawiło opinię na temat Komunikatu Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe europejskie ramy mobilności miejskiej (COM(2021) 811 final), poruszając również kwestie związane z planami mobilności miejskiej⁵. Główna dyskusja dotyczyła kwestii obligatoryjności sporządzania SUMP, a także ewentualnego dublowania się zakresu dokumentu z wymaganymi w określonych warunkach przez polskie prawo planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁶.

Wspomniana opinia Biura Analiz Sejmowych stwierdza, że „warto zauważyć, iż polskie prawo nie wymaga opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Natomiast gminy, powiaty, związki międzygminne i związki powiatów (o ile przekraczają wskazaną w ustawie liczbę mieszkańców) są zobowiązane do przygotowywania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plany opracowują także związki metropolitalne i województwa”.

W dalszej części dokument pozytywnie odnosi się do merytorycznych ocen Komunikatu, jednakże wątpi w możliwości zobligowania samorządów do wdrażania SUMP-ów. „Fakt, że węzły miejskie są kluczowym elementem ‘pierwszej i ostatniej mili’ na sieci TEN-T, nie budzi raczej wątpliwości. W logicznym następstwie to miasta (samorządy lokalne) będą odpowiedzialne za realizację znowelizowanych ram mobilności miejskiej. Biorąc pod uwagę ustrojową niezależność samorządów i związane z tym ograniczenia prawne i finansowe, może powstawać wątpliwość, na ile miasta (samorządy) będą w stanie zrealizować cele nakreślone w nowej strategii mobilności miejskiej – zwłaszcza że projekt strategii zakłada pewien zakres obligatoryjności. Opracowywane przez miasta SUMP-y czy systemy monitorowania mobilności (na podstawie szerokiego zakresu gromadzonych danych) są niewątpliwie dobrymi narzędziami planowania i zarządzania mobilnością miejską. Problem w tym, że narzędzia te wymagają nie tylko wyspecjalizowanych kadr i możliwości organizacyjnych, ale także dostępu do środków finansowych (mocno uszczuplonych przez skutki pandemii, inflację, koszty energii itd.). Stąd też, doceniając w pełni znaczenie i potrzebę rozwoju mobilności miejskiej, należy jednocześnie pamiętać, że jeśli decydujemy się wprowadzić pewien zakres obligatoryjności działań w ramach mobilności miejskiej, to musi to zostać poparte adekwatnymi narzędziami wsparcia organizacyjnego i finansowego.

3 – Jako przykład: Wołek M. (2014). SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. *Logistyka*, 2, 389-398.

4 – Pkt 16, rozdz. 2.2.

5 – BAS-WASiE/WAPEiM-23/2; autorzy Jacek Krzak i Konrad Kuszel.

6 – Patrz rozdz. II ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W konkluzji można przeczytać, że „zarys nowej strategii mobilności miejskiej, zawarty w analizowanym dokumencie, zasadniczo zasługuje na poparcie, choć dyskusyjne pozostają propozycje wprowadzenia obligatoryjności opracowywania SUMP oraz gromadzenia i przekazywania szerokiego zakresu danych z monitoringu mobilności miejskiej”.

Wprowadzenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej do obiegu dokumentów strategicznych Unii Europejskiej wzbudziło dyskusję w Polsce nie tylko na poziomie samorządów, będących adresatami tego narzędzia, ale również na poziomie krajowym. Odzwierciedleniem dyskursu politycznego stała się debata parlamentarna, której istotny kierunek nadało omówione wcześniej opracowanie Biura Analiz Sejmowych.

Analiza zapisów dyskusji parlamentarnej o PZMM jest o tyle istotna, że pozwala na ukazanie pewnego tła, tj. politycznego nastawienia do nowego narzędzia planistycznego. Na ile nowe narzędzie ma oznaczać nową jakość w zarządzaniu transportem, a szerzej zrównoważonym obszarem miast, a na ile dokument będzie stanowić tylko swoisty załącznik do ubiegania się o środki finansowe? Powyższe pytanie nie stanowi tylko elementu dyskusji akademickiej. Świadczy o tym fakt, iż w sytuacji, gdy temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej stał się przedmiotem wspólnego posiedzenia Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej Sejmu RP w dniu 26 maja 2022 r., nadano temu posiedzeniu tytuł „Plany zrównoważonej mobilności miejskiej – idea czy rzeczywistość polskich miast?”⁷. Tytuł spotkania definiował więc istotę problemu PZMM jako dokumentu strategicznego, tj. jego realnego wpływu na zarządzanie rozwojem jednostek samorządu terytorialnego.

Stan wdrażania dokumentów PZMM podczas posiedzenia w dniu 26 maja 2022 r. relacjonował Marcin Horała, ówczesny sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej. Poza opisem idei planów zrównoważonej mobilności, umocował w dokumentach unijnych oraz zakresu wsparcia rządu dla samorządów chcących przygotowywać PZMM, wypowiedzi wiceministra niosły pewne informacje o nastawieniu politycznym.

Kluczowa z punktu widzenia kreowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jako istotnych narzędzi polityki miejskiej była informacja wiceministra Marcina Horały, iż „w perspektywie 2021–2027 wymóg posiadania SUMP został zróżnicowany w zależności od wielkości miasta i tak, we wszystkich miastach wojewódzkich oraz miastach położonych w obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektu będzie uzależnione od przyjęcia SUMP, w innych miastach, powyżej 100 tys. oraz położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych, uzależnione od przyjęcia SUMP lub innego dokumentu z okresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania do przyjęcia SUMP nie później niż do końca 2025 r. W pozostałych miastach możliwe jest zastąpienie SUMP innymi dokumentami z okresu planowania transportu miejskiego, przy czym SUMP będzie preferowany. Te zapisy będą odzwierciedlane w zapisach programów krajowych, regionalnych, które podlegają negocjacjom z Komisją”. **Plany zrównoważonej mobilności miejskiej stały się więc kluczem do pozyskiwania funduszy europejskich przez największe polskie miasta.** Z kontekstu natomiast wynika, iż obowiązek posiadania SUMP-ów w przyszłych perspektywach unijnych będzie rozszerzany na mniejsze ośrodki miejskie.

Ważnym stwierdzeniem wiceministra Horały była jego reakcja na wypowiedź posłanki Hanny Gill-Piątek, która poruszyła kwestię silnego związku planowania przestrzennego z codzienną mobilnością mieszkańców. Wiceminister Horała stwierdził, że kwestie zagospodarowania przestrzennego, które są „absolutnie kluczowe”, wykraczają poza plany zrównoważonej mobilności miejskiej.

7 – URL: <https://orka.sejm.gov.pl/zapisy9.nsf/0/AE548CB8BF4AE7AC12588530048AFF7/%24File/0264409.pdf> [dostęp: 30.07.2024 r.].



Wypowiedź przedstawiciela resortu infrastruktury ukazuje, iż mimo oryginalnych założeń idei SUMP na gruncie polskim nie udało się zbudować powiązań między polityką przestrzenną a polityką transportową miejskich obszarów funkcjonalnych. I zdaniem Marcina Horały problem ten nie dotyczy tylko planów zrównoważonej mobilności miejskiej, ale jest szerszy.

Pełnomocnik ministra infrastruktury ds. planów zrównoważonej mobilności miejskiej Maria Perkuszewska uspokajała uczestników posiedzenia, twierdząc, iż wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej nie musi oznaczać radykalnej zmiany dotychczasowych polityk transportowych. „Wokół SUMP-u jest troszkę mitów, że jak miasto opracowuje SUMP, to nagle wszyscy zaczynają jeździć na rowerze. To też nie jest tak. To wynika z pewnej diagnozy. Też nie jest tak, że jak przyjmujemy SUMP, to już w ogóle nie będziemy robić nowych dróg ani robić inwestycji infrastrukturalnych. Po prostu to wszystko musi być bardziej uzasadnione, oparte o tę wizję i o diagnozę”.

Podsumowując dyskusję, wiceminister Horały podkreślał przede wszystkim fakt, iż celem programów wsparcia samorządów przy sporządzaniu SUMP-ów jest dążenie „żeby to było zgodnie formalnie i zgodnie z określonymi zasadami”. Nie jest natomiast rolą ministerstwa „oceniać merytorycznie, czy są to plany naszym zdaniem słuszne, czy niesłuszne, dobre, czy niedobre co do swojej istotowej treści, o ile mieszczą się w tych ramach określonych przez Komisję”.

Temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej był też przedmiotem prac Komisji do spraw Unii Europejskiej (nr 115) z dnia 4 marca 2022 r. Obecny na posiedzeniu sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel również zwrócił uwagę na fakt, iż plany zrównoważonej mobilności powinny koordynować rozwój transportu z rozwojem przestrzennym. „Rząd popiera dalszy rozwój koncepcji i planów zrównoważonej mobilności miejskiej, które ułatwią koordynację mobilności i planowania przestrzennego, z zastrzeżeniem, że posiadanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej nie powinno

bezwzględnie ograniczać możliwości pozyskania środków finansowych z instrumentów Unii Europejskiej w okresie 2021–2027. Obligatoryjność planów zrównoważonej miejskiej mobilności może zagrozić dostępności środków na zrównoważoną mobilność miejską, gdyż proces opracowania tychże planów jest długi, jak też wymaga znacznych nakładów, czemu mogą w krótkim czasie nie poddać mniejsze jednostki samorządowe”. Jedynie przedstawiciel ówczesnej opozycji, poseł Sławomir Nitras powątpiewał, czy w obliczu braku obligatoryjności samorządy zechcą zaangażować się w tworzenie SUMP-ów.

Dyskusje, które odbywały się na posiedzeniach sejmowych komisji, można podsumować stwierdzeniem, iż SUMP-y dla polityków są bardziej narzędziem do pozyskiwania funduszy unijnych niż do realnej zmiany polityki transportowej w kierunku zrównoważonego rozwoju.

Nowością w stosunku do innych dokumentów z zakresu transportu, często również służących głównie pozyskiwaniu europejskich funduszy, jest konieczność monitorowania i ewaluacji wdrażania PZMM. Monitorowanie i ewaluacja mają czynić z planu zrównoważonej mobilności miejskiej dokument żywy. Plany te przyczyniają się też do współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych, ze względu na konieczność udziału wszystkich objętych nimi samorządów przy ich tworzeniu, i to w stopniu większym niż miało to miejsce dotychczas przy tworzeniu i stosowaniu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).

Znaczenie SUMP-ów dla konstituowania się metropolii podkreśla odpowiedź podsekretarza stanu Piotra Malepszaka z 12 kwietnia 2024 r. na interpelację poselską nr 1760: „(...)rozwój obszarów metropolitarnych odbywa się chociażby poprzez promowanie koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP), realizowanych w ramach działań opisanych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 (przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.) oraz Krajowej Polityce Miejskiej 2030 (przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r.)”.

Istotność planów zrównoważonej mobilności miejskiej rozpatrywać należy także w kontekście ich uwzględnienia w założeniach działania Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility – RFF). Warunkiem koniecznym korzystania z tego instrumentu było przygotowanie Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

W KPO ujęto zakres działań, mających z jednej strony przyczynić się do wzrostu gospodarczego, z drugiej – do zwiększenia odporności gospodarki na sytuacje kryzysowe. Polski rząd zawarł w KPO między innymi zobowiązania odnoszące się do planowania przestrzennego i polityki transportowej, w tym również do wdrażania SUMP-ów. W opisie reform i inwestycji w ramach bezzwrotnego wsparcia finansowego (E.1) zawarto działania na rzecz zwiększenia wykorzystania przyjaznego dla środowiska transportu (E.1.1): „Celem reformy jest redukcja emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza z transportu oraz zwiększenie udziału paliw alternatywnych, poprzez szeroki zakres środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych wdrażanych w ramach kompleksowej, długoterminowej strategii dekarbonizacji transportu. Po pierwsze, ten cel reformy zostanie osiągnięty poprzez ustanowienie obowiązku dla regionalnych i lokalnych władz publicznych, aby od 2025 r. kupowały wyłącznie autobusy niskoemisyjne i bezemisyjne w miastach powyżej 100 000 mieszkańców. Reforma ta zostanie ukończona do 31 grudnia 2022 r. Po drugie, korzystanie z przyjaznego dla środowiska transportu będzie promowane poprzez zestaw środków wspierających władze lokalne w tworzeniu i wdrażaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej („SUMP”). Do 31 marca 2023 r. zostanie utworzona odpowiednio wyposażona struktura administracyjna, aby zapewnić wsparcie techniczne i finansowe dla rozwoju lokalnych planów SUMP. Postęp będzie monitorowany w oparciu o jasno określony cel”.

Konsekwencją przyjęcia zadania E.1.1 było ustanowienie dwóch kamieni milowych. Pierwszy z nich, Kamień milowy E2G, miał być zrealizowany do końca pierwszego kwartału 2023 r. Zakładał alokację środków na „(...) rozwój Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) i przyjęcie zachęt do wdrażania SUMP zapewniających techniczne i finansowe wsparcie dla wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich przez Ministerstwo Infrastruktury”. Środki wspierające rozwój i wdrażanie SUMP-ów miały obejmować:

- nową strukturę wsparcia wdrażania SUMP z Komitetem Sterującym SUMP w celu stymulowania rozwoju i wdrażania SUMP,
- centrum kompetencyjne SUMP w ramach Ministerstwa Infrastruktury, które będzie świadczyć doradztwo i wsparcie finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego,
- Pełnomocnika ds. SUMP w Ministerstwie Infrastruktury.

Istotną kwestią z punktu widzenia partycypacji społecznej jest powołanie komitetu sterującego na poziomie krajowym. Analogicznych rozwiązań nie przewidziano jako obligatoryjnych dla poszczególnych PZMM. Realizację kamienia milowego E2G zakończono w terminie.

Sukcesem okazało się też wdrażanie kamienia milowego E5G, mającego horyzont czasowy zdefiniowany na koniec drugiego kwartału 2025 r. Celem było 30 miejskich obszarów funkcjonalnych z wdrożonymi planami zrównoważonej mobilności miejskiej, przy czym plany te muszą być zgodne z koncepcją SUMP zawartą w nowym Komunikacie dotyczącym ram mobilności miejskiej UE z 2021 r. Cel ten udało się osiągnąć rok wcześniej⁸.

Sukces we wdrażaniu kamieni milowych dotyczących PZMM wynikał z systemu zachęt. Z jednej strony Ministerstwo Infrastruktury przygotowało narzędzia wsparcia merytorycznego i finansowania dla wdrażania planów, z drugiej – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej uzależniło pozyskiwanie wsparcia unijnego od posiadania tego dokumentu. Można postawić tezę, że **szybkie tworzenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej odbywało się poniekąd kosztem politycznego dojrzewania do zmian w politykach transportowych samorządów, czyniąc z SUMP-ów dokumenty nieodnoszące się do najtrudniejszych wyzwań**, a zwłaszcza silniejszego powiązania polityki przestrzennej z polityką transportową, chociażby poprzez ograniczanie chaosu przestrzennego na suburbiach i zjawiska rozlewania się miast, które dziś jest jedną z głównych przyczyn uzależnienia mieszkańców polskich aglomeracji od samochodów.

8 – Na moment finalizacji prac nad niniejszym raportem repozytorium Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zawierało 31 dokumentów.



UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W TWORZENIU PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Patrząc przekrojowo na plany zrównoważonej mobilności miejskiej, niepodobna pozbyć się wrażenia, że udział społeczeństwa w tworzeniu tych dokumentów jest zazwyczaj bardzo niewielki. Uznać należy, że przynajmniej częściowo jest to pokłosie społecznego postrzegania tych dokumentów jako bardzo ogólnych, które w istocie nie zawierają bezpośrednich wskazań odnośnie do konkretnych działań. Dominujące są raczej sytuacje, w których aktywizacja społeczna zorientowana jest na konkretne projekty czy inwestycje (np. budowa nowej infrastruktury, szczególnie w okolicy miejsca zamieszkania, pracy czy innego, gdzie dana grupa mieszkańców często przebywa). Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są raczej dokumentami koncyliacyjnymi, nietworzącymi tzw. fermentu społecznego, który pozostaje domeną sytuacji i działań, w ramach których występuje wyczuwalne przez społeczność zagrożenie dla istniejącego status quo.

Z wskazanych wyżej powodów zupełnie naturalne jest, że społeczności lokalnej łatwiej skoncentrować się na konkretnym projekcie typu „przebudowa drogi powiatowej w miejscowości X od kilometra A do kilometra B”. Jest to ten etap, na którym widoczne są konkretne rozwiązania typu zwężenia pasów ruchu, wygospodarowanie ciągu pieszo-rowerowego oddzielonego od jezdni roślinnością niskopienną czy wyniesienia tarczy skrzyżowania w kilometrze C. Nadto rozwiązania te są wówczas widoczne w konkretnych lokalizacjach oraz uwarunkowaniach przestrzennych itd. Jest to sytuacja odmienna od bardziej ogólnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej, gdzie mamy raczej do czynienia z zapisami typu „pakiet działań w zakresie reorganizacji infrastruktury drogowej poprzez uwzględnienie potrzeb niezmotywowanych uczestników ruchu”. Nawet jeśli zapisy planu zrównoważonej mobilności miejskiej będą bardziej konkretnie wskazywać proponowane działania (np. „budowa dróg rowerowych”), to nadal jest to zapis bardzo ogólny, który raczej nie przyciągnie tłumów na konsultacje społeczne.

Temat zaangażowania społecznego w proces tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest ujmowany bardzo różnie w poszczególnych dokumentach finalnych. Pewnego rodzaju średnim standardem jest wskazywanie bezpośrednio w tekście dokumentu mniej lub bardziej szczegółowych, skondensowanych informacji na temat przebiegu współpracy ze stroną społeczną. Współpraca ta zazwyczaj miała formę mieszaną, w ramach której wykorzystywano między innymi:



ankiety w postaci
kwestionariuszy
internetowych



grupy fokusowe



wywiady pogłębione



działania o charakterze
warsztatowym

Część dokumentów enumeratywnie wskazuje m.in. poniższe dane:

- liczebność uczestników warsztatów,
- wielkość próby w badaniach telefonicznych,
- strukturę próby w badaniach telefonicznych,
- dane adresowe miejsc, w których odbywały się spotkania otwarte z mieszkańcami (interesariuszami),
- liczbę złożonych formularzy z uwagami.

W części przypadków można jednak zaobserwować podejście bardziej szczegółowe. Cechuje się ono tym, że równoległe do samego planu zrównoważonej mobilności miejskiej publikowane są załączniki do głównego dokumentu, a sama ich publikacja ma charakter czytelny (jasno sprecyzowane informacje, dotyczące na przykład tego, gdzie i w jakim terminie odbywały się spotkania, a także jak liczny był udział strony społecznej) i udostępniany w sposób intuicyjny (np. pod wyraźnie zaznaczonym linkiem czy jako kolejny dokument z całej listy). Jest to przeciwieństwo sytuacji, w których jedynym dokumentem udostępnianym w sposób intuicyjny jest sam plan. Pamiętać należy, że właśnie z uwagi na obligo szerokiego udziału społecznego w fazie wypracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej **sytuacja, w której na miejskiej stronie internetowej pojawia się wyłącznie plan, a ewentualnych raportów z konsultacji społecznych można próbować szukać na łamach biuletynu informacji publicznej, jako załącznika do zarządzenia prezydenta, nie powinna mieć miejsca.** Wszelkiego rodzaju raporty, stanowiące uzupełnienie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, są ważnym źródłem wiedzy na temat nie tyle finalnych ustaleń, ujętych w dokumencie, co samego procesu jego tworzenia.

Przykładowo plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszaru funkcjonalnego Szczecina został opublikowany łącznie z raportami z konsultacji społecznych oraz badań ilościowych i jakościowych. Każdy z tych raportów stanowi odrębny dokument, a wszystkie łącznie składają się na fundament finalnego planu⁹. Podobnie jest w przypadku dokumentu przygotowanego dla zielonogórsko-nowosolskiego obszaru funkcjonalnego. Na podstronie internetowej zebrano odsyłacze do wszystkich dokumentów, składających się na określoną, logiczną całość¹⁰. Obok samego planu są tu raporty z poszczególnych

9 – Strona internetowa Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, URL: som.szczecin.pl/sump/2023/12/08/dokumentacja-do-pobrania/ [dostęp: 22.05.2024 r.].

10 – Strona internetowa miasta Zielona Góra, URL: https://www.zielona-gora.pl/PL/1776/8846/Ostateczna_wersja_Planu_Zrownowazonej_Mobilnosci_Miejskiej_dla_Zielonogorsko-Nowosolskiego_Obszaru_Funkcjonalnego_przyjeta_przez_rady_wszystkich_gmin_z_obszaru_ZNOF_wraz_z_kompletem_dokumentow_w_tym_dotyczacych_SOOS/ [dostęp 23.04.2024 r.].

etapów konsultacji społecznych i zestaw uwag zgłoszonych do projektu planu zrównoważonej mobilności miejskiej oraz do prognozy jego oddziaływania na środowisko.

Czytelny układ dokumentów obrazujących poszczególne etapy konsultacji społecznych (odpowiadających poszczególnym etapom tworzenia planu) zastosowano w przypadku planu obejmującego Warszawę oraz jej obszar funkcjonalny¹¹. W odniesieniu do każdego raportu z konsultacji wskazano bowiem etap, którego dotyczy, tj. odpowiednio:



W kontekście całości prac nad dokumentem brakuje podobnego typu raportu z badań ankietowych.

Podobnie szeroki zakres raportowania badań zaobserwować można w odniesieniu do planu zrównoważonej mobilności miejskiej opracowanego dla Jastrzębia-Zdroju, Rybnika, Żor oraz terenów powiatów: raciborskiego, rybnickiego oraz wodzisławskiego. Dokument przygotowany dla wskazanego wyżej obszaru wyróżnia się tym, że wśród załączników ujęto także dodatkowy raport, którego przedmiotem są analizy prawne¹².

Celne spostrzeżenie zostało ujęte w planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla Dębicy i jej okolic. Wizyty studyjne i zaangażowanie terenowe zespołu projektowego mogą służyć jako katalizator zainteresowania społecznego. Mieszkańcy, widząc, że „coś się dzieje”, zaczynają się tym interesować¹³.

Typowa jest jednak większa lakoniczność w dzieleniu się informacjami o udziale strony społecznej i ograniczenie się do mniej lub bardziej szczegółowego opisu w tekście samego planu. Przykładem takiego podejścia może być Gorzów Wielkopolski¹⁴. Możliwa jest także sytuacja, w której różnego rodzaju raporty cząstkowe, obrazujące proces konsultacji (czy też innego rodzaju zaangażowania partnerów społecznych) są udostępniane, jednak dostęp do nich jest w jakiś sposób utrudniony, np. poprzez publikację raportów w zupełnie innym miejscu.

11 – Strona internetowa Stowarzyszenia Metropolia Warszawa, URL: <https://sm.waw.pl/sump/> [dostęp: 23.05.2024 r.].

12 – Strona internetowa Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, URL: <https://subregion.pl/mobilnosc/> [dostęp 23.05.2024 r.].

13 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Dębicko-Ropczyckiego Obszaru Funkcjonalnego, przyjęty 27 grudnia 2023 roku uchwałą nr LXXXVI/657/2023 Rady Miejskiej w Dębicy, s. 13.

14 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, przyjęty 21 czerwca 2023 roku uchwałą nr LXIV/1115/2023 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, s. 10–15.

Do lakonicznego opisu ogranicza się także treść planu zrównoważonej mobilności miejskiej przygotowanego dla Częstochowy oraz otaczających ją miast i gmin, tworzących subregion północny województwa śląskiego¹⁵. W tym przypadku ograniczono się jedynie do:

- sporządzenia listy technik angażowania społeczeństwa, jakie zastosowano, tj.:
 - informowanie społeczeństwa,
 - konsultacje w formie warsztatów,
 - badania jakościowe (FGI, IDI),
 - badania ilościowe (w gospodarstwach domowych oraz w grupach celowych),
 - umożliwienie zgłaszania uwag,
- określenia liczebności uczestników pierwszego etapu konsultacji oraz terminu przeprowadzenia tego etapu,
- dokumentacji zdjęciowej spotkań.

Co ciekawe, w tekście opisano pierwszy etap konsultacji i... na tym zakończono opis współpracy ze stroną społeczną!

Równie ważną kwestią, co dostępność danych, jest także ich jakość. Standardem jest poprzestawanie na przekrojach badań obejmujących całość próby, tj. mieszkańców bez podziału na grupy, np. w zakresie realizowanych sposobów poruszania się lub preferencji dotyczących sposobów poruszania się. Ewentualne przekroje szczegółowe dzielą próbę przede wszystkim w zależności od miejsca zamieszkania (zazwyczaj wyróżniany jest rdzeń oraz pozostała część obszaru funkcjonalnego). Ze świecą szukać porównania, na ile preferencje kobiet są podobne (bądź różne) względem preferencji mężczyzn lub jak kształtują się preferencje w poszczególnych kategoriach wiekowych respondentów.

Wydaje się, że przynajmniej w niektórych, szczególnych przypadkach, prezentowane dane powinny być okraszone choćby zdaniem komentarza. Przykładem takiej sytuacji jest wynik badań, przeprowadzonych na potrzeby planu zrównoważonej mobilności miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna. Wskazuje on, że dla jednego procenta mieszkańców Olsztyna pożądanym sposobem dotarcia do pracy byłby autobus PKS lub komercyjny bus¹⁶. Z racji naturalnej dominacji komunikacji miejskiej na terenie miasta wynik taki budzi zrozumiałe zdziwienie – odbiorcę planu nurtuje pytanie, czy osoby te pracują poza Olsztynem (i na przykład obecnie jeżdżą samochodem, ale z powodu cen paliwa chciałyby zmienić nawyki transportowe), czy też jest jakieś inne wytłumaczenie tego fenomenu. Podobnie dwuprocentowe wskazania, dotyczące preferowania pociągu jako podstawowego narzędzia mobilności, każą zastanowić się, czy mamy w tych przypadkach do czynienia z:

- respondentami, których ambicje zawodowe wykraczają poza Olsztyn i chcieliby pracować hybrydowo w którymś z większych ośrodków (np. w Warszawie), dojeżdżając pociągiem dalekobieżnym,
- osobami, dla których korki drogowe są na tyle duże, że chcą je pokonać w kilka minut „teleportem”, jakim jest kolej w miastach,
- osobami, które chciałyby przeprowadzić się bliżej stacji kolejowej, tak aby korzystać z dobrodziejstw tego środka transportu.

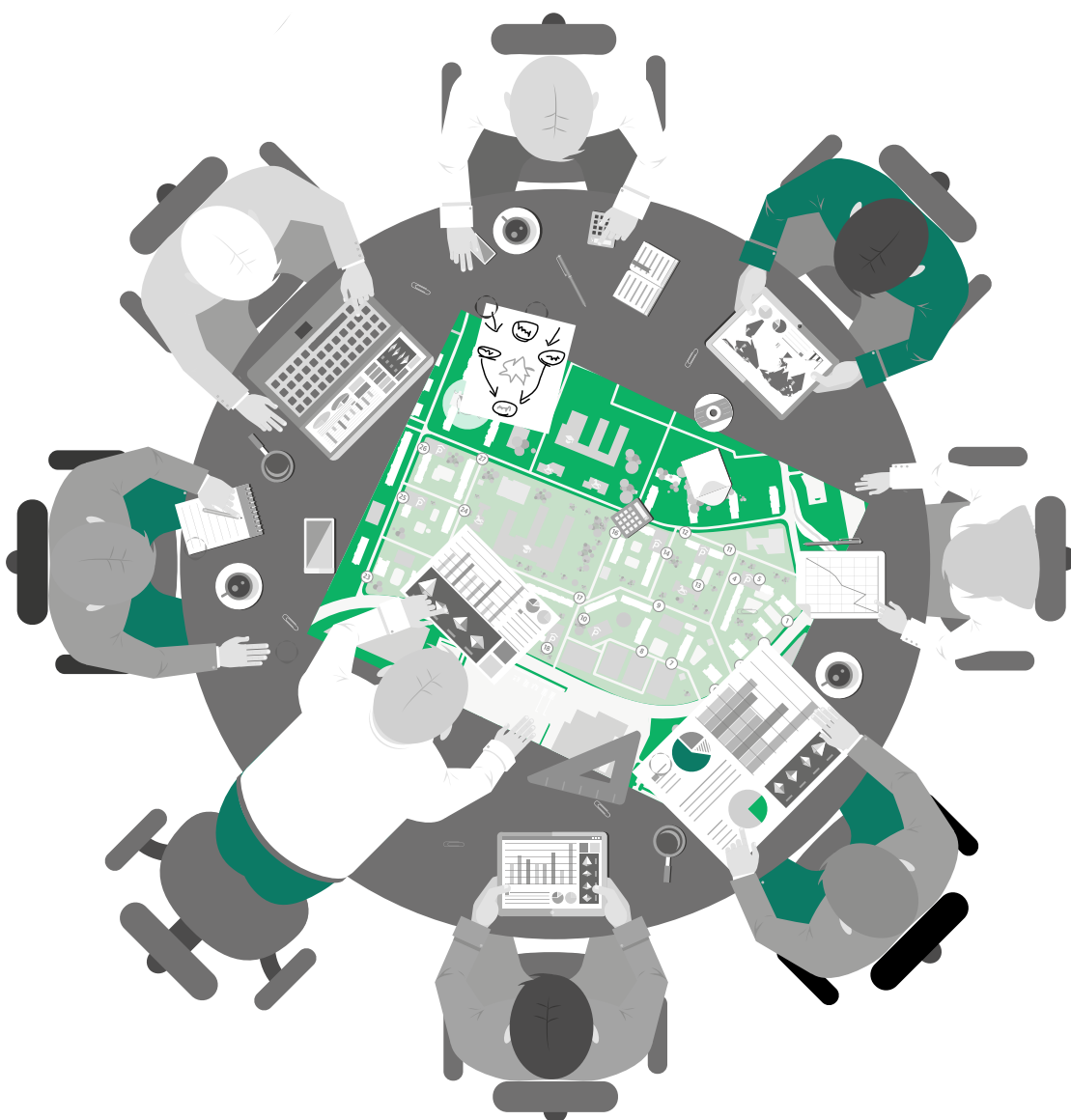
15 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego, przyjęty 14 grudnia 2023 roku uchwałą nr 1149. LXXXV.2023 Rady Miasta Częstochowa, s. 18–19.

16 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna 2030+, przyjęty 26 sierpnia 2022 roku uchwałą nr L/795/2022 Rady Miasta Olsztyna, s. 38.

Powyższy przykład obrazuje, że **same dane dotyczące preferencji mogą okazać się niewystarczające dla bliższego poznania motywacji członków społeczności lokalnych.**

O ile dla uzyskania ogólnego obrazu mobilności i kierunków jej rozwoju tego rodzaju uogólnione analizy są wystarczające, o tyle koncentrowanie się wyłącznie na ogólnych przekrojach nie odpowie na pytanie, jaki procent badanych jest niezadowolony ze swojej obecnej mobilności, a na ile – realizowane przemieszczenia są właśnie tymi, które najbardziej odpowiadają danemu respondentowi. Innymi słowy – jaki odsetek tych, którzy dziś poruszają się pieszo, pozostałoby przy tym sposobie przemieszczania się, a jaki odsetek z nich wybrałby inną formę komunikacji.

Szczegółową analizę procesu angażowania społecznego w tworzenie wybranych planów zrównoważonej mobilności miejskiej ujęto w formie załącznika do niniejszego raportu.



ZAUWAŻALNOŚĆ TEMATYKI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W INTERNECIE

Jednym z elementów analizy określającej zainteresowanie społeczne planami zrównoważonej mobilności miejskiej było użycie narzędzia, jakim jest Google Trends. W analizie uwzględniono słowa kluczowe oraz częstotliwość ich wyszukiwania, a także regiony, w których dominowały zapytania. Wyniki prezentuje poniższa tabela:

Tabela 1. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej, plany transportowe i dokumenty planistyczne w Google Trends

Słowo kluczowe	Okresy szczytowe zapytań	Województwa i względne wskaźniki zainteresowania tematem
Plan zrównoważonej mobilności miejskiej	Zima 2020/2021, (pozostały czas bardzo niskie)	Dolnośląskie (100), pomorskie (100), małopolskie (100) i mazowieckie (1), reszta (0)
SUMP	Zima 2020/2021 oraz począwszy od 2022 r., (pozostały czas bardzo niskie)	Śląskie (100), pomorskie (100), zachodniopomorskie (93), lubuskie (93), świętokrzyskie (93), [...] najmniej lubelskie (62)
Sustainable Urban Mobility Plan	Marzec 2020 r. i sierpień 2023 r., (pozostały czas bardzo niskie)	Za mało danych na jakąkolwiek prezentację regionalną
Plan transportowy	Maj 2024 r., (pozostały czas bardzo niskie)	Łódzkie (100), kujawsko-pomorskie (100), pomorskie (100), mazowieckie (50), wielkopolskie (50), śląskie (50), małopolskie (50), reszta (0)
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego	Stale, bardzo wysokie zainteresowanie w ostatnich 5 latach	Małopolskie (100), świętokrzyskie (90), [...] najmniej podkarpackie (53).
MPZP	Wysokie i nadal rosnące zainteresowanie	Małopolskie (100), dolnośląskie (61), [...] najmniej kujawsko-pomorskie (22).
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	Stale, przeciętne zainteresowanie w ostatnich latach	Mazowieckie (100), małopolskie (88), [...] najmniej opolskie (54).

Źródło: opracowanie własne.

Analiza dokonana za pomocą narzędzia Google Trends nie pozwala na sformułowanie szczegółowych wniosków dotyczących zainteresowania polskich użytkowników Internetu poszukiwaniem informacji na temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Temat ten praktycznie nie istnieje w zapytaniach kierowanych do wyszukiwarki Google. Dla porównania, zapytania o dokumenty planistyczne wynikające z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym są stabilne w czasie, a liczba zapytań pozwala identyfikować różnicowanie regionalne.

Na podstawie wyników z Google Trends można postawić tezę, że PZMM – w przeciwieństwie do planów zagospodarowania przestrzennego – nie stały się dokumentem funkcjonującym w szerszej świadomości społecznej. Fakt ten nie sprzyja zaangażowaniu społecznemu w konsultacje społeczne oraz budowie konsensusu społecznego wokół celów i narzędzi zrównoważonego rozwoju transportu.

SFERA DIAGNOZY

Podstawą właściwej realizacji polityki zrównoważonej mobilności jest prawidłowo wykonana diagnoza sytuacji wyjściowej. Ważnym dokumentem w tym kontekście jest raport strategiczno-diagnostyczny. Przyjmuje on formę załącznika do właściwego planu zrównoważonej mobilności miejskiej i powinien szczegółowo ujmować stan wyjściowy, czyli stan początkowy w chwili przystępowania do realizacji PZMM. W praktyce w odniesieniu do znacznej części przygotowanych planów zrównoważonej mobilności miejskiej raport strategiczno-diagnostyczny nie jest publikowany razem z PZMM. Jakkolwiek w treści planów zawarta jest synteza diagnozy, to wspomniane wyżej raporty znacząco poszerzają spojrzenie na proces tworzenia PZMM (także w kontekście społecznego współuczestnictwa). Raport strategiczno-diagnostyczny ukazuje także PZMM na tle innych dokumentów, takich jak przede wszystkim strategia rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego czy plany transportowe.

Sfera diagnostyczna jest silnie powiązana z udziałem społecznym w procesie tworzenia PZMM. Z jednej strony ocena stanu wyjściowego powinna zostać uwzględniona w badaniach opinii. W ramach badań należy dążyć do poznania aspektów jakościowych i postrzegania społecznego tego, co jest zawarte we właściwej diagnozie (np. jeśli na danym terenie zrealizowano inwestycję drogową, to badania powinny w sposób pogłębiony zderzyć ze sobą korzyści kierowców z wygodniejszej jazdy z uciążliwościami związanymi z hałasem, których doświadczają mieszkańcy obszaru przy drodze). **Badania społeczne nie powinny natomiast zastępować danych liczbowych o charakterze obiektywnym** (np. danych dotyczących punktualności transportu publicznego czy w ogóle stopnia realizacji kursów).

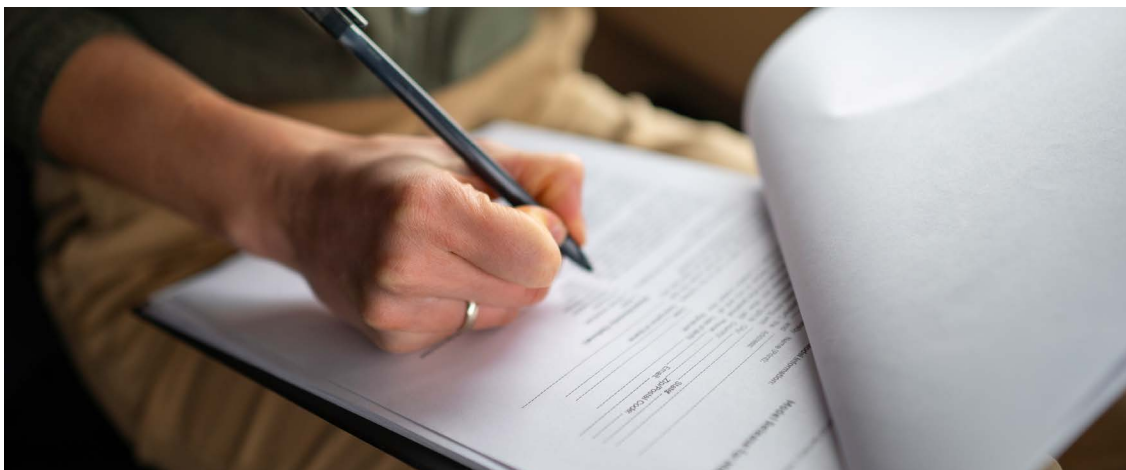
Dużym problemem pozostaje kwestia wewnętrznej spójności diagnozy – czasami można bowiem w ramach tego samego dokumentu spotkać zapisy, które są wzajemnie sprzeczne. Ten problem może dotyczyć nawet bardzo podstawowych zagadnień, związanych choćby z zagospodarowaniem przestrzennym. Oto w Planie dla MOF Olsztyna w analizie SWOT można przeczytać, że do silnych stron rozpatrywanego obszaru zaliczyć można skoncentrowanie zabudowy przy głównych ciągach komunikacyjnych¹⁷. Zapis taki sugeruje, że problem niekontrolowanego rozlewania się miasta – w tym przypadku Olsztyna – na sąsiadujące gminy podmiejskie, tzw. obwarzanek nie występuje (lub występuje co najwyżej w niewielkim stopniu). Tymczasem w części diagnostycznej¹⁸ pojawia się sformułowanie wskazujące coś dokładnie przeciwnego: że gminy ościenne Olsztyna zostały dotknięte w sposób szczególny procesami niekontrolowanej suburbanizacji – na tyle silnej, że wymagającej zatrzymania.

Podobne niezgodności można znaleźć w planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla Wrocławia i jego obszaru funkcjonalnego. W dwóch miejscach analizy SWOT znajdujemy odmienną ocenę względem systemu kolei pasażerskiej, nadto w każdym z przypadków podstawą oceny jest zupełnie inne kryterium. W odniesieniu do samego miasta kolej zdiagnozowano jako silną stronę, a podstawą oceny jest intensywność ruchu (czyli liczba pociągów). Dla odmiany dla gmin bezpośrednio otaczających Wrocław kolej została uznana za słaby punkt. Jako argumentację wskazano tu niestabilność oferty oraz jej słabe dostosowanie do potrzeb pasażerów. Wydaje się, że **w sytuacji, gdy jest mowa o połączeniu dwóch obszarów: miasta i jego „obwarzanka”, diagnoza powinna mieć charakter kompleksowy, wielokryterialny**. Jeśli godziny kursowania pociągów są niedostosowane do potrzeb ludności, to nawet jeśli pociągów jest dużo, oferta nie będzie stanowiła silnej strony podczas wdrażania zrównoważonej mobilności. Kłuje w oczy brak pewnej systematyczności w podejściu – odbiorca w końcu nie wie, czy ta kolej jest raczej „dobra” czy raczej „zła”¹⁹.

17 – Tamże, s. 32.

18 – Tamże, s. 10.

19 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, przyjęty 23 czerwca 2022 roku uchwałą nr LIV/1471/22 Rady Miasta Wrocławia, s. 35–36.



Stosunkowo rzadko w diagnozach pojawiają się poważniejsze analizy zgromadzonych danych liczbowych. **Brakuje zarówno analiz w ujęciu dynamicznym** (za pomocą których można by było pokazać takie zjawiska, jak np. zmiany w pracy eksploatacyjnej transportu publicznego, zmiany długości dróg rowerowych, zmiany wysokości nakładów na utrzymanie sieci drogowej itp.), **jak i tych porównawczych** (np. w jaki sposób kształtuje się poziom cen biletów autobusowych względem podobnej wielkości ośrodków czy jaka jest długość dróg rowerowych względem podobnej wielkości ośrodków). Dodatkowo skorelowanie obu tych rodzajów analiz mogłoby przedstawić sytuację transportową na terenie danego ośrodka (czy też danego miejskiego obszaru funkcjonalnego) w sposób zdecydowanie bardziej konkretny aniżeli proste hasła analizy SWOT czy opisowa diagnoza.

Obszarem, który zdecydowanie powinien zostać poddany głębszej analizie, jest polityka parkingowa w zakresie zarówno parkowania samochodów osobowych, jak i miejsc krótkoterminowego postoju dla pojazdów dostawczych. Trudno znaleźć informacje dotyczące na przykład stawek opłat, zwłaszcza w ujęciu dynamicznym. Powszechnie występujący postulat budowy parkingów buforowych (Park & Ride) nie znajduje oparcia choćby w analizie liczby i dostępności miejsc w obszarach, z których chce się samochody „przerzucić” do obiektów P&R, by kontynuowały jazdę transportem publicznym.

Warto w tym miejscu przytoczyć przykład planu zrównoważonej mobilności miejskiej opracowanego dla północnej części województwa świętokrzyskiego („Miasta Północy”). Poszczególne elementy mobilnościowego ekosystemu zostały w nim opisane w bardzo różny sposób. Mamy zatem ujęte następujące kwestie²⁰:

- rozwój dróg rowerowych – z podaniem konkretnych danych i pokazaniem rozwoju na przestrzeni lat (bardzo pozytywne ujęcie dynamiczne!), co nie tylko pozwala poznać stan tego ważnego elementu mobilności na moment przyjmowania planu do wdrożenia, lecz także obrazuje procesy, jakie zachodziły w kilkuletnim okresie poprzedzającym,
- dokładne dane na temat stopnia nasycenia samochodami elektrycznymi – co mimo istotnej wagi dla przyszłej mobilności obecnie sprawia wrażenie zbyt dużego koncentrowania się na ekstremalnie wąskiej niszy, ponieważ jest mowa o ułamku promila pojazdów,
- obraz transportu zbiorowego kształtowany przez ilość taboru – co jedynie w sposób bardzo pośredni może pokazywać skalę oferty przewozowej,
- opis kolei przez pryzmat wyłącznie infrastruktury, również bez wskazania poziomu rozbudowania oferty – i to pomimo faktu, że to właśnie kolej stanowi naturalny kręgosłup i spoiwo obszaru objętego planem.

²⁰ – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Północy, przyjęty 28 grudnia 2023 roku uchwałą nr LXXXVIII/153/2023 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, s. 27–37.

Z jednej strony w sferze diagnostycznej pojawiają się elementy analizy dynamicznej – jak w przypadku opisu rozwoju infrastruktury rowerowej. Z drugiej wskazać można elementy, których opis jawi się jako bardzo lakoniczny w stosunku do rzeczywistych potrzeb rzetelnej diagnozy, jak choćby w zakresie zbiorowych form przemieszczania się.

Można wskazać, że także opisy zawarte w raportach diagnostycznych powinny być konkretniejsze. Przykładem może tu być opis transportu publicznego w subregionie południowym województwa śląskiego. Sformułowanie: „Bardzo mała liczba linii komunikacyjnych kursujących w obrębie gminy, połączona z niską częstotliwością kursowania, a często także niedostosowane przebiegi kursów i godziny odjazdów środków transportu zbiorowego uniemożliwiają dojazd do miejsc pracy, miejsc nauki, urzędów gmin, ośrodków zdrowia, placówek handlowych, innych punktów wymiany pasażerów” jest do tego stopnia ogólne, że mogłoby wypełnić większość raportów diagnostycznych i stanowi przejaw swoistego rodzaju generalnego utyskiwania na rzeczywistość, podobnie jak dalsze treści, mówiące o trudnościach w korzystaniu z połączeń przesiadkowych czy braku synchronizacji²¹. Tego typu sformułowania wyglądałyby znacznie lepiej, gdyby zostały poparte konkretnymi przykładami, np. opisem sytuacji, w której jakiś autobus odjeżdża pięć minut przed przyjazdem innego, z którego byłaby szansa na skorzystanie z przesiadki.

Jak wspomniano na wstępie niniejszego rozdziału, pełna diagnoza stanu wyjściowego powinna się znaleźć w raporcie strategiczno-diagnostycznym, zaś w samym PZMM jedynie synteza. Nie zmienia to faktu, że nawet w raportach strategiczno-diagnostycznych w wielu przypadkach brakuje ujmowania tak podstawowych informacji, jak choćby wielkość pracy eksploatacyjnej publicznego transportu zbiorowego.



Źródło: Rowerowy Poznań

21 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, przyjęty 23 listopada 2023 roku uchwałą nr LXV/1448/2023 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej, s. 164–165.

NARZĘDZIA WZMACNIAJĄCE ROLĘ MOBILNOŚCI AKTYWNEJ W PRZEMIESZCZANIU SIĘ NA TERENACH ZURBANIZOWANYCH

Podstawowym – obok wyzwań związanych z potrzebą hamowania kryzysu klimatycznego – celem planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest poprawa stanu powietrza i jakości życia. W tym kontekście aktywne formy mobilności urastają do jednego z kluczowych narzędzi kształtowania dobrostanu mieszkańców. Generalnie malejąca aktywność fizyczna ludzi, skorelowana z rosnącą zależnością od samochodów w codziennym życiu, staje się coraz poważniejszą przyczyną chorób cywilizacyjnych, jak cukrzyca czy otyłość. Z tego względu **zachęcanie do przemieszczania się z wykorzystaniem siły własnych mięśni jest jednym z najważniejszych aspektów wdrażania mobilności zrównoważonej**. Nadto zaznaczyć należy, że mobilność aktywna pozwala doświadczać miasta w najbardziej naturalny sposób, ułatwia interakcje z innymi mieszkańcami, a w efekcie pomaga w budowaniu więzi społecznych.

Choć mobilność aktywna jest najbardziej naturalnym sposobem przemieszczania się, realizowanym przez w zasadzie każdego człowieka, równocześnie jest bardzo niedoceniana w sferze polityki transportowej. Jedną z przyczyn może być to, że znacznie trudniej podlega kwantyfikacji, nietatwo też ująć ją w ramy formalne – a stan ten dotyczy w największym stopniu ruchu pieszego.

Przykładem swoistej marginalizacji zagadnień związanych z mobilnością aktywną może być treść dokumentu opracowanego dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Zawarta w nim lista zjawisk sprzecznych z wizją i celami planu zasadniczo nie odnosi się do obszaru mobilności aktywnej. Pojawiają się jedynie²²:

- kwestie natury ogólnej:
 - niekontrolowana suburbanizacja,
- aspekty środowiskowe:
 - wzrost emisji spalin, będący pokłosiem wzrostu liczby pojazdów spalinowych,
- zagadnienia odnoszące się do transportu:
 - łatwość parkowania w centrach miast,
 - dezintegracja transportu publicznego,
 - brak koordynacji rozkładów jazdy transportu publicznego,
 - słabość transportu kolejowego.

Widać zatem, że transport publiczny został ujęty na tyle szczegółowo, że wśród strategicznych zjawisk, warunkujących sytuację wyjściową planu, znalazły się aż dwa punkty odnoszące się do tego rodzaju mobilności (dodatkowo wzajemnie powiązane), podczas gdy nie pojawia się nic związanego z mobilnością aktywną. Przyczyn takiego stanu rzeczy upatrywać należy w skali działań związanych z infrastrukturą: droga (przede wszystkim samochodowa, ale także rowerowa) jest postrzegana jako coś fizycznie dużego, okazałego; jako inwestycja o skali na tyle istotnej, że niepodobna jej pominąć. Zupełnie przeciwnie jest w odniesieniu do chodników, które są postrzegane jako drobne, możliwe do wykonania „przy okazji”; jako coś, co nie wymaga dedykowanego planowania i doglądania.

²² – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, przyjęty 21 czerwca 2023 roku uchwałą nr LXIV/1115/2023 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, s. 24.

Wśród narzędzi promowania mobilności aktywnej wskazać można kampanie, które były prowadzone w Olsztynie, w szczególności te skierowane do dzieci przedszkolnych i szkolnych. Hasło „Sam sobie sterem – do szkoły pieszo i rowerem” nie tylko wzmacnia nacisk na mobilność aktywną, lecz także podnosi znaczenie samodzielności wśród młodego pokolenia. Pojawia się jednak pytanie, dlaczego plakaty tej kampanii umieszczane były w autobusach, a nie w szkołach – z logicznego punktu widzenia jeśli adresatem akcji były dzieci dowożone w fotelikach samochodowych i/lub ich rodzice, to umieszczając plakat w szkole jesteśmy w stanie dotrzeć z przekazem do właściwych adresatów, podczas gdy w sytuacji jego umieszczenia w autobusie główne grupy docelowe raczej nawet nie zauważą tej kampanii²³.

Trzeba jednak mieć na uwadze, że naturalną cechą mobilności aktywnej jest jej ogromna powszechność, ale też rozproszenie i rozdrobnienie, co niesie za sobą określone następstwa. Nie ma możliwości ujmowania w planach np. sieci chodników na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego lub ich kategoryzowania na „główne chodniki komunikacyjne”, „chodniki znaczenia miejscowego” itp. – byłoby to po prostu absurdalne na obecnym etapie. Z tego też względu, w przeciwieństwie do np. budowy nowej trasy tramwajowej, raczej wskazuje się na konieczność opracowania standardów pieszych i konsekwentnego ich wdrażania.

Ważnym aspektem mobilności aktywnej jest jej komplementarny charakter względem innych form przemieszczania się. To, że przykładowo ruch pieszy doskonale komponuje się jako uzupełnienie transportu zbiorowego, widoczne jest choćby w planie zrównoważonej mobilności miejskiej, przygotowanym dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania. Wyznaczenie izochron pieszych do przystanków kolejowych jest dobrym przykładem wykorzystania mobilności aktywnej na tzw. ostatniej mili²⁴.

Ważny postulat dotyczący pieszych i rowerzystów, którego uwzględnienie w planach zrównoważonej mobilności miejskiej jest konieczne, to zwiększenie bezpieczeństwa tych grup w ruchu drogowym.

Argumentem za jego spełnieniem jest fakt, że niechęć do korzystania na przykład z roweru jest często uzasadniana niskim poczuciem bezpieczeństwa (realnym – w przypadku aktywnych rowerzystów oraz spodziewanym – w przypadku pozostałych osób). Równocześnie jednak można znaleźć przykłady, w których bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu nie jest traktowane priorytetowo, lecz raczej jedynie jako element większej całości, przy czym owa „całość” ma charakter drogowy (a zatem prosamochodowy)²⁵.

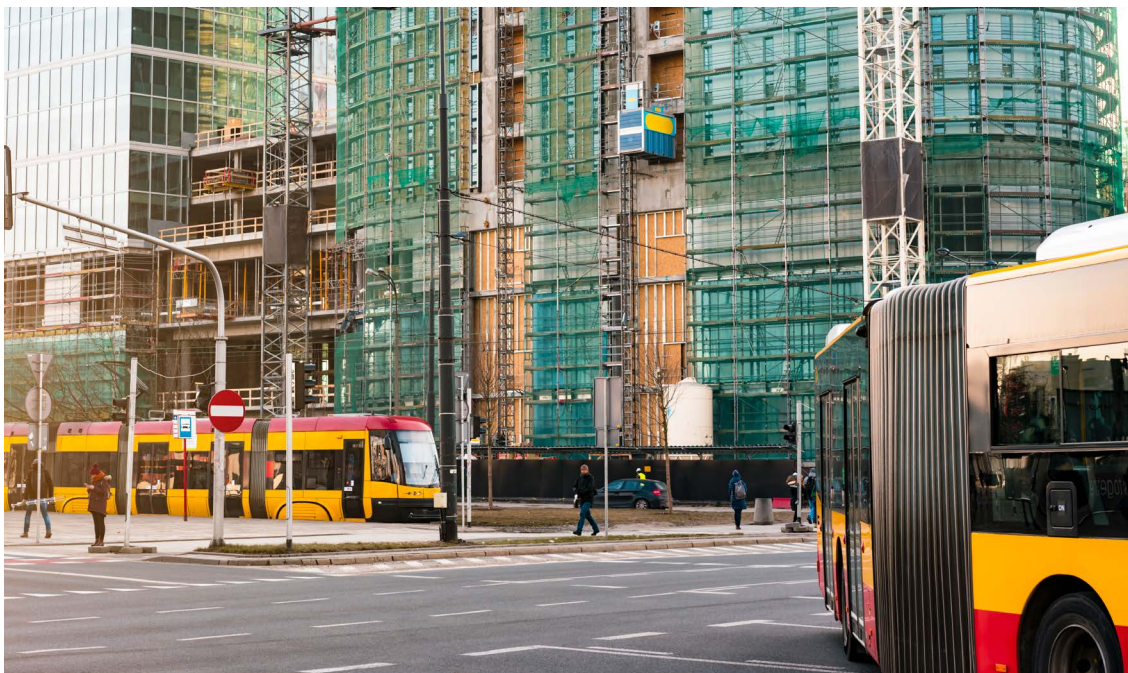
Warto też pamiętać, by „do ludzi mówić po ludzku”, w kontekście tworzenia wszelkich planów z udziałem społecznym, co do których potrzebna jest akceptacja społeczna. Zbyt wyszukane określenia, w szczególności te będące kalką językową nieodpowiednią dla danej sytuacji, zmniejszają czytelność dokumentu. Przykładem służy tu choćby plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszaru funkcjonalnego Siedlec. Można się domyślać, że działania w ramach celu 4 „rozwój mobilności aktywnej” nakierowane są na to, by więcej ludzi chodziło pieszo bądź poruszało się rowerami. Kierunek jest ze wszech miar słuszny, a opis dobrze podkreśla znaczenie aktywności fizycznej dla zdrowego stylu życia, a także niedyskryminacyjny charakter tego rodzaju przemieszczeń oraz infrastruktury im dedykowanej. No właśnie – czy w dokumentach, których społeczne współtwórstwo jest podkreślane na każdym etapie, powinno się wspominać po prostu o chodnikach lub drogach dla pieszych czy raczej o „infrastrukturze pieszej”? Zupełnie niezrozumiałe dla przeciętnego odbiorcy może być wskazywanie jako kierunku działań „punktowej infrastruktury pieszej”. Nie wiadomo, czy nawet po głębszym namyśle odbiorca dojdzie do wniosku (wcale niekoniecznie prawdziwego), że może chodzić o dostawienie ławek przy chodnikach, by osoby starsze nie musiały pokonywać na raz całej, niekiedy dla tych osób zbyt długiej trasy, np. do przychodni lekarskiej²⁶.

23 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna 2030+, przyjęty 26 sierpnia 2022 roku uchwałą nr L/795/2022 Rady Miasta Olsztyna, s. 33.

24 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku, przyjęty 21 grudnia 2023 roku uchwałą nr XCV/1825/VIII/2023 Rady Miasta Poznania, s. 112.

25 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+, przyjęty 30 października 2023 roku uchwałą nr CIV/985/2023 Rady Miejskiej w Radomiu, s. 47.

26 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+, przyjęty 30 listopada 2023 roku uchwałą nr LXXVII/722/2023 Rady Miasta Siedlce, s. 52–53.



LOKALNY TRANSPORT ZBIOROWY W PLANACH ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Publiczny transport zbiorowy pozwala zaspokajać te potrzeby społeczno-gospodarcze mieszkańców, które są związane z koniecznością pokonywania większych dystansów – w domyśle niemożliwych do pokonania pieszo. Równocześnie znajduje on zastosowanie wszędzie tam, gdzie potrzeby nie mają charakteru zindywidualizowanego – warunkiem sensowności funkcjonowania transportu publicznego jest agregowalność potrzeb przewozowych mieszkańców do skali, w której racjonalne jest uruchamianie przewozów zbiorowych.

Kluczowym zadaniem publicznego transportu zbiorowego jest przewóz do szkół i zakładów pracy, a także obsługa imprez masowych, centrów miast czy centrów handlowych. Tego rodzaju miejsca generują ruch na tyle skoncentrowany, że z wykorzystaniem autobusu czy tramwaju możliwe jest „hurtowe” przewiezienie jednorazowo kilkudziesięciu osób. W sytuacji, gdy do danej szkoły średniej trzeba dowieźć na godzinę ósmą kilkaset uczennic i uczniów, transport zbiorowy jest najbardziej naturalnym narzędziem mobilności. Do korzystnych warunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy odpowiedni stopień koncentracji zabudowy terenu. Zabudowa rozproszona nie sprzyja transportowi zbiorowemu, ponieważ w każdym przypadku wystąpi co najmniej jeden z czynników obniżających ich konkurencyjność, wymienionych poniżej:

- wydłużenie przejazdów, skutkujące:
 - pogorszeniem konkurencyjności pod względem czasu przejazdu w porównaniu do alternatyw,
 - wzrostem kosztów świadczenia usług,
- niższa dostępność,
- relatywnie niski poziom wykorzystania taboru.

Na przeciwnym biegunie leży zabudowa zwarta. W przypadku np. osiedla mieszkaniowego posadowiony centralnie przystanek autobusowy stanowi magnes przyciągający znacznie więcej osób niż taki sam przystanek posadowiony na środku zabudowy wiejskiej. Z tego powodu mocny nacisk na zbiorowe formy mobilności pozostaje domeną ośrodków silnie zurbanizowanych, podczas gdy w miastach małych jego rola jest w naturalny sposób bardziej ograniczona.

Analizując treść poszczególnych dokumentów, dostrzec można duże zróżnicowanie w podejściu do zagadnień publicznego transportu zbiorowego. Niektóre plany opisują ten temat z większą dbałością o detale, inne – przeciwnie, zawierają jedynie ogólnikowe opisy. Co istotne, **w zasadzie w każdym przypadku zespoły programujące rozwój zrównoważonej mobilności mają dostęp do danych, za pomocą których system publicznego transportu zbiorowego mógłby być zobrazowany znacznie bardziej rzetelnie niż ma to miejsce w dokumentach.**

Warto w tym miejscu bliżej przyjrzeć się dokumentowi, który został opracowany dla obszaru funkcjonalnego Lublina. Stan docelowy został ukazany z dużą dokładnością, w tym nawet z szacowaniem częstości ruchu pojazdów transportu zbiorowego²⁷. Trzeba jednak mieć na uwadze, że podana intensywność obsługi poszczególnych ciągów nie może być traktowana w kategoriach dogmatycznych – podane częstości ruchu raczej nie dotyczą całej doby ani każdego dnia w roku. Podobnego rodzaju uogólnienie dotyczy kierunków rozwoju oferty, gdzie stosowane są sformułowania o dostosowaniu oferty do potrzeb mieszkańców gmin LOM²⁸.

Warto też zwrócić uwagę na niejednorodność podejścia względem rozbudowy transportu publicznego w poszczególnych typach obszarów, wyróżnionych na potrzeby dokumentu. Jest to przykład silnego zorientowania na powiązania międzygminne (wychodzące z miasta-rdzenia). W odniesieniu do całości obszaru funkcjonalnego ma nastąpić „poprawa połączeń komunikacyjnych”, a także „zwiększenie liczby kursów i/lub pojemności autobusów”, przy czym to drugie z zastrzeżeniem, że ma się pojawić tylko tam, gdzie jest to konieczne (sic!). W odniesieniu do połączeń pomiędzy Lublinem a gminami ościennymi²⁹ wskazuje się natomiast wprost, że konieczne jest radykalne zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Równocześnie z części diagnostycznej nie wynika, że to akurat powiązania Lublina z gminami ościennymi tak bardzo odstają in minus w porównaniu na przykład z powiązaniami, które występują pomiędzy poszczególnymi gminami.

Trudny do zrozumienia jest sposób ujęcia transportu zbiorowego w dokumencie dla wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Stanowiące bazę miejską tego obszaru Koszalin, Kołobrzeg i Białogard organizują usługi komunikacji miejskiej, co do której przedstawiono wyłącznie liczbę linii oraz liczbę pojazdów, które operator danego miasta ma na stanie (dodatkowo bez wykazania rodzaju napędu). Równocześnie w odniesieniu do komunikacji komercyjnej, realizowanej przez przedsiębiorców transportowych w oparciu o oczekiwaną nadwyżkę finansową działalności przewozowej, podano informacje znacznie bardziej szczegółowe, ukazujące liczbę kursów, dla których wydano stosowny dokument zezwalający na świadczenie usług w przewozach regularnych³⁰.

27 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040), przyjęty 2 marca 2023 roku uchwałą nr 1411/XLVII/2023 Rady Miasta Lublin, s. 83 (rys. 6.2.).

28 – Tamże, s. 71 (np. pkt 3.11.2., 3.15.2.).

29 – Tamże, s. 70–71 (pkt 3.9, 3.11, 3.15).

30 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030, przyjęty 23 marca 2023 roku uchwałą nr LXI/880/2023 Rady Miejskiej Koszalina, s. 40–42.

Godny uwagi jest sposób potraktowania publicznego transportu zbiorowego w części diagnostycznej planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla białostockiego obszaru funkcjonalnego. Obok sekcji opisowej dokument zawiera także tabelaryczne zestawienie poniższych aspektów oferty, kierowanej do pasażerów³¹:

- liczba kursów w ciągu doby,
- liczba kursów pomiędzy godziną 6:00 a 7:00,
- średnia częstotliwość kursowania w ciągu doby,
- średnia częstotliwość kursowania w ciągu godziny.

Cztery powyższe parametry dają łącznie dość dokładny obraz funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, ponieważ obrazują intensywność obsługi, ale też ukazują obraz rozłożenia w ciągu doby oferty kierowanej do pasażerów, czyli rzeczywistej dostępności, dostosowanej do potrzeb. Można jedynie żałować, że podobnego rodzaju tabelaryczne zestawienie nie pojawiło się w odniesieniu do wewnętrznych linii Białostockiej Komunikacji Miejskiej.

Stosunkowo dużo informacji na temat publicznego transportu zbiorowego ujęto w planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Torunia. Mimo zastosowania formy opisowej szczegółowo przedstawiono ofertę przewozową, z naturalnym w tym przypadku rozróżnieniem w komunikacji miejskiej na trakcję autobusową oraz tramwajową. Podano nie tylko częstotliwości kursowania linii, lecz również ujęto fakt synchronizacji tramwajowych oraz autobusowych rozkładów jazdy. Opis w dokumencie jest na tyle jasny, że osoba chcąc skorzystać z transportu publicznego może w łatwy sposób oszacować, w jakim stopniu oferta rozkładu jazdy spełnia jej oczekiwania. Warto zwrócić uwagę, że analiza została wzbogacona o odniesienie do innych miast podobnej wielkości, tj. Częstochowy, Radomia, Olsztyna i Rzeszowa³².

Wśród dominujących raczej enigmatycznych zapisów o chęci poprawy oferty transportu publicznego (czy też wzmocnienia jego roli) pozytywnie wyróżnia się dokument wrocławski. Wskaźniki monitorowania postępów we wdrażaniu tamtejszego planu zrównoważonej mobilności miejskiej zawierają bowiem także najbardziej oczywisty z nich, jakim jest praca eksploatacyjna³³ gminnych przewozów pasażerskich w ujęciu rocznym³⁴. Trudno zrozumieć niechęć innych samorządów do wykorzystania tego wskaźnika, wszak jest to miara, którą każda jednostka samorządu terytorialnego zobligowana jest do rocznego sprawozdawania do Głównego Urzędu Statystycznego.

31 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2035, przyjęty 18 września 2023 roku uchwałą nr LXXIV/1018/2023 Rady Miasta Białystok, s. 49–50 (tab. 3.5.).

32 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia – SUMP dla MOFT do roku 2030 (z perspektywą do roku 2040), przyjęty 23 listopada 2023 roku uchwałą nr 1228/23 Rady Miasta Torunia, s. 22.

33 – W dokumencie jest mowa o pracy przewozowej. Niekiedy używa się tych pojęć zamiennie, jednak dla poprawności niniejszego raportu zdecydowano się na skorygowanie oryginalnego zapisu i posłużenie się zwrotem „praca eksploatacyjna”, jako że wozokilometry są jednostką właśnie pracy eksploatacyjnej, zaś pracę przewozową mierzy się w pasażerokilometrach.

34 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, przyjęty 23 czerwca 2022 roku uchwałą nr LIV/1471/22 Rady Miasta Wrocławia, s. 90.



KOLEJ W PLANACH ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Przez dziesięciolecia kolej była (a w praktyce nadal jest) postrzegana jako byt funkcjonujący zupełnie niezależnie od uniwersum samorządów lokalnych. Ukształtowany układ kompetencyjny uległ lekkiej zmianie z chwilą regionalizacji przewozów pasażerskich – urzędy marszałkowskie, realizując zadania organizowania przewozów, w naturalny sposób zaczęły rozwijać kompetencje na tym nowym dla nich polu. Aktywność samorządów lokalnych była (i nadal jest) znikoma i ogranicza się głównie do zaangażowania w infrastrukturę punktową. Przejmowanie budynków dworcowych może być szansą nadania nowych funkcji tym obiektom. W zakresie przewozów natomiast samorządy lokalne w zasadzie nie przejawiają inicjatyw o charakterze aktywnym. Ma to też swoje podłoże w świadomości społecznej, w ramach której kolej jest postrzegana jako coś odrębnego od miejskiego systemu mobilności. Lektura planów zrównoważonej mobilności miejskiej pozwala mieć nadzieję na zmianę dotychczasowego wzorca postrzegania kolei, bowiem dokumenty – w różnym stopniu – ujmują kolej w swojej treści. Nie można jednak pominąć faktu, że **nadal widoczny jest niedostatek współpracy pomiędzy sferą samorządową a szeroko rozumianym sektorem kolei.**

Na potrzebę wielokierunkowego rozwoju kolei wskazuje Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia³⁵. Z jednej strony dostrzega się w nim, że dla zapewnienia właściwej obsługi obszaru niezbędne jest zwiększenie dostępności przestrzennej kolei poprzez tworzenie nowych przystanków. Mieszkańcy, mając bliżej do (sprawnej) kolei, będą zachęceni do zmiany nawyków związanych z mobilnością w następujących kierunkach:

- rezygnacja z pokonania całej trasy samochodem i zmiana środka transportu na pociąg:
 - z dojściem pieszym na przystanek kolejowy,
 - z dojazdem rowerem na przystanek kolejowy,
 - z dojazdem samochodem wyłącznie na przystanek kolejowy,
- rezygnacja z dotychczasowego dojazdu samochodem na przystanek kolejowy (położony dalej) na rzecz:
 - dojścia pieszego na nowy (położony bliżej) przystanek kolejowy,
 - dojazdu rowerem na nowy (położony bliżej) przystanek kolejowy.

35 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, przyjęty 23 czerwca 2022 roku uchwałą nr LIV/1471/22 Rady Miasta Wrocławia, s. 60.

Równocześnie jednak, programując rozwój sieci przystankowej, dostrzega się potrzebę poprawy parametrów eksploatacyjnych sieci kolejowej, tak aby poprzez wzrost prędkości eksploatacyjnej³⁶ zachować konkurencyjność czasową przewozów. Warto, aby PZMM uwzględnił także inne aspekty związane z koniecznością zagwarantowania jak najkrótszego czasu przejazdu pociągami w postaci parametrów taboru dedykowanego do obsługi połączeń aglomeracyjnych (szybkość wymiany pasażerskiej, właściwy stosunek mocy do masy gwarantujący dobre parametry przyspieszenia itp.).

Rangę kolei widać nawet w dokumentach obejmujących planowanie zrównoważonej mobilności na obszarach całkowicie pozbawionych dostępu do kolei. Dobrym przykładem prospektywnego podejścia do wykorzystania kolei w procesach kreowania zrównoważonej mobilności jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic. Dokument ten odnosi się do kolei w trzech aspektach³⁷:

- do autobusowych linii dowozowych, będących przejawem „pozakolejowej” aktywności przewoźnika samorządowego Koleje Małopolskie,
- do planowanej do realizacji inwestycji w postaci połączenia Podłęże–Piekietko, która przetrnie wschodnią część rozpatrywanego obszaru,
- a także w odniesieniu do planowanej w ramach krajowych dokumentów strategicznych budowy linii łączącej Myślenice ze stolicą województwa, tj. Krakowem.

Wydaje się, że tak skonstruowane zapisy dobrze oddają sytuację transportową w całym regionie. Małopolska przed długie dziesięciolecia bazowała na dynamicznym rozwoju usług komercyjnych, realizowanych kilkunasto- bądź kilkudziesięcioosobowymi busami, nierzadko po mniejszych lub większych modyfikacjach. Odbywało się to przy braku rozwoju kolei, co dodatkowo było (i nadal jest) warunkowane układem infrastruktury kolejowej, utrudniającym tworzenie oferty konkurencyjnej tak względem busów, jak i motoryzacji indywidualnej. Model ten jednak osiągnął granice swojego rozwoju, na co złożyły się:

- rozbudowa układu drogowego, ułatwiająca poruszanie się samochodem i tym samym obniżająca pozycję konkurencyjną innych form przemieszczania się,
- stopniowe zwiększanie się liczby samochodów osobowych, pozostających w posiadaniu gospodarstw domowych i związany z tym rozwój transportu indywidualnego,
- stopniowe pogarszanie się wyników finansowych komercyjnych połączeń busowych, skutkujące postępującym ograniczaniem oferty przewozowej.

Obrazem tej rzeczywistości jest znacznie mniejsze niż jeszcze kilka lat temu obłożenie Małopolskiego Dworca Autobusowego w Krakowie.

Dostrzeżenie powyższych zjawisk na poziomie regionalnym i centralnym sprawiło, że w końcu plany budowy nowych linii kolejowych w Małopolsce zaczęły nabierać realnych kształtów – a to właśnie stara się wykorzystywać zespół programujący rozwój zrównoważonej mobilności na terenie Myślenic, Dobczyc i pozostałych gmin, współtworzących obszar funkcjonalny na południe od Krakowa. Warto zwrócić uwagę, że kolej postrzegana jest tu nie tylko przez pryzmat bezpośredniej obsługi obszaru, uwzględniono bowiem możliwości utworzenia połączeń autobusowych także do stacji położonych poza terenem obszaru funkcjonalnego Myślenic³⁸.

36 – Tamże, s. 60.

37 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic do roku 2032+, przyjęty 17 maja 2023 roku uchwałą nr 657/LXIII/2023 Rady Miejskiej w Myślenicach, s. 31–32.

38 – Tamże, s. 52 (rys. 11) w powiązaniu ze s. 32.

Kluczowe znaczenie zostało nadane kolei w planie zrównoważonej mobilności miejskiej subregionu centralnego województwa śląskiego³⁹. Jest to naturalna konsekwencja specyfiki obszaru, który z racji rozległości wręcz wymaga ustanowienia kolei jako kręgosłupa transportowego. Wizja ta jest mocno lansowana przez utworzony w centralnej części regionu związek metropolitalny, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, która dostrzega w kolei narzędzie zapewniania spójności przestrzennej powołanej siedem lat temu struktury. W tym celu dokonano odświeżenia koncepcji opracowanych co najmniej 50 lat wcześniej, wzbogacając je gdzieś tam nowymi odcinkami (które np. w latach siedemdziesiątych nie były możliwe do wykonocypowania z racji kolizji z liniami o charakterze towarowym oraz znacznie liczniejszymi bocznikami)⁴⁰.

Istotność kolei w planowaniu rozwoju mobilności zrównoważonej na większych obszarach widać także na przykładzie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. W tym przypadku cały obszar został podzielony na różne kategorie gmin, a jednym z kryteriów tego podziału było to, czy w danej gminie występuje pasażerski transport kolejowy⁴¹.

Są wreszcie przypadki, w których po prostu odnotowuje się istnienie kolei, wskazując jej marginalne, śladowe znaczenie⁴². Warto zatem zaznaczyć, że **nawet w sytuacji braku połączenia kolejowego na danym obszarze PZMM może obejmować kolej jako postulowane rozwiązanie docelowe**. Przykładem służą tu Polkowice, których dokument opisuje doprowadzenie kolei pasażerskiej do miasta jako rodzaj lokalnej ambicji. Tym samym genezą ujęcia kolei w PZMM może być sytuacja, w której lokalna społeczność odczuwa dotkliwy brak tego środka transportu⁴³.

Warto w tym miejscu przytoczyć też dokument opracowany dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Staszowa. To przykład miasta, w którym kolej pasażerska w ogóle nie istnieje, jednak nie stoi to na przeszkodzie, by dostrzec potencjał kolei do przewozu ładunków. Towarowe przewozy kolejowe są postrzegane jako szansa dla obsługi terenów inwestycyjnych na terenie miasta, zwłaszcza w świetle dostępności Linii Hutniczej Szerokotorowej, stanowiącej transportową bramę na wschód⁴⁴.

Znamienne, że kolej jest obecna w zasadzie we wszystkich dokumentach, choć w bardzo różny sposób. Czasem jest to enigmatyczny postulat utworzenia „szybkiej kolei miejskiej” (bez doprecyzowania, czy chodzi o odrębność podmiotowo-formalną operatora, jak ma to miejsce w przypadku SKM w Warszawie, czy raczej o wydzieloną infrastrukturę, dedykowaną przewozom miejscowym, czym wyróżnia się Trójmiasto, tudzież Warszawska Kolej Dojazdowa), czasem – bardziej szczegółowe wskazanie kolei jako kręgosłupa transportowego w danym obszarze funkcjonalnym.

39 – Województwo śląskie jako jedyne w kraju na potrzeby wdrażania funduszy europejskich wyznaczyło obszar interwencji obejmujący całość regionu, zgodnie z podziałem na subregiony, wynikające z jednostek NUTS niższego poziomu. Tym samym w przypadku województwa śląskiego formułowanie miejskich obszarów funkcjonalnych zostało zastąpione podziałem województwa na cztery obszary, które obejmują całe województwo i na potrzeby absorpcji funduszy pełnią tę samą rolę co miejskie obszary funkcjonalne na terenie reszty kraju.

40 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, przyjęty 5 grudnia 2023 roku uchwałą nr 368/2023 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, s. 56.

41 – Załącznik nr 1 do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, przyjętego 21 grudnia 2023 roku uchwałą nr 1260/LXXII/2023 Rady Miasta Rybnika, s. 3–4.

42 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój, przyjęty 20 kwietnia 2023 roku uchwałą nr LIX/717/2023 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju, s. 51.

43 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Polkowice na lata 2023-2030 z perspektywą do roku 2040, przyjęty 28 listopada 2023 roku uchwałą nr LXVI/693/23 Rady Miejskiej w Polkowicach, s. 31.

44 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Staszowa na lata 2022–2030, przyjęty 15 września 2022 roku uchwałą nr LXXII/588/2022 Rady Miejskiej w Staszowie, s. 26.



ODWOŁANIA DO WZORCÓW I PRZYKŁADÓW ZAGRANICZNYCH

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które zostały poddane analizie podczas tworzenia niniejszego raportu, zawierają stosunkowo niewiele odniesień do przykładów zagranicznych. Dodatkowo mają one charakter wyłącznie częściowy. Plan wrocławski wspomina, że „prosta implementacja rozwiązań sprawdzonych w Europie Zachodniej (...) będzie się charakteryzowała (...) mniejszą skutecznością”⁴⁵.

Konkretne odniesienie do rozwiązań stosowanych poza Polską zawiera Plan sporządzony dla Gorzowa Wielkopolskiego. Ujęto tu – w dość lakonicznej formie – opis funkcjonowania transportu publicznego w sąsiednim niemieckim landzie, w postaci związku transportowego Berlina i Brandenburgii⁴⁶. Opis ograniczony jest jednak wyłącznie do transportu publicznego i jego organizacji, bez osadzenia w szerszych ramach mobilności zrównoważonej.

Bardzo interesująco potraktowano potrzebę „uczenia się” na dobrych przykładach (w tym także zagranicznych) w dokumencie przygotowanym dla Kalisza, Ostrowa Wielkopolskiego oraz obszaru funkcjonalnego tych miast. Nie ma tu bowiem żadnego konkretnego wskazania, lecz raczej sygnalizowana jest potrzeba wizyt studyjnych dla podpatrywania sprawdzonych rozwiązań⁴⁷.

Należy wreszcie wspomnieć o tym, że przykłady zagraniczne przytaczane są w trakcie konsultacji społecznych. Raport z przeprowadzonych badań podczas tworzenia dokumentu dla zielonogórsko-nowosolskiego obszaru funkcjonalnego zawiera przytaczane przez uczestników badania przykłady zagranicznych, w tym przede wszystkim czeskich (Brno). Co dość oczywiste, uwagi te koncentrują się na tym, co jest w sferze postrzegania pasażera – klienta, jak np. aplikacja ułatwiająca poruszanie się transportem publicznym czy wspólne wyświetlacze w węzłach przesiadkowych⁴⁸, pomijając sferę organizacyjną. Jako pozytywny przykład do naśladowania wymieniany jest także niemiecki ZVON (Górnośląsko-Dolnośląski Związek Celowy dla Transportu Publicznego w Żytawie).

45 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, przyjęty 23 czerwca 2022 roku uchwałą nr LIV/1471/22 Rady Miasta Wrocławia, s. 51.

46 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, przyjęty 21 czerwca 2023 roku uchwałą nr LXIV/1115/2023 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, s. 333–334.

47 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, przyjęty 30 listopada 2023 roku uchwałą nr LXX/997/2023 Rady Miasta Kalisza, s. 32.

48 – Raport z badań, stanowiący załącznik do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego, przyjętego 26 września 2023 roku uchwałą nr LXXVII.1122.2023 Rady Miasta Zielona Góra, s. 4.

INNE ISTOTNE KWESTIE WPŁYWAJĄCE NA JAKOŚĆ PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Ogólną cechą znakomitej większości objętych badaniem dokumentów jest brak wariantowania strategicznego na poziomie analizy scenariuszowej. Normą jest opisanie trzech lub czterech scenariuszy, przy czym niezależnie od tego, czy w danym planie występują trzy czy też cztery scenariusze, każdorazowo następuje wybór tego „pośredniego”. Ma to być wyraz swoiście rozumianego konsensusu, godzącego działania prośrodowiskowe, które w tym momencie jawią się jako ambitniejsze niż nakreślone w scenariuszu minimalistycznym z wychodzeniem naprzeciw obawom społecznym odnośnie do zbyt radykalnych zmian. W przypadku trzech scenariuszy rozpatrywane są opcje: minimalistyczna, pośrednia oraz maksymalistyczna, w przypadku czterech – pojawia się dodatkowo scenariusz bazowy (zwany też scenariuszem odniesienia), ukazujący rozwój sytuacji w razie niepodjęcia żadnych działań (co samo w sobie jest raczej mało prawdopodobne, więc daje bazę do porównań, która w rzeczywistości jest zafałszowana). Wydaje się, że za takim podejściem stoi chęć wykazania się wolą pogodzenia wszystkich opinii i oczekiwań, a przynajmniej zachowania takich pozorów. Zwolennikom radykalniejszych posunięć można powiedzieć, że przecież i tak planowanych jest dużo działań, zaś tym, którzy najchętniej ograniczyliby (lub całkiem wyeliminowaliby) zrównoważone podejście do rozwoju mobilności, można tłumaczyć, że najbardziej kontrowersyjne, a tym samym wzbudzające najwięcej sprzeciwu działania, nie będą – przynajmniej w krótkim okresie – wdrażane. Dlatego też celnie ów pośredni scenariusz nazwano – w dokumencie przygotowanym dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Sanoka i Leska – po prostu zachowawczym⁴⁹.

Znacznie rzadziej wariantowanie rozwoju przybiera formę różnic jakościowych, w których różne scenariusze nie oznaczają „więcej tego samego”, lecz faktycznie odmiennie rozkładają akcenty (np. pomiędzy mobilność aktywną a transport zbiorowy czy pomiędzy rozwiązania w pewnym sensie podstawowe, skuteczne w swojej prostocie a charakteryzujące się innowacyjnością itp.). Przykładem takiego pożądanego podejścia jest plan Opola i jego obszaru funkcjonalnego. Widzimy tu sytuację, w której od (niepożądanego) scenariusza business as usual do scenariusza docelowego, maksymalnego wiodą dwie równoległe drogi, gdzie jedna w większym stopniu akcentuje mobilność aktywną, a druga – transport zbiorowy⁵⁰.

Horyzontalnym tematem, obecnym w co najmniej kilku dokumentach, jest kwestia wzajemnych rozliczeń. Przykładowo dokument metropolii krakowskiej akcentuje potrzebę rozwiązania „problemu wzajemnych rozliczeń pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego”⁵¹. Także Plan Zrównoważonej Mobilności dla obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy wskazuje, że konieczne są działania poprawiające obecny system rozliczeń finansowych gmin, gdyż nie jest on wystarczająco klarowny⁵². Wydaje się, że wątek wzajemnych rozliczeń wybrzmiewał w dokumentach zbyt słabo wobec powszechnie występującego postulatu „integracji” – z równoczesnym całkowitym pomijaniem tego, w jaki sposób strumień finansowy niezbędnych środków na ową integrację powinien być dzielony pomiędzy poszczególne gminy.

49 – Plan Zrównoważonej Mobilności 2030+, przyjęty 29 czerwca 2023 roku uchwałą nr LXXXI/738/23 uchwałą Rady Miasta Sanoka, s. 69.

50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej, przyjęty 28.09.2023 roku uchwałą nr LXXVII/1339/2023 Rady Miasta Opola, r. 49–59.

51 – Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego, przyjęty 6 grudnia 2023 roku uchwałą nr CXXIV/3391/23 Rady Miasta Krakowa, s. 26.

52 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego, przyjęty 24 maja 2023 roku uchwałą nr LXIX/1396/23 Rady Miasta Bydgoszczy, s. 86.

W ogromnej większości przypadków postulat „integracji” przekłada się na chęć powołania wspólnego podmiotu zarządzającego transportem publicznym (czy wręcz rozwojem mobilności). Powołanie nowego podmiotu rodzi pewnego rodzaju entuzjazm, który eliminuje z pola widzenia potencjalne problemy i prącochłonność związaną z późniejszym rozliczaniem systemu zintegrowanego. Trzeba bowiem pamiętać, że **nawet najlepszy system zintegrowany, kierowany sprawnie przez jeden podmiot na obszarze wielu gmin, nie eliminuje ryzyka pojawienia się sporów na tle rozliczeń finansowych między gminami**, a te mogą rozsadzić powołany nawet z najlepszymi intencjami ponadlokalny podmiot.

Lektura kolejnych dokumentów prowadzi także do konstatacji, iż wszystkie one są do siebie bardzo podobne. Na początku przeprowadzane są „jakieś” badania społeczne, „jakieś” warsztaty, w wyniku których powstaje „jakaś” wizja, co do zasady pasująca do każdego (lub prawie każdego) obszaru. Czy to źle? No właśnie nie do końca, ponieważ wydaje się, że znakomita większość obszarów jest nękana z grubsza tymi samymi lub przynajmniej podobnymi problemami. Wszędzie występuje presja motoryzacyjna, wszędzie miasta się rozlewają, tracąc najlepsze elementy bazy podatkowej na rzecz terenów podmiejskich, wszędzie występuje budżetowy drenaż na zadania „obowiązkowe”, przez co liczba kursów autobusów jest raczej ograniczana niż zwiększana, niemal wszędzie zdarza się zbyt wiele wypadków i widać duże braki w infrastrukturze dla rowerzystów i pieszych... Stąd też znakomita większość planów zawiera podobny miks rozwiązań, składający się m.in. z działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, często w powiązaniu z uspokajaniem ruchu, inwestycji w sieć dróg rowerowych (ale tak, by ograniczyć do minimum uciążliwość dla kierowców), zakupu zeroemisyjnego taboru komunikacji miejskiej i poprawie chodników – niezależnie od tego, czy są to kruszące się kwadratowe płyty z okresu późnego Gierka, czy solidny bruk jeszcze z czasów Bismarcka.

Na tym tle wyróżniają się jednak plany, w których uwzględniono lokalną specyfikę. I tak w przypadku obszaru funkcjonalnego Myślenic czynnikiem charakterystycznym jest górski charakter obszaru i wszystko to, co jest z nim związane, czyli:

- trudności w zabudowie,
- trudności w kształtowaniu infrastruktury drogowej (wąskie drogi),
- trudności w obsłudze transportem publicznym,
- konieczność większego wysiłku w razie korzystania z mobilności aktywnej.

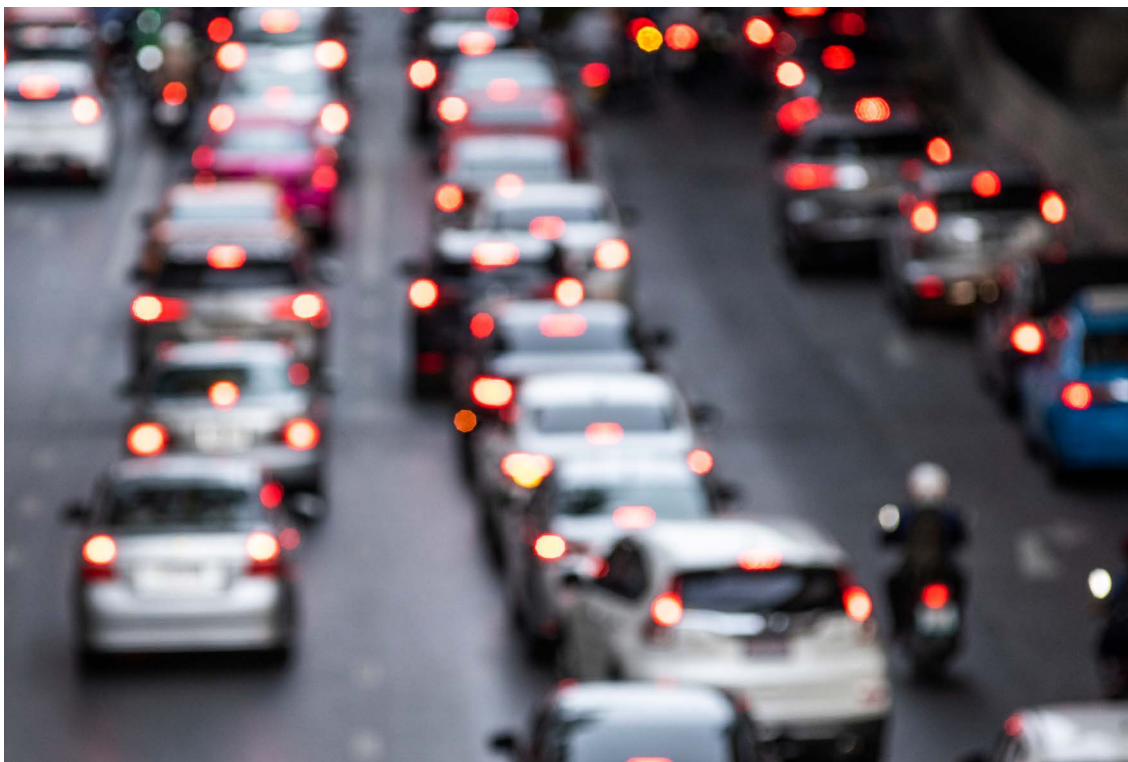
Inne przykłady uwzględnienia specyfiki lokalnej to m.in.:

- zaakcentowanie potrzeby budowy infrastruktury obsługowej dla kamperów w dokumencie olsztyńskim⁵³,
- dostrzeżenie istotnego ruchu turystycznego na wybrzeżu Bałtyku⁵⁴,
- podkreślenie uzdrowiskowego charakteru miejscowości w diagnozie planu dla Buska-Zdroju⁵⁵.

53 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna 2030+, przyjęty 26 sierpnia 2022 roku uchwałą nr L/795/2022 Rady Miasta Olsztyna, s. 21, 44, 70, 72, 99.

54 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030, przyjęty 23 marca 2023 roku uchwałą nr LXI/880/2023 Rady Miejskiej Koszalina.

55 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój, przyjęty 20 kwietnia 2023 roku uchwałą nr LIX/717/2023 Rady Miejskiej w Busku-Zdroju.



PLANY ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ WOBEC PROBLEMU MOTORYZACJI INDYWIDUALNEJ

Bardzo ciekawym aspektem dokumentów jest ich ogólny stosunek do motoryzacji, do ruchu samochodowego. Trzeba mieć na uwadze, że zasadniczym kierunkiem równoważenia mobilności jest przesunięcie punktu ciężkości poprzez zwiększanie znaczenia transportu publicznego oraz aktywnych form poruszania się, właśnie kosztem samochodu (przede wszystkim własnego, ale zasadniczo każdego). W tym świetle **można wskazać zapisy i wątki, które nie licują z ideą zrównoważonej mobilności, a wręcz są przeciwnie.**

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszaru funkcjonalnego Buska-Zdroju wprost zakłada działania, które można nazwać prosamochodowymi. Trudno rozpoznać powody, dla których już na poziomie obszarów działania ujęty został „plan działań na rzecz transportu samochodowego”⁵⁶ – co brzmi mniej więcej tak, jakby samochód mógł pełnić w równoważeniu mobilności taką samą rolę co na przykład rower czy kolej, środka transportu, którego wykorzystanie jest rozwijane równolegle. Nawet w warstwie wskaźników⁵⁷ rozwój motoryzacji jest postrzegany jako zjawisko pożądane – wzrost długości nowo wybudowanych lub zmodernizowanych dróg jest określony jako oczekiwany i pozytywny (wskaźniki grupy 3.2.), podobnie jak wzrost liczby miejsc postojowych. Niewielką pociechą pozostaje jedynie to, że ów wzrost liczby miejsc postojowych ma następować wraz z ich relokacją poza strefę uzdrowskową.

⁵⁶ – Tamże, s. 67.

⁵⁷ – Tamże, s. 75–76.

W podobnym duchu niezrozumienia zrównoważonej mobilności jako kierunku rozwoju odczytać można zapisy planu dla obszaru funkcjonalnego wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Dokument przygotowany dla Koszalina, Kołobrzegu, Białogardu oraz pozostałych gmin współtworzących obszar funkcjonalny zawiera zachętę do tworzenia dedykowanych przestrzeni dla krótkiego postoju przy placówkach edukacyjnych⁵⁸. Ma to na celu zapewnianie wygody rodzicom dowożącym dzieci samochodami do szkół i przedszkoli i jest rozwiązaniem stosowanym w wielu polskich miastach.

Ocena tego typu działań powinna jednak wybiegać poza prosty schemat, w którym alternatywą jest pierwotna sytuacja „pod szkołą nie ma gdzie stanąć”. Istotnie, dla rodziców dowożących dzieci do szkół i przedszkoli stworzenie miejsc postojowych jest bardzo wygodne i pożądane, pamiętać jednak należy, że prawdziwym celem jest dbałość przede wszystkim o tych, którzy do szkół i przedszkoli docierają pieszo, rowerami czy hulajnogami. Tworzenie miejsc krótkiego postoju przy szkołach zachęca raczej do tego, by dziecko przywieźć do szkoły niż do tego, by je do tej szkoły odprowadzić pieszo.

Właśnie z uwagi na długofalowe negatywne konsekwencje poprawiania dostępu do szkoły dla zmotoryzowanych rozwija się alternatywne metody chronienia dzieci, przede wszystkim w postaci ograniczania i uspokajania ruchu samochodowego w pobliżu szkół. Na takiej idei, tj. eliminacji (całkowitej!) ruchu samochodowego sprzed szkół (czasowo, czyli w porannym szczycie przybywania uczniów do placówki albo na stałe) zasadza się zyskująca popularność w europejskich miastach koncepcja szkolnych ulic⁵⁹. Z tego względu negatywnie należy ocenić zapisy PZMM dla obszaru funkcjonalnego Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu, gdzie zamiast eliminować samochody sprzed szkół, tak by ułatwiać dzieciom bezpieczne dotarcie do nich pieszo, na rowerach lub hulajnogach, promuje się sadzanie dzieci w fotelikach na tylnym siedzeniu i przyzwyczajanie do jeżdżenia samochodem. W zdecydowanej większości przypadków użycie samochodu nie jest tu konieczne, gdyż placówki edukacji podstawowej z reguły znajdują się blisko miejsc zamieszkania. W efekcie dziecko podświadomie przyjmuje perspektywę, że nawet krótkie dystanse należy (a przynajmniej można) pokonywać autem.

Skutkiem takiego stanu rzeczy jest dowożenie dzieci do szkoły nawet przez tych rodziców, którzy uważają, że jest to niepożądane, a także pomimo tego że w efekcie dochodzi do znacznego pogorszenia stanu powietrza, którym oddychają dzieci⁶⁰.

Na tym tle dość dobrym przykładem stawiania tamy ujmowaniu prosamochodowych rozwiązań w planie zrównoważonej mobilności miejskiej jest kazus konsultacji społecznych dokumentu przygotowanego dla stolicy Dolnego Śląska. Podczas tych konsultacji do zespołu programującego skierowane zostały propozycje wpisania do planu kolejnych inwestycji drogowych. Wnioski te były sygnowane przez gminy współtworzące plan, co pokazuje swoiste „dwójmyślenie” samorządów: z jednej strony deklarują dążenie do rozwoju zrównoważonej mobilności, z drugiej – za wszelką cenę próbują legitymizować działania pro-samochodowe. Z uznaniem należy przyjąć, że w uzasadnieniu odrzucenia ujęcia kolejnych dróg w PZMM wprost wpisano, że działania takie stoją w kontrze do procesów równoważenia mobilności⁶¹. Należy mieć jednak na uwadze, że odpowiedź na postulat wpisania do planu rozbudowy dróg w mocny sposób koncentrowała się na interesie miasta centralnego, motywem przewodnim odmowy był bowiem przewidywany skutek tych inwestycji drogowych w postaci zwiększenia naporu samochodowego na Wrocław.

58 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030, przyjęty 23 marca 2023 roku uchwałą nr LXI/880/2023 Rady Miejskiej Koszalina, s. 33.

59 – Więcej informacji na temat szkolnych ulic można znaleźć w raporcie „Szkolne ulice w Polsce”, https://www.pkeom.pl/uploads/szkolna-ulica/Szkolne_ulice_Polska_raport_PKEOM_27032023.pdf [dostęp: 31.05.2024].

60 – Zgodnie z wynikami badań w ramach projektu CoMobility (<https://comobility.edu.pl/publications/czy-kochamy-i-wybieramy-samochody-wyniki-badan-spoecznych-wsrod-warszawianek-kow/> [dostęp: 31.05.2024]), aż 72% rodziców uważa, że nie powinno się dowozić dzieci do szkół samochodami (w tym osoby dowożące).

61 – Lista uwag do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, przyjętego 23 czerwca 2022 roku uchwałą nr LIV/1471/22 Rady Miasta Wrocławia, uwagi nr 1, 2 i 7.

Mimo wyraźnego sprzeciwu, skierowanego do miast satelickich próbujących przeforsować umieszczenie w planie rozbudowę układu drogowego, dokument wrocławski wprost wskazuje też na problemy, jakie mogą się wiązać ze zbyt radykalnym wdrażaniem narzędzi zrównoważonej mobilności. Jest w nim zaznaczone, że szczególnie opór społeczny mogą budzić te działania, które wiążą się z ograniczaniem swobody poruszania się własnym samochodem⁶².

Kwestia działań prosamochodowych pojawia się także w przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Mamy tu do czynienia ze wskazaniem, że niektóre obecnie obowiązujące gminne dokumenty strategiczne pozostają niespójne z opracowanym planem. Zarzutom wobec tych dokumentów jest w szczególności nadmierne skupianie się na inwestycjach drogowych, a także chęć osiągnięcia poprawy jakości powietrza głównie poprzez modernizację infrastruktury drogowej, mającą na celu zwiększenie „płynności ruchu” (zatem poprzez działanie wzmagające ruch samochodowy)⁶³.

Bardziej złożonym przypadkiem jest obszar subregionu południowego województwa śląskiego, skupiony wokół Bielska-Białej, działający pod nazwą aglomeracji beskidzkiej. W przypadku planu zrównoważonej mobilności dla tego obszaru wyraźnie widać powiązanie ze strategią pozyskiwania środków unijnych (PZMM jest załącznikiem do strategii ponadlokalnej). Z tego względu możliwe jest dokonanie porównania różnych projektów, które zostały ujęte jako strategicznie istotne dla obszaru aglomeracji beskidzkiej w poszczególnych dokumentach. I oto wśród projektów strategicznych największą wartość ma projekt stricte drogowy, poprawiający konkurencyjność poruszania się własnym samochodem i silnie uderzający już w same podstawy kształtowania zrównoważonej mobilności⁶⁴. W tym świetle plan zrównoważonej mobilności miejskiej jawi się jako „ubogi krewny” rozbudowy dróg.



62 – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, przyjęty 23 czerwca 2022 roku uchwałą nr LIV/1471/22 Rady Miasta Wrocławia, s. 51.

63 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego, przyjęty 21 czerwca 2023 roku uchwałą nr LXIV/1115/2023 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, s. 22–23.

64 – Lista projektów strategicznych – załącznik nr 3 do Strategii Zintegrowanego Rozwoju Terytorialnego Aglomeracji Beskidzkiej, poz. 4.

PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej to dokumenty, których ideą jest wypracowanie narzędzi i kierunków działania danych władz lokalnych odpowiadających na wyzwania związane z antropogeniczną zmianą klimatu w obszarze transportu. Angażowanie społeczeństwa w tworzenie tych dokumentów wypełnia potrzebę zapewnienia legitymacji społecznej dla ich wdrażania. Dokonany przegląd pozwolił na wskazanie najważniejszych rekomendacji, których uwzględnienie może pomóc w udoskonaleniu procesów tworzenia i wdrażania tych dokumentów, a także ogólną poprawę warunków rozwoju zrównoważonej mobilności. Rekomendacje mają charakter horyzontalny, obejmują zarówno działania samorządów związane bezpośrednio z planowaniem rozwoju zrównoważonej mobilności, jak i osnowę funkcjonowania tej sfery na szczeblu lokalnym, która wynika z polityki krajowej oraz unijnej.

REKOMENDACJE DLA LOKALNYCH STRUKTUR SAMORZĄDOWYCH



Zapobieganie nadreprezentacji przedstawicieli władzy i administracji samorządowej w procesach społecznego współtworzenia planu

Analizując najważniejszą dla planu zrównoważonej mobilności miejskiej kwestię, jaką jest społeczny charakter prac nad dokumentem, problemem wymagającym nowego podejścia jest klasyfikacja współtworzących go uczestników. Jedną z niespodzianek wynikającą z konsultacji społecznych jest duża liczba planów, do których liczne uwagi składały samorządy tworzące obszar funkcjonalny. Rodzi to pytanie o przebieg prac nad planami i o partnerskie traktowanie wszystkich samorządów z danego obszaru.

W sytuacji, w której lista obecności podczas spotkania konsultacyjnego zawiera jedynie osoby reprezentujące urząd miasta, trudno mówić o sukcesie społecznego udziału w tworzeniu planu (chyba że uznamy to za przejaw dużej skuteczności społecznego zaangażowania na wcześniejszych etapach i takiego wyczelowania dokumentu przedstawionego do konsultacji społecznych, że efektem jest brak uwag na finalnym etapie). Stąd dość oczywisty wniosek, iż **konieczne jest dążenie do tego, aby udział społeczny w tworzeniu dokumentu faktycznie był społeczny.**

Nie chodzi o to, by przedstawiciele samorządu (lub innych instytucji) odsunąć na bok, jednak charakter ich udziału jest zwyczajnie inny. Należy pamiętać, że poszczególne jednostki samorządu powinny brać aktywny udział we wcześniejszych etapach pracy nad planem, jeśli ma to służyć wypracowaniu holistycznej wizji transportu w całym obszarze funkcjonalnym. W niektórych przypadkach ten udział powinien nawet być potraktowany w kategoriach podwyższania kompetencji (np. w zakresie prowadzenia warsztatów). Czasem aż się prosi, by urzędnik był obecny za weneckim lustrem. Niekiedy może też pełnić funkcję kontrolną wobec prowadzącego warsztat. Jeśli natomiast dochodzi do sytuacji, w której przedstawiciele samorządu uczestniczą w konsultacjach społecznych na zasadzie „zwykłego” uczestnika⁶⁵, rodzi się wątpliwość, co robili podczas tworzenia dokumentu lub – czy ktoś nie został wówczas pominięty przez zespół programujący rozwój zrównoważonej mobilności.

65 – Na podstawie własnych doświadczeń jednego z autorów raportu.

Należy wspomnieć o jeszcze jednej możliwości. Jako że przyjmowanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej spotykało się z niewielkim odzewem społecznym, nadreprezentacja przedstawicieli instytucji opracowującej dokument, który ma być konsultowany, może być właśnie odpowiedzią na niskie zainteresowanie. Działa tu mechanizm „robienia tłumy” przez urzędników i samorządowców, tak aby proces konsultacyjny mógł się w ogóle odbyć i zostać pokazany w materiałach jako przeprowadzony. Konsultacje społeczne przybierają wtedy często bardziej formę uzgodnień między organami władz publicznych niż debatę z mieszkańcami. Dodatkowo może wystąpić problematyczne zjawisko potraktowania uwag zgłoszonych na etapie konsultacji przez urzędnika jako ważniejszych od uwag mieszkańców (albo wręcz zastępujących je). Godnym rozważenia kierunkiem jest organizowanie spotkań konsultacyjnych na wzór opisanych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Ustawodawca wskazuje, iż zapewnienie partycypacji społecznej w tym temacie polega również na prowadzeniu działań edukacyjnych i informacyjnych o istocie, celach oraz zasadach planowania i zagospodarowania przestrzennego.



Zróżnicowanie metod i narzędzi konsultacyjnych oraz informacyjnych zachęcających do aktywnego udziału w konsultacjach

Choć wymiar społeczny tworzenia PZMM jest w większości opracowanych dokumentów mocno podkreślany i często faktycznie szerszy niż przy pracy nad wcześniejszymi dokumentami strategicznymi czy planistycznymi podobnego typu, to faktyczny poziom zaangażowania społecznego i samego dotarcia do społeczeństwa z informacją o pracach nad PZMM, o tym, czym on jest i czemu służy, jest nadal niski. Podejście do konsultacji wciąż jest raczej standardowe, choć pozytywny jest podział na etapy i włączenie mieszkańców w prace koncepcyjne przed powstaniem dokumentu.

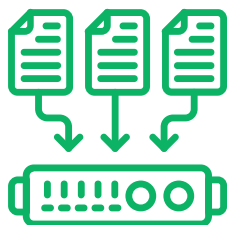
Częstą praktyką konsultacji, zwłaszcza na drugim etapie, był podział spotkań według miejsca zamieszkania uczestników, także jeśli konsultacje odbywały się przez Internet. Z jednej strony pozwalało to uzyskiwać bardziej szczegółowe informacje od mieszkańców, z drugiej – mogło się przekładać na utratę szerszej perspektywy dokumentu, mającego w swych założeniach obejmować cały obszar funkcjonalny. A przecież osoby z gminy ościennej mogą mieć uwagi także do tego, jak zorganizowany jest np. dojazd transportem publicznym do głównego miasta danego obszaru funkcjonalnego czy węzły przesiadkowe albo do braku spójności sieci rowerowej. **Dla zapewnienia wysokiej jakości konsultacji przydatne byłoby bardziej elastyczne spojrzenie przez samorządy na samą ich formułę. Nie muszą to być tylko konsultacje w podziale geograficznym. Możliwe jest także wprowadzenie podziału tematycznego**, tj. spotkań dotyczących całego obszaru, ale w kontekście wybranego tematu, np. transportu zbiorowego, warunków ruchu pieszego i rowerowego albo narzędzi uspokajania ruchu. Inną możliwością jest uzupełnienie konsultacji o spotkania przeprowadzane w podziale opartym na wieku uczestników – dodatkowe spotkanie skierowane do młodzieży czy do seniorów. Zespół pracujący nad planem powinien dostosować metody konsultacji do specyfiki danego obszaru funkcjonalnego, a jednocześnie dążyć do wykorzystania możliwie szerokiego wachlarza narzędzi konsultacyjnych. Mogą to być między innymi spotkania terenowe, spacerzy badawcze, publiczne debaty, warsztaty.

Potrzebne jest zwiększenie zainteresowania społeczności lokalnej udziałem w przygotowaniu planu. Zadaniem samorządu jest znalezienie takich metod i środków komunikacji, by zapewnić zwiększenie świadomości mieszkańców co do znaczenia dobrego zaplanowania równoważenia mobilności w mieście dla ich zdrowia i jakości życia. Te działania informacyjne powinny się przekładać na większe zainteresowanie kolejnymi etapami konsultacji społecznych. Muszą być prowadzone równoległe przez cały czas pracy nad planem, a jednocześnie ich charakter musi być dostosowany do poszczególnych etapów tej pracy. Wyższa jakość działań informacyjnych i wynikające z niej silniejsze zaangażowanie mieszkańców w prace powinny się przełożyć na większą akceptację społeczną dla rozwiązań, które zostaną ujęte w planie.

Zalecane jest zaangażowanie w realizację kampanii informacyjnej działów promocji lub rzeczników prasowych urzędów gmin, choć może mieć ono formę ścisłej współpracy w tym zakresie z podmiotem, u którego zamówiono usługę sporządzenia PZMM (przy założeniu, że działania informacyjne i przeprowadzenie konsultacji zostały objęte zakresem zamówienia). W tę współpracę mogą też być merytorycznie włączone wydziały lub departamenty odpowiedzialne za przygotowanie PZMM lub nadzorujące jego przygotowanie.

Do komunikacji samorządy powinny wykorzystać przynajmniej dostępne media lokalne oraz media społecznościowe. Powinny powstać materiały różnego typu – i nie chodzi o tradycyjne ulotki czy plakaty (choć te ostatnie ewentualnie mogłyby być, jeśli trafiłyby w wybrane miejsca, tj. do szkół, uczelni, domów kultury, wspólnot mieszkaniowych itp.), ale też np. o reklamy do publikacji na ekranach w transporcie publicznym, artykuły tematyczne i wywiady, grafiki i filmiki... Ważne, by informacje o pracach nad PZMM, o tym czym on jest i czemu służy, a szczególnie o konsultacjach były rozpowszechniane w zróżnicowanej formie i wieloma kanałami komunikacji do różnych grup odbiorców.

Obiektywizacja Planów poprzez szersze użycie danych liczbowych



Analizując dokumenty, przygotowane dla samorządów i zaakceptowane przez działające przy resorcie infrastruktury centrum kompetencji do spraw planów zrównoważonej mobilności miejskiej, jednym z ważniejszych niedostatków jest zbyt słaba podbudowa faktyczna, w niewystarczającym stopniu bazująca na konkretnych danych liczbowych dotyczących danego obszaru funkcjonalnego. Częstokroć dochodzi do sytuacji, w której w procesie diagnozowania stanu wyjściowego oraz potrzeb rozwojowych nie uwzględniono „twardych” danych, które są – a przynajmniej powinny być – stosunkowo łatwo dostępne dla zespołu programującego PZMM.

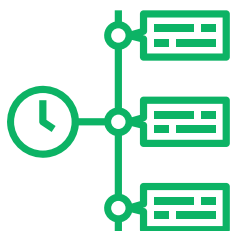
Poszczególne plany zrównoważonej mobilności miejskiej cechują się bardzo różnym stopniem uwzględniania danych liczbowych. O ile można wskazać w planach analizy dotyczące takich zagadnień, jak stopień pokrycia obszaru planami miejscowymi czy demografię, o tyle **stosunkowo nieliczne są przykłady, w których w dokumentach ujęto rzetelne, kompleksowe analizy ilościowe, dotyczące systemu transportowego**. Wśród danych, które powinny się w planach znaleźć, należy wymienić m.in.:

- wielkość pracy eksploatacyjnej, realizowanej przez publiczny transport zbiorowy,
- wydatki budżetowe na publiczny transport zbiorowy (z podziałem na bieżące i inwestycyjne),
- wydatki budżetowe na infrastrukturę drogową (z podziałem na bieżące i inwestycyjne),

- wydatki budżetowe na infrastrukturę pieszą oraz rowerową (z podziałem na bieżące i inwestycyjne),
- wielkość przewozów publicznym transportem zbiorowym,
- wpływy biletowe systemu publicznego transportu zbiorowego,
- poziom cen i analiza wpływów budżetowych z tytułu opłat parkingowych.

Wszystkie powyższe dane są stosunkowo łatwo dostępne, np. dane budżetowe widnieją w sprawozdaniach z wykonania budżetu, a stanowią doskonałą podbudowę społecznej dyskusji o mobilności.

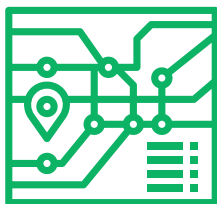
Należy również zadbać o jakość informacji pozyskiwanych od mieszkańców i interesariuszy. Podstawą jest właściwe zaangażowanie społeczności lokalnej w proces współtworzenia dokumentu. Samorządy powinny unikać sytuacji, w których najgłośniejsze, najbardziej krytyczne, nietypowe lub po prostu przypadkowe opinie (takie jak wskazywane w dokumencie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jednora-zowe „jojki”⁶⁶) przyjmują jako podstawę diagnozy. Opinie takie, choć często celne, powinny zostać poddane solidnej weryfikacji pod kątem istotności i częstości występowania danego problemu.



Refleksja i spojrzenie wstecz

To swoisty paradoks, że planując rzeczywistość na dwadzieścia i więcej lat do przodu w większości przypadków diagnozujemy stan wyjściowy i na tym poprzestajemy. Stosunkowo nieliczne są przypadki, w których podaje się dane w ujęciu retrodynamicznym, obrazującym dane zjawisko (np. liczbę pasażerów autobusów) w postaci szeregu czasowego. **Brak refleksji nie tylko nad stanem wyjściowym, ale także nad tym, co do takiego stanu doprowadziło, jest poważną bolączką planów.**

Pod względem retrospektywy wyróżnia się dokument dla obszaru funkcjonalnego Kielc, gdzie odrębnym punktem jest ocena stopnia wdrożenia poprzedniego planu zrównoważonej mobilności miejskiej⁶⁷. Dzięki takiemu podejściu rzuca się też w oczy zmiana akcentów – właścicielstwo poprzedniego dokumentu spoczywało na jednostce zajmującej się transportem publicznym, toteż znakomita większość zaplanowanych wówczas aktywności była zorientowana właśnie na tę sferę.



Kreacja silnych marek

Silna marka tworzy identyfikację społeczną. Jeśli chcemy, aby mieszkańcy danego ośrodka identyfikowali się z prowadzonymi działaniami, to bardzo pomocnym zabiegiem jest wykreowanie marki (choć ważne jest też, aby sama marka nie przysłoniła realnej treści i rzeczywistych wartości). Świadomość marki najlepiej widoczna jest w Trójmieście, gdzie dzieci niemal wysysają z mlekiem matki fakt istnienia kręgosłupa transportowego

66 – Pod tym pojęciem ukrywają się narzekania na to, co źle działa, np. „mam problem z przesiadką”, „droga rowerowa jest z kostki bauma” itp.

67 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, przyjęty 17 listopada 2023 roku uchwałą nr LXXXV/1671/2023 Rady Miasta Kielce s. 11–16.

w postaci linii SKM i gdzie z sukcesem wprowadzono kolejną markę w postaci PKM, tj. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Warto zaznaczyć, że plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Trójmiasta i okolic wskazuje wprost na znaczenie nowego połączenia kolejowego, podkreślając równocześnie wykorzystanie starego (zatem – ugruntowanego w świadomości społecznej) przebiegu torowiska⁶⁸.

Dla Krakowa takim wabikiem uwagi jest od lat metro, rozgrzewające do czerwoności zwolenników i przeciwników tego środka transportu (ale to dobrze, najgorsza jest cisza, brak debaty), dla Gorzowa Wielkopolskiego elementem przyciągającym uwagę jest elektryfikacja linii kolejowej.

W analizowanych dokumentach znajdziemy także sformułowania, które mogą aspirować do miana marki w lokalnej społeczności, jak choćby SKALT w zielonogórsko-nowosolskim obszarze funkcjonalnym. Akronim od Szybka Kolej Aglomeracyjna Lubuskiego Trójmiasta jest dobrze znany miejscowym, osoby z zewnątrz zaś muszą szukać wyjaśnienia skrótu. Potencjał dobrej marki ma także bydgoski „ruszt tramwajowy” – kojarzy się z jakże lubianym grillowaniem, a także dobrze oddaje pożądany docelowy układ połączeń, mających stanowić podstawę obsługi Bydgoszczy.

REKOMENDACJE NA POZIOMIE KRAJOWEJ POLITYKI MOBILNOŚCI



Eliminacja przeciwskutecznych działań centralnych

W zasadzie wszystkie plany podkreślały potrzebę integracji – czy to ogółu mobilnościowego ekosystemu, czy przynajmniej szeroko rozumianego publicznego transportu zbiorowego. Jest to postulat w zasadzie oczywisty, obecny w dyskursie publicznym od dziesięcioleci. Równocześnie na poziomie rządowym nie dostrzega się destrukcyjnego wpływu obowiązującego prawa i narzędzi centralnych na tę sferę. Wyraźnie i dokładnie wybrzmiało to w planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszaru funkcjonalnego miasta Płock. Przeczytamy tam o tym, jak gminy podmiejskie, które wcześniej były obsługiwane przez publiczny transport zbiorowy organizowany przez miasto (zatem – zintegrowane z siecią miejską), odłączają się od systemu zintegrowanego, kuszone perspektywą oszczędności budżetowych wskutek możliwości uzyskania dofinansowania udzielanego w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych⁶⁹. Wprowadzanie na poziomie centralnym przeciwskutecznych narzędzi polityki transportowej stanowi tym samym czynnik hamujący procesy integracyjne na poziomie lokalnym i ponadlokalnym oraz przyczyniający się do dezintegracji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego. Tym samym staje się on barierą w kreowaniu zrównoważonej mobilności, widoczną w sposób szczególnie na styku miasta i jego otoczenia. Swoiste rozdwojenie jaźni na poziomie resortowym (z jednej strony wspieranie tworzenia i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miej-

68 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot, przyjęty 14 grudnia 2023 roku uchwałą nr LXXI/1830/23 Rady Miasta Gdańska, s. 56.

69 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka, przyjęty 31 sierpnia 2023 roku uchwałą nr 961/LVI/2023 Rady Miasta Płocka, s. 29 (tab. 4).

skiej, z drugiej – wprowadzanie i utrzymywanie narzędzi dezintegrujących transport publiczny) nie sprzyja prowadzeniu racjonalnej polityki transportowej szczebla lokalnego i ponadlokalnego.

Skuteczność planowania zrównoważonej mobilności mogłaby też zostać zwiększona przez zapewnienie – z wykorzystaniem narzędzi legislacyjnych i administracyjnych – silniejszego powiązania pomiędzy politykami w zakresie mobilności a politykami przestrzennymi i rozwojowymi. Dla uniknięcia sytuacji, w której efekty rozwiązań wdrażanych w ramach różnych polityk znoszą się wzajemnie, konieczne jest dążenie do uzyskania co najmniej zgodności, a optymalnie synergii między nimi. W tym kontekście warto rozważyć rozpoczęcie uzgodnień międzyresortowych odnośnie do możliwości zmniejszenia liczby dokumentów sporządzanych przez samorządy. Obecnie w Polsce funkcjonują m.in. plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (tzw. plany transportowe), będące aktami prawa miejscowego, plany zrównoważonej mobilności miejskiej, plany gospodarki niskoemisyjnej, strategie elektromobilności itd. Obserwować można pewną inflację dokumentów⁷⁰. Nie sprzyja to ani zapewnieniu spójności działań podejmowanych przez samorządy, ani zwiększaniu zaangażowania społeczeństwa w opracowanie dokumentów.

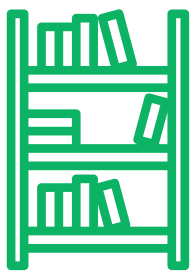


Zwiększenie transparentności na poziomie centralnym

Nacisk centralny na tworzenie i wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest zinstytucjonalizowany. Przy resorcie infrastruktury powołane zostało centrum kompetencyjne, które prowadzi repozytorium planów, a także ocenia je. Jest to wygodne dla ich twórców, ponieważ dzięki pozytywnej ocenie ich plany zyskują w oczach podmiotów przyznających finansowanie, jak CUPT czy instytucje zarządzające programami szczebla regionalnego.

Widoczny jest tu jednak pewien niedostatek transparentności. Nie jest dookreślone (a przynajmniej ta informacja nie jest dostępna publicznie), kto może zostać ewaluatorem planów oraz jakie są kryteria doboru na te stanowiska. Nie ma też informacji o ocenach negatywnych, toteż nie jest jasne, czy wszystkie plany są ocenione pozytywnie (acz z rekomendacjami), czy też publikuje się wyłącznie informacje o pozytywnej ich weryfikacji. Równocześnie brakuje upublicznienia tych rekomendacji (choćby po to, by kolejne samorządy unikały tych samych błędów), a także jednoznacznej informacji, co oznacza taka a nie inna ocena – czy plan będzie mógł być wdrażany dopiero po wykonaniu rekomendacji? Kto stwierdzi, że zostały wykonane, skoro nie są dostępne publicznie? Wydaje się, że wobec powszechnego oczekiwania silnego zaangażowania społeczeństwa w procesy nie tylko przygotowania, ale też wdrażania planów podwyższona transparentność powinna być konsekwentnie wprowadzana od samej góry.

⁷⁰ – Beim M., Mazur B., Pistelok P., Zrównoważona mobilność w polityce transportowej miasta, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa-Kraków, 2023; URL: <https://irmir.pl/wp-content/uploads/2023/12/Zrownowazona-mobilnosc-w-polityce-transportowej-miasta.pdf> [dostęp: 13.09.2024].



Modyfikacja funkcjonowania repozytorium PZMM

Z punktu widzenia jednostki koordynującej wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury, należałoby wprowadzić kompletne repozytorium, obejmujące w jednym miejscu nie tylko informacje o przyjętych planach i mapę z ich zasięgiem, ale również raporty ze wszystkich trzech etapów konsultacji, wraz ze strategicznymi ocenami oddziaływania na środowisko. Obecna sytuacja pokazuje, że poszczególne gminy czy stowarzyszenia w różny sposób gromadzą, przechowują i udostępniają informacje o planach. W niektórych (np. Bydgoski OF) wprost wskazywano krótki okres, w którym plan i ocena oddziaływania będzie dostępna na łamach BIP („opracowany na tej podstawie projekt planu dostępny będzie w dniach od 20 lutego 2023 r. do dnia 12 marca 2023 r.”). Wprawdzie nie są to dokumenty, do których nie można uzyskać dostępu w ramach informacji publicznej, jednak repozytorium byłoby ważne z punktu widzenia transparentności czy późniejszych badań naukowych oraz mogłoby stanowić bazę wiedzy dla innych samorządów, tym bardziej że w konsultacjach społecznych podnoszone były przez samorządowców odwołania do treści dokumentów z innych obszarów funkcjonalnych.



Znacznie szersza realizacja zadań Centrum Kompetencji ds. SUMP

Realizowane powinny być wszystkie zadania wskazane na stronie rządowej dotyczącej Centrum kompetencji ds. SUMP⁷¹, ale w szczególną uwagę warto zwrócić na „popularyzowanie wiedzy i najlepszych praktyk dotyczących przygotowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz w zakresie Zrównoważonych Wskaźników Mobilności Miejskiej”.

Wspomniane **Centrum powinno funkcjonować jako szeroko rozumiana platforma upowszechniania wiedzy i budowania kompetencji**, wspierająca rozwój planów zrównoważonej mobilności, a także ich prawidłowe wdrażanie (w założeniu, że są one dokumentami żywymi, podlegającymi weryfikacji i modyfikacji opartej na wynikach monitoringu realizacji planów i osiągania przyjętych wskaźników). Mogłoby dostarczać ciągłego wsparcia doradczego (nie tylko w ramach toczących się projektów dla ograniczonej liczby interesariuszy), prowadzić własne działania informacyjne, skierowane nie tylko do urzędników i specjalistów, ale też bezpośrednio do społeczeństwa. Mogłoby przygotować i upowszechniać przewodniki, poradniki, zbiory standardów i dobrych praktyk.

Jednym z obszarów, w którym takiego poradnika/ wytycznych ewidentnie brakuje, jest np. sposób ujęcia zakresu i metodyki konsultacji społecznych oraz informowania i edukowania społeczeństwa przy sporządzaniu specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla przygotowania PZMM. To z pewnością mogłoby się przyczynić do poprawy jakości konsultacji, zwiększenia świadomości społecznej i budowy akceptacji dla rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności.

71 – <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/centrum-kompetencji-sump> [dostęp: 23.09.2024].



Kreacja debaty społecznej na temat formalizacji i instytucjonalizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej

Racjonalnym kierunkiem działań centralnych jest także przybliżanie tematyki PZMM w szerszym spektrum społecznym. Powstało stosunkowo niewiele artykułów prasowych na temat Planów w ujęciu przekrojowym. Teksty na ten temat były publikowane w dodatku „Rzeczpospolitej” Życie Regionów czy „Dzienniku – Gazecie Prawnej”. Zasadniczo przedstawiały one plan zrównoważonej mobilności miejskiej jako narzędzie integracji obszarów metropolitalnych. Samo zjawisko integracji prezentowało się jako proces złożony, nie zawsze zgodny z wolą wszystkich samorządów. W DGP („Walka o granice nie zawsze ma sens”, 26 kwietnia 2023 r.) zawarto swoiste podsumowanie tej dyskusji: „(...) samorządy uważają jednak, że problem gmin obwarunkowych wymaga interwencji centralnej, której z reguły nie cenią”. Natomiast „Puls Biznesu”, Polskie Radio czy portalsamorzadowy.pl koncentrowały się na planach zrównoważonej mobilności miejskiej jako narzędziu pozyskiwania funduszy unijnych.

Jest to zatem niewykorzystana szansa – zaangażowanie choćby resortu infrastruktury w popularyzację znaczenia Centrum Kompetencji ds. SUMP mogłoby się przyczynić do większego zrozumienia problematyki także na poziomie lokalnym (np. wśród urzędników lub radnych). **Medialne animowanie z poziomu centralnego tematyki zrównoważonej mobilności i planów jej wdrażania przyczyniłoby się także do większego zainteresowania mediów lokalnych.**

Ogólnie w przebadanych miastach proces sporządzania planów zrównoważonej mobilności miejskiej cieszył się umiarkowanym zainteresowaniem mediów. Może to być z jednej strony wynikiem słabej kondycji mediów lokalnych, z drugiej – braku przeświadczenia wśród dziennikarzy i opinii publicznej o kluczowym znaczeniu tego dokumentu dla spraw rozwoju lokalnego. Czynnikiem ograniczającym zainteresowanie mediów mogła być silna polaryzacja polityczna pomiędzy nadawcami publicznymi a większością władz samorządowych, która nie zachęcała do promowania tematu w obawie, iż zostanie to wykorzystane w rozgrywkach politycznych.

ZAŁĄCZNIK NR 1 – SZCZEGÓŁOWA ANALIZA PRZEBIEGU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ (WYBRANE PRZYPADKI)

Niniejszy załącznik zawiera szczegółowe informacje dotyczące konsultacji społecznych prowadzonych w poszczególnych ośrodkach. Opisano tu sposób organizacji konsultacji, główne osie debaty publicznej oraz zakres zainteresowania lokalnych mediów tematem planów zrównoważonej mobilności. W tym celu dokonano przeglądu biuletynów informacji publicznej, zapisów dyskusji na posiedzeniach rad gmin oraz materiałów lokalnych środków masowego przekazu. Wykorzystano przy tym narzędzie analizy materiałów prasowych news.google.pl, archiwum „Gazety Wyborczej” oraz portal i.pl (należący do Grupy Polska Press – wydawcy kilkunastu dzienników regionalnych, blisko stu tygodników lokalnych oraz kilkuset serwisów internetowych).

Analizą objęto pierwszych 19 planów zrównoważonej mobilności miejskiej z listy opublikowanej na stronie Ministerstwa Infrastruktury, w Repozytorium SUMP. Są uporządkowane w tej samej kolejności, co w Repozytorium, zgodnie z terminami uzyskiwania przez nie pozytywnej oceny Centrum Unijnych Projektów Transportowych.



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY OLSZTYNA

Przebieg konsultacji:

W MOF Olsztyna konsultacje zostały przeprowadzone trójetapowo, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi sporządzania PZMM:

- wstępne spotkania konsultacyjne, których celem było zebranie propozycji działań związanych z poprawą mobilności i zwiększeniem wiedzy na temat mobilności wśród mieszkańców (wrzesień 2021 r.),
- zbieranie rekomendacji dotyczących priorytetów działań (listopad 2021 r.),
- opiniowanie dokumentu oraz prognozy wpływu na środowisko wynikających z niego działań (przełom maja i czerwca 2022 r.).

Konsultacje społeczne na rzecz wykonawcy, tj. spółki Trako, prowadziła Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich. Częściowo na skutek panujących obostrzeń związanych z pandemią COVID-19 podjęto decyzję, iż konsultacje publiczne będą prowadzone zdalnie, z użyciem platform internetowych. Tę samą formułę zastosowano również wiosną 2022 r., gdy większość ograniczeń została już zniesiona. Możliwość osobistego kontaktu z urzędnikami zapewniono jedynie przedstawicielom różnego rodzaju instytucji, studentom oraz seniorom.

W ramach pierwszego etapu konsultacji, mającego miejsce w dniach 30 sierpnia – 1 września 2021 r., odbyło się sześć spotkań. Cztery z nich były otwarte dla wszystkich chętnych: mieszkańców, interesariuszy, radnych osiedlowych, przedstawicieli organizacji pozarządowych, aktywistów oraz osób zainteresowanych tematem mobilności w Olsztynie i okolicach. Warto podkreślić, że spotkania organizowane

były zarówno w godzinach pracy urzędu (10:00–12:00), jak i wieczorami (17:00–19:00), aby jak najszersze grono mogło w nich wziąć udział. Dwa spotkania natomiast miały charakter zamknięty i były przeznaczone dla władarzy, urzędników, ekspertów. Celem spotkań było zapoznanie obecnych osób z założeniami PZMM oraz z procesem jego powstawania, a także zebranie od nich propozycji i uwag dotyczących mobilności miejskiej. Raport z konsultacji zawiera opis ogólnych przemyśleń mieszkańców, którzy wykazali szczególne zainteresowanie potrzebą rozbudowy miejsc parkingowych w różnych częściach miasta. W przypadku ruchu rowerowego padały głosy o przywróceniu rowerów publicznych (w czasie COVID-19 rząd wydał rozporządzenie zakazujące funkcjonowania komunalnych systemów rowerów publicznych), a w przypadku ruchu pieszego szczególną uwagę zwracała kwestia przejść dla pieszych. Choć Olsztyn jest jedynym polskim miastem, które w okresie transformacji ustrojowej przywróciło tramwaje, w części konsultacji temat rozwoju tego środka transportu ustępował bieżącym niedogodnościom, np. wynikającym z nowego układu linii autobusowych.

Drugi etap konsultacji społecznych miał dwie grupy adresatów. Konsultacje ogólne zostały skierowane do wszystkich mieszkańców gmin wchodzących w skład MOF. Odbyły się cztery spotkania w formule on-line oraz jedno stacjonarne. Przeprowadzono też zamknięte konsultacje z wybranymi grupami: seniorami, studentami UWM oraz z urzędnikami. Celem tego etapu była priorytetyzacja działań w zakresie mobilności oraz zbieranie ewentualnych dodatkowych pomysłów czy opinii, które nie wybrzmiały w pierwszym etapie. Uczestnicy konsultacji zwracali szczególną uwagę na kwestie związane z lokalizacją przystanków publicznego transportu zbiorowego i rozbudową sieci węzłów przesiadkowych, a także na potrzebę uporządkowania parkowania w centrum Olsztyna.

Raport z trzeciego etapu konsultacji, które odbyły się on-line w dniach 30 maja – 1 czerwca 2022 r., pokazuje, że wszystkie uwagi inne niż stylistyczne zostały odrzucone. Uwzględniono trzy opinie, szesnaście zaś odrzucono. W rzeczywistości część uwag była trudna do uwzględnienia, gdyż miała bardzo ogólny charakter, prezentujący bardziej opinie czy nawet emocje mieszkańców niż propozycje rozwiązań. Niemniej jednak nie uwzględniono również konkretnych propozycji (np. kwestii przebiegu tras autobusowych czy wskaźników udziału placówek edukacyjnych w działaniach promujących zrównoważony rozwój transportu). Dla uczestników konsultacji ważne były też działania w zakresie poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego.

PZMM w mediach:

Najobszerniejszą relację z konsultacji zamieściła „Gazeta Olsztyńska”. Jako jedyny dziennik regionalny informowała o trzecim etapie konsultacji społecznych SUMP dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna. Tekst powstał na podstawie oficjalnego komunikatu władz samorządowych. Przedstawiono w nim dość szczegółowo, czym są plany zrównoważonej mobilności miejskiej, jaki jest cel i zawartość dokumentu oraz w jaki sposób można włączyć się w debatę publiczną za pośrednictwem Internetu. Materiał nie zawierał informacji o ewentualnych głosach poparcia, zastrzeżeniach czy krytyce planu ze strony organizacji społecznych.

W treści raportów z konsultacji zabrakło informacji o tym, czy mieszkańcy proponowali alternatywne rozwiązania na rzecz zrównoważonego rozwoju, np. inne koncepcje przebiegu linii tramwajowych czy wprowadzenie nowych rozwiązań technicznych lub organizacyjnych. Sama dyskusja nad planem nie cieszyła się szerszym zainteresowaniem mediów, a dokument był bardziej przedstawiany jako nowe narzędzie, wspierające pozyskiwanie unijnych funduszy, niż impuls do radykalnych zmian.

Należy nadmienić, że media lokalne i branżowe pisały w czerwcu 2024 r. o olsztyńskim planie w kontekście podpisania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości umowy dotyczącej działania „Zrównoważona mobilność miejska – nabór niekonkurencyjny”, realizowanego w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej. Gmina Olsztyn otrzymała ok. 128 mln zł dofinansowania na poprawę jakości transportu publicznego. Część z publikatorów wspomniała, że uzasadnieniem decyzji dysponenta funduszy była zgodność wniosku z postanowieniami Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna 2030+. Istotą tych materiałów prasowych (bazujących na komunikacie prasowym PARP) był przekaz do opinii publicznej, iż PZMM jest dokumentem przekładającym się na konkretne działania.

Wybrane źródła informacji:

Treść PZMM:

→ https://olsztyn.eu/fileadmin/zit/2022-08-09_Plan_zrownowazonej_mobilnosci_MOF_Olsztyna-6.pdf

Raporty z konsultacji społecznych na specjalnej platformie konsultacyjnej:

→ <https://konsultacje.olsztyn.eu/konsultacje-spoeczne/017b0b33-4cef-45ac-9967-3dc41042593b/017c3bc-8-obd5-45c7-86e5-8f882c82da6c>

Informacje prasowe:

→ <https://gazetaolsztyńska.pl/mragowo/834815,Zrownowazona-mobilnosc-w-Miejskim-Obszarze-Funkcjonalnym-Olsztyna.html>

→ <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/ponad-128-mln-zlotych-na-poprawe-mobilnosci-miejskiej-olsztyn-15251.html>



LUBELSKI OBSZAR METROPOLITALNY

Przebieg konsultacji:

W LOM konsultacje również zostały przeprowadzone trójetapowo. Pierwszy etap odbył się w dniach 16–17 marca 2022 r. w godzinach 17:00–20:00, drugi – w dniach 24–26 maja w godzinach 10:00–13:00 oraz 17:00–20:00, przy czym każde z sześciu spotkań było poświęcone innemu gronu gmin wchodzącemu w skład lubelskiego ZIT. Trzeci etap konsultacji miał miejsce 5 października w godz. 13:30–15:00 w Urzędzie Miasta Lublin. Pierwszy etap konsultacji odbył się za pośrednictwem narzędzi komunikacji elektronicznej (Zoom i Jamboard), pozostałe – fizycznie.

W pierwszym etapie mieszkańcy wskazywali na różne cele strategiczne. Co do zasady wpisywały się one w cele zrównoważonego rozwoju, zawierały jednak pewne uwagi pokazujące skalę dotychczasowych problemów, np. postulat wprowadzenia krótszych tras autobusów, w perspektywie skutkującej większą punktualnością, zachęcającą do korzystania z komunikacji miejskiej czy wprowadzenia nocnej komunikacji miejskiej w Lublinie. Dużą uwagę poświęcono również planowaniu przestrzennemu. Założeniem pierwszego etapu konsultacji było zbieranie pomysłów wg ustalonego przez moderatorów klucza tematycznego oraz komentowanie przez mieszkańców poszczególnych czynników składających się na analizę SWOT. Przedstawiono wiele szczegółów i uwag (np. ocenę działania systemu ITS w Lublinie).

Spotkania odbywające się w ramach drugiego etapu konsultacji miały wspólny scenariusz: składały się z trwającej około pół godziny prezentacji wizji oraz celów SUMP oraz warsztatów (150 min.), mających na celu dyskusję i wskazanie przez wszystkich uczestników pracujących w grupach priorytetów i wykonalności (budżet, czas na realizację, potrzeba współpracy pomiędzy publicznymi podmiotami itp.) dla zaproponowanej listy działań podzielonej na dziewięć celów (dwa cele horyzontalne i siedem strategicznych). W praktyce jednak wielu ludzi biorących udział w warsztatach nastawionych było na konkretne rozwiązania (np. zmiany w rozkładach jazdy poszczególnych linii), a nie na dyskusję o rozwiązaniach systemowych. Nastawienie to przełożyło się na wyniki zawarte w tabeli ocen działań uwzględniających priorytet i wykonalność.

Podczas trzeciego etapu uczestnicy konsultacji mieli się zapoznać z projektem planu zrównoważonej mobilności miejskiej, szczególnie w kontekście wizji, wybranego scenariusza rozwoju, celów strategicznych i działań, które mają je realizować oraz wskaźników do monitorowania. Za pomocą formularza mieszkańcy przesyłali uwagi do prezentowanego dokumentu. Większość uwag nie została uwzględniona, choć nie były one kontrydiktoryjne do celów zrównoważonego rozwoju. Niektóre z blisko czterdziestu nieuwzględnionych uwag miały bardzo konstruktywny charakter, np. wskaźniki dla celów operacyjnych. Wiele uwag odrzucono ze względu na wyniki drugiego etapu konsultacji, np. na postulat intensyfikacji walki z nielegalnym parkowaniem odpisano: „(...) działanie nie zostało wskazane przez uczestników konsultacji jako kluczowe, wiele innych działań zostało ocenionych jako ważniejsze do realizacji”. Uwzględniono tylko dziesięć uwag, w większości mających charakter redakcyjny.

PZMM w mediach:

Plan dla MOF Lublina wzbudził zainteresowanie mediów. Dominowały informacje medialne bazujące na komunikatach prasowych na temat kolejnych etapów konsultacji. „Gazeta Wyborcza Lublin” opublikowała natomiast materiał w kontekście znaczenia rozwoju mobilności dla przyszłości lubelskiej aglomeracji, tytułując artykuł w wydaniu internetowym „Powstaje kluczowy dokument o komunikacji dla 850 tysięcy mieszkańców”. Informację o zakończeniu konsultacji przedstawił portal lublin24.pl. Materiały prasowe nie prezentowały ani sprawozdania z konsultacji, ani opinii strony społecznej czy ekspertów.

Wybrane źródła informacji:

Strona poświęcona planowi zrównoważonej mobilności miejskiej i jego uchwalaniu:

→ <https://lublin.eu/lublin/lublin-w-ue/zintegrowane-inwestycje-terytorialne/sump/>

Wybrane informacje medialne:

→ <https://lublin24.pl/z-lublina/lublin-mieszkanczy-okolicznych-gmin-wypowiedzieli-sie-o-komunikacji-w-regionie/w1sRXuKKdPPAKyrFfS67> <https://lublin.wyborcza.pl/lublin/7,48724,28979651,lublin-i-21-gmin-z-pieciu-powiatow-powstaje-kluczowy-dokument.html>



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY WROCŁAWIA

Przebieg konsultacji:

Zaczynając pracę nad PZMM dla MOF, stolica Dolnego Śląska miała już doświadczenie w planowaniu zrównoważonej mobilności, ponieważ w 2018 roku przygotowano plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla samego miasta. Korzystano wówczas z nietypowych metod, takich jak punkty konsultacyjne zlokalizowane w przestrzeniach ulicznych (np. namiot informacyjny przy bulwarze Xawerego Dunikowskiego).

Prace nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia odbyły się trzy lata później. Zgeneralizowane informacje o przebiegu konsultacji społecznych zawarto w treści samego dokumentu, tj. w „Planie Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia”. W biuletynach informacji publicznych miasta Wrocławia oraz gmin MOF nie ma szczegółowych raportów ze wszystkich trzech etapów konsultacji społecznych. Trudno więc ocenić, na ile głos społeczeństwa był zauważony przez autorów opracowania i w jakim stopniu wpłynął na ostateczny kształt planu. Paradoksalnie, na stronach samorządu miasta, w ramach podstrony do konsultacji społecznych „Wrocław rozmawia”, można znaleźć raporty z konsultacji miejskiego SUMP z 2018 r.

W związku z pandemią COVID-19 dwa pierwsze etapy konsultacji (19–26 kwietnia 2021 r. oraz 21 czerwca – 2 lipca 2021 r.) przeprowadzono przez Internet, trzeci odbywał się w formie hybrydowej (13–17 grudnia 2021 r.).

PZMM w mediach:

Lokalne media nie interesowały się tematem prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla MOF Wrocławia. Źródłem informacji dla mieszkańców były jedynie serwisy samorządowe. Szerzej kwestię PZMM dla MOF Wrocławia omawiał jedynie portal branżowy Transport-Publiczny.pl.

Wybrane źródła informacji:

Strona internetowa prezentująca PZMM dla MOF Wrocławia:

→ <https://www.wroclaw.pl/zielony-wroclaw/plan-zrownowazonej-mobilnosci-dla-wroclawia>

Ważniejsze informacje prasowe:

→ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/aglomeracja-wroclawska-potrzebuje-planu-zrownowazonej-mobilnosci-65918.html>



BYDGOSKI OBSZAR FUNKcjONALNY

Przebieg konsultacji:

Na wstępie warto odnotować, iż mimo wielu wspólnych przedsięwzięć transportowych Bydgoszczy i Torunia (np. bilet BiT-City), miasta te zdecydowały się przygotować i przyjąć niezależne plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Wynikało to przede wszystkim ze struktury ZIT.

Na stronach urzędów i w Biuletynie Informacji Publicznej brak informacji o pierwszym etapie konsultacji. Dostępne jest natomiast zaproszenie na drugi etap, który odbył się w dniach 28–29 października 2021 r. i można w nim było wziąć udział bezpośrednio lub on-line. Tematyka spotkań zakładała omówienie rozwiązań i pomysłów wypracowanych podczas pierwszego etapu konsultacji SUMP oraz zidentyfikowanych wówczas potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Na stronie Urzędu Miasta Bydgoszczy dostępny jest jedynie raport z trzeciego etapu konsultacji, w którym zbierano uwagi do przygotowanego projektu SUMP. Raportów z pierwszego i drugiego etapu konsultacji brakuje. Również w samej treści dokumentu opis przebiegu spotkań jest bardzo lakoniczny. Nie pozwala na ustalenie dat ich pierwszych dwóch etapów ani zgłaszanych postulatów.

Trzeci etap konsultacji odbywał się w dniach od 20 lutego do 12 marca 2023 r. Dla większości gmin była to formuła on-line lub mieszana. Główne spotkanie w ramach konsultacji miało miejsce 6 marca 2023 r. w Bydgoszczy: o godz. 13:00 zorganizowano spotkanie dla ekspertów i interesariuszy instytucjonalnej, o 16:00 – dla ogółu mieszkańców. Celem była weryfikacja i poddanie ocenie wszystkich interesariuszy ostatecznej wersji planu. Na 35 uwag zgłoszonych w trzecim etapie konsultacji społecznych aż 27 nie zostało uwzględnionych, a osiem wzięto pod uwagę jedynie częściowo. W większości przypadków odrzucenie uwag argumentowano założeniami planu (np. „PZMM nie jest listą konkretnych inwestycji, tylko dokumentem wskazującym kierunki działań” lub „(...) przedstawione propozycje w zakresie inwestycji infrastrukturalnych będą przedmiotem dalszych badań na kolejnym etapie prac”). Warto podkreślić, że uwagi zgłaszane do projektu planu w większości wpisywały się w założenia zrównoważonego rozwoju, dotyczyły np. zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów, rozbudowy systemu kolei czy poprawy warunków jazdy i parkowania rowerów.

PZMM w mediach:

W lokalnych mediach temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej znalazł się głównie dzięki śmiałym założeniom dotyczącym obszaru oddziaływania Bydgoszczy, który dzięki sprawnej kolei ma objąć również Szczecinek czy Chojnice. W formie swoistej anegdoty pisały o tym m.in. portalkujawski.pl czy iszczecinek.pl. Jedynie ten pierwszy poświęcił uwagę procesowi przygotowania dokumentu i dyskusji nad jego zawartością merytoryczną, poświęcając temu kilka artykułów. „Gazeta Pomorska” z kolei wspominała, iż warunkiem udziału miasta i sąsiednich gmin w podziale funduszy europejskich na transport będzie przyjęcie SUMP: „W drugim kwartale 2022 roku ma być gotowy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP-BydOF dla MOF-u OW Bydgoszczy. To dokument, który zgodnie z zapisami projektu Umowy Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021–2027 będzie warunkiem w dostępie do środków”.

Wybrane źródła informacji:

Oficjalna strona z PZMM dla BOF oraz z raportem z trzeciego etapu konsultacji:

→ <https://www.bydgoszcz.pl/miasto/zit-bydof/aktualnosci/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-bydgoskiego-obszaru-funkcjonalnego/>

Wydarzenie na Facebooku promujące trzeci etap konsultacji społecznych:

→ <https://www.facebook.com/events/1088725915213196/>

Informacje medialne:

→ https://iszczecinek.pl/pl/19_wiadomosci-z-regionu/31369_bydgoszcz-za-kilka-lat-bedzie-oddzialywac-na-szczecinek-takie-sa-zalozenia.html

→ <https://portalkujawski.pl/2023/sump-bez-koncepcji-kolei-dojazdowej-metropolitalnej-bo-nie-ma-realnych-inwestycji-w-planach-ja-budujacych/>

→ <https://pomorska.pl/fundusze-europejskie-dla-bydgoszczy-wiadomo-na-razie-o-108-mln-euro/ar/c1-16015225>



KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Przebieg konsultacji:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Koło-brzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030 został opracowany w ramach prac nad Strategią rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko-Koło-brzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030. Fakt ten rzutował też na przeprowadzenie konsultacji społecznych, które były wspólne dla obu dokumentów.

W ramach pierwszego etapu konsultacji społecznych w dniach 25–29 stycznia 2021 r. odbyły się warsztaty on-line z mieszkańcami (spotkania ogólne i z podziałem na wyselekcjonowane grupy), ekspertami, przedstawicielami gmin oraz władzami gmin.

W lipcu 2021 r. odbyło cykl spotkań warsztatowych, dotyczących jednocześnie dwóch dokumentów: Strategii rozwoju ponadlokalnego oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla KKBOF. W warsztatach uczestniczyło blisko dwustu przedstawicieli urzędów, stowarzyszeń, przedsiębiorców, świata nauki i mieszkańców. W wyniku warsztatów zidentyfikowano problemy, czynniki SWOT oraz nakreślono cele strategiczne, kierunki działań oraz wiązki projektów.

Również konsultacje obu dokumentów prowadzone były w dniach 26 października – 28 listopada 2022 r. Odbyły się trzy spotkania: 17 listopada (14:00–16:00) w Koszalinie oraz 18 listopada zarówno w Białogardzie (9:00–11:00), jak i w Kołobrzegu (13:00–15:00). Raport wskazuje, że łącznie w konsultacjach uczestniczyło 96 osób, w tym 25 on-line poprzez platformę Facebook.

Podczas trzeciego etapu konsultacji do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Koło-brzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030 na 145 wniosków, które wpłynęły – 74 z nich przyjęto w całości, 71 zaś odrzucono. Głównym argumentem autorów planu za odrzucaniem wniosków była ich szczegółowość. W wielu odpowiedziach podkreślano, że dany postulat (np. uruchomienie autobusów nocnych czy autobusów pospiesznych) powinien być skierowany do innej jednostki.

Przyjęte wnioski w większości dotyczyły kwestii redakcyjnych i składane były przez jednostki samorządowe. Ciekawostką jest fakt, że jedną z poprawek postulowanych przez władze samorządowe Mielna argumentowano podobnymi postanowieniami planu dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Choć uwaga została odrzucona, pokazuje to, że proces tworzenia PZMM wiąże się z wymianą doświadczeń oraz budową wiedzy urzędników w oparciu o przykłady z innych regionów.

PZMM w mediach:

Media lokalne informowały jedynie o samym fakcie odbywania się konsultacji społecznych, tj. powielały informację prasową o ich terminach i zasadach (np. kolobrzeginfo.pl, kochamkoszalin.pl).

Należy nadmienić, że pierwsza wersja planu zrównoważonej mobilności dla Koszalina i Kołobrzegu była przygotowywana i konsultowana w 2016 r.

Wybrane źródła informacji:

Tekst planu:

→ https://www.gmina-bialogard.pl/sites/default/files/2022/10/855/SUMP_KKBOF.PDF

Raport z konsultacji:

→ https://www.koszalin.pl/sites/default/files/pliki/raport_z_konsultacji_spolecznych_srp_sump_1.pdf

Informacje medialne:

→ <https://www.kochamkoszalin.pl/aktualnosci/48-konsultacje-strategii-rozwoju-ponadlokalnego-dla-kkbof-na-lata-2021-2030>, <http://kolobrzeginfo.pl/prace-nad-opracowaniem-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej/>.



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY BUSKA-ZDROJU

Przebieg konsultacji:

Publicznie dostępne informacje o pierwszym i drugim etapie konsultacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Busko-Zdrój są bardzo zdawkowe. Wskazują, iż takie konsultacje miały miejsce oraz odbywały się zgodnie z założeniami partycypacji społecznej dla PZMM. Nie ma informacji o zasięgu, spotkaniach czy postulatach mieszkańców. Jedyny podany szczegół to forma on-line obu etapów konsultacji, wynikająca z obostrzeń pandemicznych.

W trakcie trzeciego etapu konsultacji społecznych, który odbył się w dniach 16 grudnia 2022 r. – 9 stycznia 2023 r., została zgłoszona (i uwzględniona) tylko jedna uwaga uzupełniająca informacje o odnawialnych źródłach energii w mieście. Oznacza to, że zasięg konsultacji był zdecydowanie niewystarczający.

PZMM w mediach:

W lokalnych środkach masowego przekazu temat planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Buska-Zdroju nie był poruszany.

Wybrane źródła informacji:

Informacje o przebiegu prac nad planem:

→ <https://www.umig.busko.pl/dzialania-gminy/mof-busko-zdroj.html>, <https://umig.stopnica.pl/dla-przedsiębiorcy,,,,,16112,n.html>



OBSZAR FUNKCJONALNY MYŚLENICE

Przebieg konsultacji:

Spotkania warsztatowe rozpoczynające konsultacje społeczne odbyły się we wrześniu 2022 r. i miały charakter diagnostyczny, a punktem wyjścia do dyskusji były wyniki badań bezpośrednich (IDI) i ankietowych (CAWI) oraz wywiadów grupowych (FGI). Odbyło się pięć spotkań w różnych gminach, wszystkie w godzinach popołudniowych.

19 stycznia 2023 r. w Myślenicach przeprowadzono spotkanie otwarte dla mieszkańców wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego. W relacji na stronie urzędu podkreślono, że warsztaty zapewniły możliwość podzielenia się (w szerokim gronie instytucji, których przedstawiciele wzięli udział w warsztatach) informacjami co do planów, pomysłów i inwestycji, jakie samorządy planują realizować w przyszłości na podstawie PZMM. Przedstawiono propozycje konkretnych działań, wypracowane w toku dotychczasowych rozmów i analiz. Następnie zostały one szczegółowo omówione przy stolikach tematycznych. Mieszkańcy mieli okazję zapoznać się z zarysami planu oraz dokonać oceny przyjętych założeń, a następnie w grupach przypisać poszczególnym zadaniom wykonalność i określić priorytety.

Ostatnie spotkanie konsultacyjne odbyło się 22 marca 2023 r. o godz. 14:30 w Myślenicach. Zaprezentowano dokument wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Choć samorządy otrzymały raport również z tej części konsultacji, nie jest on upubliczniony w serwisach internetowych gminy. Głównym celem tego etapu było wypełnienie postanowień wynikających z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jak wspomniano, propozycji merytorycznych do planu oczekiwano głównie w drugim etapie konsultacji.

Na podstawie raportów z pierwszego i drugiego etapu konsultacji społecznych należy stwierdzić, że były one przeprowadzone w sposób uporządkowany, tj. mieszkańcy mogli zgłaszać problemy szczegółowe, które następnie moderatorzy łączyli w szerszy kontekst wyzwania. Ci ostatni notowali również tematy, za które gminy OF Myślenice nie są bezpośrednio odpowiedzialne, ale mogą one być wykorzystane przez samorządy do formułowania własnych stanowisk, np. przy opiniowaniu transportu regionalnego.

PZMM w mediach:

Media lokalne informowały o kwestiach związanych z pracami nad planem w ograniczonym zakresie: o rządowym wsparciu dla PZMM, terminach konsultacji społecznych oraz o samym zatwierdzeniu planu.

Urząd miasta przygotował stronę poświęconą tematyce transportowej, w tym SUMP: www.mobilne.myslenice.pl, która niestety już nie działa. Na stronie były zamieszczone relacje z konsultacji planu.

Należy podkreślić, że gminy OF Myślenic oraz wykonawcy PZMM (główny wykonawca: ZDG TOR) wykazali się sporym zaangażowaniem w upowszechnienie informacji o pracach nad planem, a następnie w przeprowadzenie konsultacji społecznych. Przeniesienie na drugi etap konsultacji omawiania wstępnej wersji planu ułatwiło uwzględnienie postulatów proponowanych przez mieszkańców i organizacje społeczne. Ważnym elementem myślenickiego SUMP i debaty o nim były odwołania do planowania przestrzennego.

Wybrane źródła informacji:

Oficjalny serwis miasta, zakładka poświęcona SUMP:

→ <https://myslenice.pl/inwestycje/strategia-rozwoju-gminy-myslenice/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump>

Informacje medialne:

→ <https://myslenicka24.pl/rzadowe-wsparcie-dla-sump-czyli-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej/>.



MIEJSKI OBSZAR FUNKcjONALNY GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

Przebieg konsultacji:

Pierwszy etap konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF GW stanowiły warsztaty diagnostyczne, które odbyły się 31 marca 2022 r. o godzinie 13:00 w Wojewódzkiej i Miejskiej Bibliotece Publicznej w Gorzowie. Wydarzenie spotkało się ze stosunkowo dużym zainteresowaniem – wzięło w nim udział około 50 osób. 6 kwietnia o godz. 16:30 i 18:30 przeprowadzono też dwa warsztaty fokusowe (FGI) w formie zdalnej. Na stronach samorządów brakuje raportu z pierwszej części konsultacji, ale opublikowano obszerny wywiad z moderatorami, podsumowujący warsztaty i wyniki badań ankietowych. Tekst pt. „Młodzież chce rozwoju transportu zbiorowego i ścieżek rowerowych”⁷² został spisany językiem przystępnym dla czytelnika i należy go uznać za przykład dobrej praktyki w zakresie działań informacyjnych.

W drugim etapie konsultacji (7 czerwca o godz. 13:00 w sali sesyjnej Urzędu Miasta) odbył się warsztat, w ramach którego pracowano nad rozwiązaniami w zakresie funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz indywidualnej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego (zbieranie zgłoszeń rozpoczęło 17 maja). Elementem tego etapu konsultacji były warsztaty naukowe przeznaczone dla studentów Akademii im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim. Efekt prac to opracowanie „Raportu diagnostyczno-strategicznego stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego”. Raportu z drugiego etapu konsultacji również nie zamieszczono na stronach internetowych samorządów, choć wykonawca przekazał go zamawiającemu.

Trzeci etap konsultacji trwał od 15 grudnia 2022 r. do 15 stycznia 2023 r., a główne spotkanie konsultacyjne odbyło się 10 stycznia 2023 r. o godz. 16:00 w sali sesyjnej Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Wzięło w nim udział 77 osób i podmiotów. Łącznie zgłoszono 126 uwag i wniosków. Z opublikowanego raportu wynika, że były one stosunkowo często uwzględniane, a uwzględnienie częściowe czy odrzucenie uwagi lub wniosku było zazwyczaj uzasadnione kilkoma zdaniem, z odniesieniem do treści planu czy innych dokumentów. Nie ignorowano nawet rzeczy z pozoru błahych, np. postulowanych zmian nazewnictwa przystanków, obiecując, że uwagi zostaną rozpatrzone w innych bardziej szczegółowych dokumentach czy opracowaniach.

72 – https://um.gorzow.pl/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-gorzowa-wielkopolskiego.html?news_id=2525 [dostęp: 23.09.2024].

Należy nadmienić, że wśród wniosków mieszkańców było wiele opinii negatywnych odnośnie do zrównoważonego transportu w ogóle. Pojawiły się głosy typu: „Nikt, kto posiada samochód, nie przesiądzie się z niego na komunikację miejską, dlatego że jest to o wiele mniej wygodne” czy „kolej to przeżytek”. Można zastanawiać się, czy był to wynik negatywnego nastawienia mieszkańców do transportu publicznego (które mogło być chwilowo bardziej widoczne, ponieważ Gorzów przechodził remont sieci tramwajowych, a to wiązało się z licznymi utrudnieniami w ruchu), nieatrakcyjną ofertą regionalną (częste problemy jakościowe spółki Polregio) czy też rozpropagowania konsultacji również wśród osób negatywnie nastawionych do wszystkich tego typu inicjatyw.

PZMM w mediach:

Prace nad gorzowskim planem zrównoważonej mobilności spotkały się z dość szerokim oddźwiękiem w mediach. Informowały o tym lokalne rozgłośnie (Telewizja Gorzów, Radio Zachód, Radio Gorzów), gazety („Gazeta Lubuska”) czy portale internetowe (np. Gorzow24.pl czy gorzowianin.com). Były to nie tylko kopie informacji prasowych o planowanych konsultacjach społecznych, ale też artykuły informujące o prowadzonych konsultacjach, wzbogacone wypowiedziami uczestników, moderatorów i przedstawicieli samorządów oraz fotorelacjami. Radio Gorzów i „Gazeta Lubuska” poruszały kwestię tramwaju dwusystemowego, który byłby novum w polskich warunkach, a o którym dyskutowano w trakcie prac nad SUMP. Ponadto o SUMP informował portal transport-publiczny.pl związany kapitałowo z głównym wykonawcą.

Wybrane źródła informacji:

Oficjalny serwis miasta:

→ https://um.gorzow.pl/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-gorzowa-wielkopolskieg.html?news_id=2525

W mediach lokalnych:

→ <https://radiogorzow.pl/167553/tramwajem-z-gorzowa-do-strzelec-krajenskich/>

→ <https://gorzowwielkopolski.naszemiasto.pl/jak-wygodnie-poruszac-sie-nie-tylko-po-gorzowie-co-powinno/ar/c4-8855409>

→ <https://www.telewizjagorzow.pl/artykul/1763,zmiany-w-transporte-publiczny-w-gorzowie-oraz-dziewieciu-okolicznych-gminach>

→ <https://www.telewizjagorzow.pl/ruszaja-konsultacje-planu-mobilnosci/>



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY SANOK-LESKO

Przebieg konsultacji:

Cechą charakterystyczną dokumentu dla MOF Sanok-Lesko było wykreślenie z tytułu przymiotnika „miejskiej”. Ostatecznie dokument zyskał nazwę „Planu Zrównoważonej Mobilności 2030+”. W ramach prac nad planem zorganizowano cztery spotkania w formie warsztatów diagnostycznych: 15 lipca, 9 września, 20 października i 8 listopada 2022 r. Powyższe spotkania odbyły się podczas pierwszego i drugiego etapu konsultacji.

Konsultacje społeczne opracowanego projektu przeprowadzono między 6 a 28 marca 2023 r., a 9 marca 2023 r. odbyły się spotkania w Sanoku i Lesku. Ponadto zorganizowano trzy spotkania on-line na platformie MS Teams w godzinach popołudniowych (6, 13 i 16 marca 2023 r.). Również i ta część konsultacji cieszyła się umiarkowanym zainteresowaniem. Równolegle zbierane były uwagi za pomocą platformy on-line. Wpłynął jeden formularz, który został dokładnie przeanalizowany i na jego podstawie zostały wprowadzone zmiany do dokumentu. Szczegółowe raporty z konsultacji nie są dostępne w Internecie, a ich opis w treści samego planu jest bardzo lakoniczny.

Swoistym novum był fakt, że w czasie prac nad planem przeprowadzono trzy wizje lokalne, podczas których zidentyfikowano problemy w zakresie ruchu pieszych, ruchu rowerowego, infrastruktury drogowej i zagospodarowania przestrzennego.

PZMM w mediach:

Media lokalne w niewielkim stopniu interesowały się planem zrównoważonej mobilności. Teksty na podstawie komunikatów prasowych publikował m.in. „Tygodnik Sanocki” oraz portal Bieszczadzka24.pl związany z „Gazetą Bieszczadzką”.

Wybrane źródła informacji:

Tekst PZMM na stronach miasta:

→ <https://bip.gminasanok.pl/attach/2/162/16405/16778394762660602646401cc744a93f.pdf>

W mediach lokalnych:

→ <https://www.bieszczadzka24.pl/aktualnosci/gminy-opracowaly-plan-zrownowazonej-mobilnosci-2030-/7744>

→ <https://tygodniksanocki.pl/2023/03/08/konsultacje-spoeczne-planu-zrownowazonej-mobilnosci-2030/>.



BIAŁOSTOCKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Przebieg konsultacji:

W ramach pierwszego etapu zrealizowano trzy spotkania konsultacyjne. Dwa odbyły się w formie stacjonarnej w Białymstoku z udziałem przedstawicieli gmin Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego (7 marca 2022 r.) oraz interesariuszy projektu (8 marca 2022 r.), wśród których byli przedstawiciele samorządów, instytucji publicznych, organizacji społecznych i świata nauki. Spotkanie z mieszkańcami odbyło się natomiast on-line, 16 marca 2022 r. o godz. 18:00, przy użyciu ogólnodostępnego komunikatora internetowego. Tematem wiodącym był niedostateczny rozwój infrastruktury rowerowej. Wskazywano również na promienisty układ dróg wyższej kategorii oraz oferty transportu publicznego (w stronę Białegostoku) i niedostatecznie rozwinięte powiązania pomiędzy gminami.

Drugi etap konsultacji społecznych, mający na celu określenie, jak obszar BOF powinien rozwijać się według mieszkańców, dokument SUMP opisuje tak: „Zorganizowane spotkania stacjonarne w każdej gminie pozwoliły na pozyskanie informacji pomocnych przy opracowaniu dokumentu, a spotkania z interesariuszami i władzami gmin BOF sprecyzowały kierunek potencjalnych działań. Spotkania odbywały się w okresie pomiędzy 12 – 14 lipca 2022 roku i w zależności od charakterystyki odbywały się w godzinach południowych lub popołudniowych (spotkania z mieszkańcami). Na tym etapie prac realizowano także spotkania online z przedstawicielami inicjatywy Jaspers, którzy wspierali tworzenie dokumentu od jego początku dając swoje komentarze i uwagi”.

Przedmiotem trzeciego etapu konsultacji społecznych był projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej BOF do roku 2035 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Konsultacje trwały od 20 grudnia 2022 roku do 20 stycznia 2023 roku. Zorganizowano dwa spotkania on-line skierowane do interesariuszy oraz mieszkańców, w dniach 3 i 4 stycznia 2023 roku, oba o godzinie 18:00. Dodatkowo 11 stycznia 2023 roku stacjonarnie w Białymstoku zorganizowano spotkanie z interesariuszami projektu oraz przedstawicielami jednostek odpowiedzialnych za kształtowanie systemu transportowego w obszarze BOF, a następnie tego samego dnia – spotkanie stacjonarne z mieszkańcami. Podobnie jak w przypadku drugiego etapu, ten raport również nie jest prezentowany na stronach internetowych BOF ani gmin wchodzących w jego skład.

PZMM w mediach:

W mediach lokalnych informacje o przygotowaniach planu zrównoważonej mobilności miejskiej pojawiały się m.in. w Polskim Radiu Białystok czy na portalu bialystokonline.pl. Wykonawca PZMM ze swej strony promował konsultacje społeczne płatnymi ogłoszeniami w lokalnych mediach.

Wybrane źródła informacji:

Serwis Stowarzyszenia Białostockiego Obszaru Metropolitalnego poświęcony SUMP:

→ <https://bof.org.pl/pl/sump/dokument>

Informacje w mediach lokalnych:

→ <https://www.radio.bialystok.pl/wiadomosci/index/id/221982>

→ <https://akadera.bialystok.pl/powstanie-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-do-roku-2035-teraz-trwa-ja-konsultacje-spoeczne/>

→ <https://www.bialystokonline.pl/transport-w-bialymstoku-i-okolicach-mozesz-zglosic-swoje-uwagi,artykul,133860,1,1.html>



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY PŁOCKA

Przebieg konsultacji:

Płock korzystał z merytorycznego wsparcia miast w zakresie przygotowania i wdrażania SUMP dostępnego w ramach projektu ENDURANCE, realizowanego pod egidą Grupy Koordynującej SUMP Komisji Europejskiej. Centrum CIFAL Płock (afiliowany ośrodek szkoleniowy Instytutu ONZ ds. Badań i Szkoleń UNITAR) było liderem projektu w Polsce.

Pierwszym etapem konsultacji były „warsztaty scopingowo-strategiczne”, które zostały przeprowadzone on-line w dniach 25, 27 i 28 października 2021 r., czyli w czasie obostrzeń pandemicznych. W sumie odbyło się pięć spotkań, w każdym brało udział około 15 osób. Interesariuszy podzielono na grupy: młodzież, lokalni aktywiści, seniorzy, przedstawiciele organizacji społecznych (NGO's) i urzędnicy. Cykl warsztatów zakończono konferencją podsumowującą dla władarzy MOF Płocka (prezydenta, starosty, burmistrza i wójtów), po której ustalono konkretne kierunki działań na rzecz mobilności w MOF Płocka wraz z ich priorytetyzacją.

W drugim etapie przeprowadzono ankietę internetową pt. „Aktywne i ekologiczne środki transportu”. Była ona dostępna on-line w dniach 17 czerwca – 4 lipca 2022 r. Mimo promocji na oficjalnych stronach miasta i w mediach społecznościowych uzyskano tylko 219 odpowiedzi.

Konsultacje społeczne projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Płocka odbyły się między 14 marca a 28 kwietnia 2023 r. Zorganizowano jedno spotkanie, w dniu 13 kwietnia 2023 r., w którym na 15 uczestników tylko pięcioro stanowili mieszkańcy. Stało się tak mimo kampanii promocyjnej na stronach urzędowych, na profilach w mediach społecznościowych oraz na plakatach rozwieszanych w urzędach i na słupach ogłoszeniowych.

Prawie wszystkie uwagi do projektu planu oraz do raportu strategiczno-diagnostycznego zgłosiło Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego. Raport z konsultacji zawiera dziewięć uwag osób fizycznych do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, które mają raczej charakter zastrzeżeń do projektu planu – uwzględniono tylko jedno z nich, dotyczące ruchu pieszego.

PZMM w mediach:

Płocki PZMM cieszył się znikomym zainteresowaniem lokalnych mediów. O przyjęciu planu informował m.in. portal infoplocktv.pl. Zainteresowanie pracami nad planem wzbudził natomiast jeden wpis na Facebooku miejskiej radnej Wioletty Kulpy: „Szanowni rowerzyści, w mieście Płocku, dla równości z samochodami będziecie Drodzy Państwo uiszczać opłatę za parkowanie roweru. W ratuszu siedzą i opracowują Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, w którym będą ujęci wszyscy użytkownicy ruchu drogowego”. Lokalny portal „Gazety Wyborczej” poświęcił temu szerszy artykuł, wspominając przy okazji, że toczą się prace nad planem dla płockiego obszaru funkcjonalnego.

Wybrane źródła informacji:

Tekst planu na oficjalnej stronie miasta:

→ <https://nowy.plock.eu/core/uploads/page/Plan-Zrownowazonej-Mobilnosci-Miejskiej-dla-MOF-Plocka.pdf>

W lokalnych mediach:

→ <https://infoplocktv.pl/2022/01/26/bedzie-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-to-wspolny-projekt-plocka-i-powiatu-plockiego/>

→ <https://plock.wyborcza.pl/plock/7,35681,28986330,rozwazyci-tez-beda-w-plocku-placic-za-pozostawienie-swoich.html>

→ https://petronews.pl/pl/754_polityka-i-politycy/358015_oplata-za-parkowanie-roweru-w-plocku-wiceprezydent-wyjasnia-po-wpisie-radnej-na-fb.html



AGLOMERACJA OPOLSKA

Przebieg konsultacji:

Pierwszy etap konsultacji społecznych zrealizowano między 20 a 23 września 2021 r. Był on skierowany do wszystkich mieszkańców Aglomeracji Opolskiej, interesariuszy oraz przedstawicieli władz samorządowych. Zorganizowano cztery spotkania fizyczne oraz dwa on-line. Stacjonarne odbyły się 20 września 2021 r. w Opolu – jedno dla samorządowców, w formie dyskusji w grupach (grupy fokusowe), drugie dla mieszkańców, a także w Krapkowicach (21 września) i Popielowie (23 września). Dwa – za pośrednictwem Zooma i Jamboard – odbyły się w Europejskim Dniu bez Samochodu (jedno dla mieszkańców, drugie dla interesariuszy, co jest rozróżnieniem często stosowanym, przy czym interesariusze to m.in. przedstawiciele lokalnego biznesu – każdy samorząd wyróżniający spotkania z interesariuszami samodzielnie definiuje tę grupę, co rodzi różnice). Pozwoliły one zebrać wiele informacji o problemach transportowych Aglomeracji Opolskiej oraz o proponowanych rozwiązaniach, które następnie szczegółowo wykazano w raporcie z konsultacji.

W dniach 10–17 listopada 2021 r. odbył się drugi etap konsultacji, którego celem było przede wszystkim przedyskutowanie obszarów strategicznych PZMM oraz nadanie im priorytetów. Odbyło pięć spotkań bezpośrednich. Cztery z nich były skierowane do mieszkańców podzielonych obszarowo wg gmin aglomeracji, a jedno do przedstawicieli władz samorządów gminnych i powiatowych oraz członków zespołu operacyjnego ds. opracowania PZMM AO. W wyniku dyskusji powstały macierze priorytetów i możliwości realizacyjnych.

Raport z trzeciej części konsultacji publicznych nie jest dostępny w Internecie. Trwały one od 6 maja do 5 czerwca 2022 r. (koniec przyjmowania wniosków). Na spotkaniach on-line dla mieszkańców określonych gmin, które odbyły się w dniach 9–10 maja, przedstawiono projekt „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej” wraz z jego strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Mieszkańcy mogli składać uwagi zarówno podczas spotkań, jak i poprzez formularz internetowy (do 5 czerwca).

Należy podkreślić, że Aglomeracja Opolska przygotowała podsumowania dwóch pierwszych etapów konsultacji w sposób bardzo interesujący. Każdy z nich zawiera przystępny opis i załączniki zawierające raport z konsultacji, informacje o działaniach promocyjnych oraz prezentację, którą przedstawiano podczas spotkań. Przemilczano natomiast liczbę samych uczestników, co może świadczyć o tym, że nie była ona w ocenie organizatorów wystarczająco duża, by się nią pochwalić.

PZMM w mediach:

Aktywność w zakresie informowania o pracach nad planem zrównoważonej mobilności i zachęcania do udziału społecznego tylko w niewielkim stopniu przełożyła się na zainteresowanie mediów lokalnych. O pracach nad planem informowały m.in. Radio Opole, Radio Doxa i portal opoleinfo.pl. Popularyzacji tematu służył również profil na Facebooku: mobilnAO (mający ok. 130 obserwujących).

Wybrane źródła informacji:

Informacje o SUMP na stronach Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska:

→ <https://aglomeracja-opolska.pl/mobilna-ao>

Informacje w mediach lokalnych:

→ <https://radio.opole.pl/100,483236,ruszaja-konsultacje-ws-zrownowazonej-mobilnosci/>

→ <https://doxa.fm/aktualnosci/region/wszystkie-gminy-aglomeracji-opolskiej-zostana-skomunikowane/>

→ <https://radio.opole.pl/100,749934,poszerzanie-drog-nic-nie-da-aglomeracja-opolska->

→ <https://opoleinfo.pl/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-aglomeracji-opolskiej/>.



AGLOMERACJA KALISKO-OSTROWSKA

Przebieg konsultacji:

W pierwszym etapie konsultacji przyjęto kilka różnych sposobów pozyskiwania informacji i opinii mieszkańców. Były to wywiady grupowe (FGI) przeprowadzone w podziale na pięć grup, liczących każda po kilkanaście osób (w tym dwie liczniejsze grupy uczniów i studentów) – łącznie 200 osób, a także wywiady indywidualne (IDI) z udziałem 30 osób. Uzupełniono je diagnostycznymi spotkaniami warsztatowymi, w których uczestniczyło 48 osób. Warsztaty odbyły się w dwóch etapach, podczas których w podziale na stoliki tematyczne były omawiane poszczególne dziedziny transportu. Ponadto przeprowadzono badanie ankietowe z użyciem panelu badawczego (CAWI/CATI) – 849 osób, badanie ankietowe wśród młodzieży (CAWI) – 83 osoby oraz badanie geoankietowe (CAWI) – 26 osób.

Drugi etap konsultacji obejmował wypracowanie wizji oraz nadanie priorytetów i ocenę realności wykonania zadań przewidzianych w planie zrównoważonej mobilności. Składał się z czterech sesji spotkań warsztatowych, adresowanych osobno do przedstawicieli władz samorządowych oraz mieszkańców. Oprócz warsztatów przeprowadzono także ankietę, w której mieszkańcy mogli ocenić priorytet poszczególnych obszarów działań.

Spotkania z mieszkańcami (zarówno stacjonarne, jak i on-line), dotyczące projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej” odbyły się 22 lutego i 15 marca 2023 r. Po rozpatrzeniu uwag projekt został skierowany do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Można domniemywać, że taka formuła miała ochronić przed sytuacją, w której ewentualne wprowadzenie zmian proponowanych przez mieszkańców wymusiłoby sporządzenie nowej oceny. Następnie, od 11 maja do 2 czerwca 2023 r., zgodnie z przepisami, zapewniono mieszkańcom obszaru możliwość zapoznania się z pełną dokumentacją. Również w tym czasie była możliwość składania uwag. Skorzystały z niej trzy podmioty, wnosząc łącznie 11 uwag. Choć były sporządzone, szczegółowe raporty z konsultacji społecznych nie są obecnie dostępne w Internecie.

Stowarzyszenie Aglomeracja Kalisko-Ostrowska zamieściło na portalu YouTube relację ze spotkania inaugurującego projekt w dniu 20 maja 2020 r. W czasie prac nad planem pod adresem www.sump.sako-info.pl działała specjalna podstrona stowarzyszenia.

PZMM w mediach:

W mediach informacje o przygotowywaniu SUMP były dość skąpe. Informowały o tym m.in. Radio RC.fm oraz portale internetowe: kalisz.naszemiasto.pl czy calisia.pl. Jedynie portal naszemiasto.pl zamieścił informację szerszą niż komunikat prasowy o kolejnym etapie konsultacji.

Wybrane źródła informacji:

Informacje o SUMP na stronach Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska:

→ <https://sako-info.pl/sfera-infrastrukturalno-srodowiskowa/sump/>

Relacja wideo z konsultacji:

→ <https://www.youtube.com/watch?v=YRpBo8uQTYo>

Informacje w lokalnych mediach:

→ <https://calisia.pl/zrownowazona-mobilnosc-miejska-dla-aglomeracji-kalisko-ostrowskiej-wez-udzial-w-warsztatach,48167>

→ <https://kalisz.naszemiasto.pl/aglomeracja-kalisko-ostrowska-w-pilotazowym-programie-sump/ar/c3-5100467>



ZIELONOGÓRSKO-NOWOSOLSKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Przebieg konsultacji:

W pierwszym etapie konsultacji miało miejsce siedem spotkań, które odbywały się 19 i 26 stycznia, 15, 16, 22 i 23 lutego 2023 r. (ostatniego dnia dwa spotkania). W jednym z nich uczestniczyli uczniowie. Wszystkie pozostałe były otwarte dla ogółu mieszkańców ZNOF i interesariuszy, a frekwencji służyć miały popołudniowe godziny (17:00–20:00). We wszystkich spotkaniach uczestniczyły łącznie 173 osoby. Ponadto przeprowadzono badania fokusowe FGI (Focus Group Interviews), w których udział wzięło 137 osób (22 grupy badawcze) oraz 13 wywiadów indywidualnych (IDI) z kluczowymi interesariuszami. Na podstawie badań przygotowano bardzo szczegółowe raporty odnośnie do oceny stanu transportu oraz planów rozwoju na przyszłość.

Podczas spotkań wchodzących w zakres drugiego etapu konsultacji społecznych mieszkańcy oraz przedstawiciele innych interesariuszy dyskutowali nad konkretnymi rozwiązaniami proponowanymi do umieszczenia w planie. W kwietniu i maju 2023 r. zorganizowano łącznie sześć spotkań konsultacyjnych: w Zielonej Górze, Nowej Soli (dwa spotkania), Sulechowie, Zaborze i Czerwieńsku. Część z nich skierowana była do osób z określonych grup społecznych, najczęściej korzystających z transportu publicznego. W Sulechowie byli to seniorzy – słuchacze Uniwersytetu Trzeciego Wieku, a w Nowej Soli – uczniowie szkoły średniej. We wszystkich spotkaniach drugiego etapu konsultacji udział wzięły 94 osoby.

Podczas trzeciego etapu (w lipcu 2023 r.) zrealizowano sześć spotkań, z prezentacją projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Od-

były się one w Zielonej Górze (trzy spotkania), Nowogrodzie Bobrzańskim, Nowej Soli i Otyniu. Dwa ze spotkań miały konkretnych adresatów: jedno – urzędników samorządowych ZNOF, zaangażowanych w powstanie SUMP, drugie – osoby z niepełnosprawnościami. Pozostałe cztery były otwarte dla wszystkich zainteresowanych. Ogółem we wszystkich spotkaniach tego etapu wzięło udział tylko 49 osób – mieszkańców ZNOF, samorządowców i przedstawicieli organizacji społecznych. Ponadto po spotkaniach przyjmowano uwagi również drogą elektroniczną i w formie tradycyjnej korespondencji. Nadesłano ich łącznie 19, a wykonawca PZMM do każdej z nich szczegółowo się ustosunkował.

Zielonogórsko-Nowosolski PZMM zawiera bardzo drobiazgowy opis konsultacji społecznych w załącznikach (raportach z konsultacji) i w samym dokumencie głównym. Należy podkreślić, że zarówno autorzy opracowania, jak i zaangażowane samorządy poświęciły wiele uwagi omówieniu przebiegu i wyników konsultacji społecznych, a całość dokumentacji jest dostępna na stronie wiodącego samorządu w OF.

PZMM w mediach:

Temat „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego” gościł na łamach lokalnych mediów stosunkowo często. Teksty o nim pojawiły się w zielonogórskich wydaniach „Gazety Wyborczej” i „Naszego Miasta” oraz na portalach internetowych wzielonej.pl i wiadomoscizg.pl. O PZMM informowało też Radio Zielona Góra. Wiele z tekstów wykraczało poza powielenie komunikatów prasowych o konsultacjach. Artykuły przedstawiały szczegółowo różne zagadnienia, zapraszając do komentarzy zewnętrznych specjalistów. Dużo uwagi media poświęciły kwestii inwestycji kolejowych.

Wybrane źródła informacji:

Informacje o PZMM na stronach miasta Zielona Góra:

→ https://www.zielona-gora.pl/PL/1776/8846/Ostateczna_wersja_Planu_Zrownowazonej_Mobilnosci_Miejskiej_dla_Zielonogorsko_Nowosolskiego_Obszaru_Funkcjonalnego_przyjeta_przez_rady_wszystkich_gmin_z_obszaru_ZNOF_wraz_z_kompletem_dokumentow_w_tym_dotyczacych_SOOS/

Informacje z lokalnych mediów:

- <https://zielonagora.wyborcza.pl/zielonagora/7,35182,29929358,kubicki-chce-kasy-na-kolej-a-glomeracyjna-pokaze-mieszkancom.html>
- <https://zielonagora.naszemiasto.pl/tak-bedzie-sie-rozwijac-komunikacja-w-regionie-plan-gotowy/ar/c3-9476125>
- <https://rzg.pl/234145/plan-zrownowazonej-mobilnosci-dla-obszaru-zielonogorsko-nowosolskiego/>
- <https://www.wzielonej.pl/wazne/na-sesji-o-transporcie-i-mobilnosci-jak-wypada-zielona-gora/>



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY MIASTA SIEDLCE

Przebieg konsultacji:

Spotkania z mieszkańcami poprzedziło przeprowadzone między 12 stycznia a 6 lutego 2023 roku badanie metodą CAWI zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce. W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób

różnej płci i wieku, zgodnie ze strukturą populacji poszczególnych gmin MOF. Rozbieżności skorygowano przy użyciu wag uwzględniających wiek i płeć respondentów.

W ramach pierwszego etapu prac nad PZMM w Urzędzie Miejskim w Siedlcach odbyły się w dniu 28 marca 2023 roku dwa spotkania informacyjno-konsultacyjne. Przed południem zorganizowano konsultacje dla władarzy gmin, po południu – dla mieszkańców. Miały one formę warsztatową i wzięło w nich udział po kilkunastu uczestników.

W podobny sposób były zorganizowane konsultacje podczas drugiego etapu w dniu 13 czerwca 2023 r. Dotyczyły działań proponowanych w ramach projektu PZMM oraz tworzenia macierzy priorytetów i wykonalności. Cieszyły się podobnym zainteresowaniem mieszkańców jak konsultacje z pierwszego etapu.

W okresie od 25 sierpnia do 15 września 2023 r. odbyły się konsultacje projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Siedlce 2030+” oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. 5 września 2023 r. o godz. 17:00 w sali Urzędu Miasta Siedlce odbyło się otwarte spotkanie z mieszkańcami. Omówiono wówczas oba projekty dokumentów, a uwagi można było wносить także pisemnie lub drogą elektroniczną.

Opis internetowych konsultacji i ich wyniki są dostępne na specjalnej stronie, służącej partycypacji społecznej dla mieszkańców Siedlec: www.konsultacje.siedlce.pl. Pokazują one, że konsultacje spotkały się ze znikomym zainteresowaniem społecznym – nie zgłoszono żadnych wniosków ani uwag, a na poświęconą PZMM podstronę weszło tylko 364 użytkowników.

Informacje na siedleckiej stronie internetowej dotyczące przygotowywania i przyjmowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej są czytelnie przygotowane i obejmują całą ścieżkę – od przystąpienia do pracy po uchwalenie, wraz ze stosownymi odnośnikami. Dostępne raporty z konsultacji szczegółowo opisują ich przebieg, jednak subtelnie pomijają liczbę uczestników.

PZMM w mediach:

W mediach lokalnych pojawiły się skąpe informacje, stanowiące powielenie komunikatów prasowych. Pisały o tym m.in. KochamSiedlce.pl czy SiedlceDziejeSie.pl.

Wybrane źródła informacji:

Serwis miasta poświęcony SUMP:

- <https://siedlce.pl/informacje/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-gmin-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-miasta-siedlce-2030/>
- Informacje z lokalnych portali:
- <https://kochamsiedlce.pl/20230830569840/um-siedlce-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-gmin-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-miasta-siedlce-2030-1693414866>
- <https://siedlcesiedzieje.pl/z-siedlec/w-siedlcach-porzadzaja-o-zrownowazonej-mobilnosci/SRz4oYXZ4rz9It5bB4e>.



METROPOLIA WARSZAWSKA

Przebieg konsultacji:

Największy obszarowo (ok. 6 tys. km²) i ludnościowo (ok. 3,2 mln mieszkańców) plan zrównoważonej mobilności miejskiej objął Metropolię Warszawską, którą tworzy 70 gmin i dziewięć powiatów.

Pod koniec 2021 roku, w ramach projektu pilotażowego poświęconego przygotowaniu i wdrożeniu planu, odbyło się dziewięć spotkań i warsztatów z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego. Między innymi na bazie doświadczeń płynących z tych spotkań przygotowano badania ankietowe, które przeprowadzono między 12 marca a 30 kwietnia 2022 r. Ankieterzy odwiedzili blisko osiem tysięcy gospodarstw domowych na terenie całej aglomeracji. Pytali mieszkańców m.in. o ich aktualne problemy związane z przemieszczaniem się po najbliższej okolicy oraz z podróżami do innych miejscowości.

Pierwszy etap konsultacji z mieszkańcami rozpoczęło spotkanie on-line 12 maja 2022 r., odbywające się na dwóch platformach internetowych jednocześnie. W spotkaniu na platformie ZOOM wzięło udział ponad 30 osób, na portalu YouTube zarejestrowano ponad 300 wyświetleń. Między 16 a 20 maja 2022 r. odbyło się dziesięć spotkań stacjonarnych dla interesariuszy, w pięciu miejscowościach (Wołomin, Nowy Dwór Mazowiecki, Piaseczno, Warszawa, Ożarów Mazowiecki), w każdej z nich dwukrotnie: o godz. 10:00 i 17:30. Łącznie w konsultacjach uczestniczyło 78 osób. Ponadto 23 maja 2022 r. odbyło się ostatnie spotkanie on-line dla mieszkańców, w którym wzięło udział 35 osób. Mieszkańcy mogli składać uwagi od 12 maja do 4 czerwca 2022 roku przez formularz on-line. W oparciu o przeprowadzone spotkania oraz przesłane przez mieszkańców informacje przygotowano szczegółowy wykaz uwag i komentarzy dotyczących poszczególnych obszarów tematycznych.

Drugi etap konsultacji społecznych trwał od 22 września do 12 października 2022 r. Spotkania odbywały się w taki sam sposób, jak w pierwszym etapie, z tym że jedno z nich zamiast w Nowym Dworze Mazowieckim zorganizowano w Legionowie. Uwagi zbierano ponadto za pomocą formularza on-line, drogą e-mailową i telefonicznie. Raport z konsultacji przemilcza liczbę uczestników dziesięciu spotkań fizycznych z interesariuszami i spotkania on-line. Szczegółowy jest wykaz uwag. Łącznie do sześciu celów operacyjnych złożono blisko 150 uwag, z czego 1/3 odrzucono w całości.

Trzeci etap konsultacji społecznych przygotowanego projektu PZMM wraz z prognozą oddziaływania na środowisko miał miejsce w dniach 10 marca – 6 kwietnia 2023 r. Odbyły się trzy spotkania – dwa on-line 23 marca (o 10:00 i 18:00) oraz jedno stacjonarne w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy w dniu 30 marca, o godz. 18:00. Raport z konsultacji ponownie pomija liczbę uczestników. Szczegółowy wykaz uwag stanowi załącznik do raportu. Na ponad czterysta uwag blisko 80 uwzględniono w pełni i prawie 80 kolejnych odrzucono w pełni. Resztę zaakceptowano w części lub wyjaśniono, iż zostały już ujęte w SUMP lub też wykraczają poza zakres dokumentu.

PZMM w mediach:

PZMM dla Metropolii Warszawskiej spotkał się ze stosunkowo dużym odzewem medialnym. Poza portalami lokalnymi (np. gazetapowiatowa.pl), koncentrującymi się na powielaniu powiadomień będących komunikatami prasowymi urzędów, temat poruszała wiodąca prasa opiniotwórcza. Stołeczna „Gazeta Wyborcza” opisywała wybrane sesje rad gmin. Artykuły te pokazywały, iż niektóre elementy planu wzbudzały kontrowersje, choć raczej z powodu braku wiedzy i przyczyn ideowych. Przykładowo, dla niektórych

radnych miejscowości Marki założenia dotyczące idei miasta piętnastominutowego były „szantażem Unii Europejskiej”. Ogólnopolski portal moto.pl opatrzył relację kąśliwym tytułem „Radni Marek zrezygnowali z unijnych dotacji na drogi. Boją się 15-minutowego miasta”. Władze Otwocka rozważały nawet, czy nie uchwalić własnego SUMP, o czym pisał portal iOtwock.info. Warszawa.NaszeMiasto.pl z kolei zastanawiało się, czy nie ma kolizji pomiędzy postanowieniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego stolicy z założeniami planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Przygotowywanie planu zrównoważonej mobilności dla Warszawy było też przedmiotem zainteresowania portali branżowych z zakresu transportu (np. transinfo.pl, transport-publiczny.pl) czy zajmujących się tematyką administracji samorządowej (np. portalsamorzadowy.pl).

Wybrane źródła informacji:

Oficjalny serwis zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+ (SUMP) w serwisie Stowarzyszenia Metropolii Warszawa:

→ <https://sm.waw.pl/sump/>

Serwis na stronie Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy:

→ <https://um.warszawa.pl/waw/metropolia-warszawska/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump->

SUMP w mediach lokalnych:

→ <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,30537459,to-jest-szantaz-unii-europejskiej-radni-marek-odrzucl-strategie.html>

→ <https://iotwock.info/artykul/dlaczego-otwock-odklada-n1504031>

→ <https://gazetapowiatowa.pl/wiadomosci/jablonna/wspolny-bilet-tramwaj-gminy-jablonna-komisja-rozwoju-pozytywnie-o-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-metropolii-warszawskiej-2030/>

→ <https://warszawa.naszemiasto.pl/powstaje-kolejny-kluczowy-dokument-dla-rozwoju-transportu-w/ar/c3-9245899>

SUMP w mediach ogólnopolskich:

→ <https://regiony.rp.pl/transport/art39597801-warszawa-stawia-na-ekologiczny-transport>

→ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-radni-przyjeli-plan-zrownowazonej-mobilnosci-dla-aglomeracji-80887.html>

→ <https://moto.pl/MotoPL/7,88389,30543346,radni-marek-zrezygnowali-z-unijnych-dotacji-na-drogi-boja-sie.html>



KIELECKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Przebieg konsultacji:

Kielecki Obszar Funkcjonalny posiadał już Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wykonany w roku 2016 (który udało się zrealizować tylko w niewielkiej części, co wpłynęło na ograniczenie zakresu zadań w nowej wersji PZMM). Prace rozpoczęto od spotkań informacyjnych dla mieszkańców (10 listopada 2022 r.) i badań ankietowych. Formularz z pytaniami dotyczącymi istniejącej infrastruktury transportowej, mobilności i bezpieczeństwa ruchu był udostępniony na stronie internetowej projektu w dniach od 10 do 24 października 2022 r. Zebrano tylko sześć odpowiedzi. Od 14 listopada do 8 grudnia 2022 roku przeprowadzono badania ankietowe dotyczące zachowań komunikacyjnych mieszkańców – ilościowe, metodą mixed-mode (przez Internet i telefon). Wzięło w nich udział 2500 osób.

Na etapie diagnozy stanu istniejącego w okresie od 5 do 20 stycznia 2023 r. przeprowadzono badania fokusowe metodą telefoniczną, wykorzystując techniki FGI (Focus Group Interview) – siedem wywiadów z mieszkańcami, przedstawicielami NGO i administracji w różnych zestawieniach oraz IDI (Individual Deep Interview) – 30 respondentów. Od 16 do 18 stycznia 2023 r. odbyły się spotkania warsztatowe z mieszkańcami we wszystkich gminach KOF (13).

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko był konsultowany w dniach 24 lipca – 28 sierpnia 2023 r. Odbyły się dwa spotkania on-line na Platformie Microsoft Teams (8 i 17 sierpnia) oraz jedno stacjonarne w Kielcach (10 sierpnia), wszystkie o godzinie 17:30. Uwagi można też było składać poprzez wypełnienie formularza i odesłanie go drogą e-mailową. Mieszkańcy zostali 13 uwag, z których żadna nie została uwzględniona, ale odpowiedzi na uwagi wyraźnie wynikające z braku wiedzy na temat proponowanych rozwiązań zawierały dość szerokie wyjaśnienia. Część uwag została odrzucona ze względu na to, że wykraczały poza zakres SUMP. Ponadto odnotowano też uwagi interesariuszy instytucjonalnych (Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kielce, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), z których część uwzględniono. W Internecie na stronie urzędu dostępny jest jedynie raport z trzeciego etapu konsultacji. Bardziej szczegółowe informacje na temat przebiegu wcześniejszych prac można było wyszukać na stronie wykonawcy PZMM.

Konsultacje były promowane przez wykonawcę PZMM – wykorzystano plakaty, notatki prasowe („Echo Dnia”), komunikaty w autobusach oraz na stronach internetowych gmin, a także posty w mediach społecznościowych.

PZMM w mediach:

Największą uwagę mediów przyciągnęły problemy z przyjęciem PZMM – po sesji rady miasta 9 listopada 2023 r., na której radni odrzucili uchwałę dotyczącą planu. Po kolejnej, nadzwyczajnej sesji 17 listopada pojawiły się komentarze o przyjęciu PZMM. Lokalne i regionalne media publikowały też informacje o konsultacjach.

Wybrane źródła informacji:

Informacje o przyjęciu planu zrównoważonej mobilności oraz o konsultacjach na stronach Urzędu Miasta Kielce:

- <https://idea.kielce.eu/konsultacje-spoleczne-sump-kof2>
- <https://www.kielce.eu/pl/aktualnosci/konsultacje-spoleczne-dokumentow-pn-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-kielc-i-kielckiego-obszaru-funkcjonalnego.html>

Plan zrównoważonej mobilności na stronie wykonawcy:

- <https://www.viavistula.pl/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-kielc-i-kielckiego-obszaru-funkcjonalnego-6-1>

Ogłoszenie o konsultacjach na stronie Gminy Górno:

- <https://www.gorno.pl/asp/prezydent-miasta-kielce-oglasza-konsultacje-spoleczne-dokumentow-pn-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-kielc-i-184,artykul,1,4160>

PZMM w mediach:

- <https://swietokrzyskie.cozadzien.pl/kielce/kolejne-spotkania-w-sprawie-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-kielc-i-kielckiego-obszaru-funkcjonalnego/68253>
- <https://echodnia.eu/swietokrzyskie/kielce-i-12-gmin-powiatu-kielckiego-utraci-miliony-euro-zalezy-to-od-kielckich-radnych-w-piatek-17-listopada-nadzwyczajna/ar/c1-18079147>
- <https://radiokielce.pl/1124019/rada-miasta-odrzucila-plan/>
- <https://echodnia.eu/swietokrzyskie/nadzwyczajna-sesja-rady-miasta-kielce-w-piatek-17-listopada-o-godzinie-16-zobacz-zapis-transmisji/ar/c1-18081983>
- <https://kielce.tvp.pl/74169295/kielcki-plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-przyjety-mozna-wnioskowac-o-srodki-unijne>



MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY TORUNIA

Przebieg konsultacji:

W pierwszym etapie konsultacji społecznych w dniach 25, 26, 30 i 31 stycznia 2023 r. w Toruniu, Aleksandrowie Kujawskim, Golubiu-Dobrzyniu oraz Chełmży odbyły się spotkania warsztatowe poświęcone zrównoważonej mobilności. Wzięli w nich udział przedstawiciele samorządów zaangażowanych w projekt, radni, reprezentanci wspólnot i Rad Okręgów oraz mieszkańcy. Uczestnicy poznali założenia i cele planu oraz wyniki badań, charakteryzujące dotychczasowe sposoby poruszania się mieszkańców obszaru funkcjonalnego. Za pomocą analizy SWOT dokonano także oceny sytuacji transportowej. Do 5 marca mieszkańcy mogli też wyrażać swoje opinie poprzez elektroniczną ankietę, która była dostępna na specjalnej stronie utworzonej w związku z pracami nad PZMM (<https://sump-torun.pl/>).

Drugi etap konsultacji miał również formę warsztatową, stacjonarną. Spotkania odbyły się w Toruniu (8 maja), Kowalewie Pomorskim (9 maja), Chełmnie (10 maja), Górsku (11 maja), Bądkowie (12 maja), wszystkie w godzinach popołudniowych (między 17:00 a 20:00). Uczestnicy (w sumie około 40 osób) byli proszeni o wyobrażenie sobie miejskiej mobilności w 2040 roku oraz o wskazanie konkretnych działań, które umożliwią osiągnięcie zdefiniowanej na wstępie ambitnej wizji. Warsztatom ponownie towarzyszyła ankieta elektroniczna, która była aktywna do 19 maja. Opinie tą drogą przekazało 150 osób.

Trzeci etap konsultacji trwał od 11 września do 2 października 2023 roku. Konsultowany dokument był dostępny na stronie internetowej sump-torun.pl oraz w wersji papierowej w Urzędzie Miasta Torunia. Odkonstultowano pięć spotkań konsultacyjnych, w Golubiu-Dobrzyniu (19 września), Aleksandrowie Kujawskim (21 września), Chełmnie (25 września), Chełmży (26 września) i Toruniu (27 września), wszystkie w godzinach 17:00 – 19:00. W spotkaniach wzięło udział łącznie 35 osób. Uwagi i wnioski można było też składać pocztą, pocztą elektroniczną i za pośrednictwem ankiety on-line, a także ustnie do protokołu podczas spotkań i bezpośrednio w urzędzie miasta. Konsultacjom towarzyszył konkurs fotograficzny pod hasłem „Mobilność w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Torunia”.

Na stronie sump-torun.pl opublikowano tabelę z zebranymi 14 uwagami i odpowiedziami na nie, a także raport ze wszystkich trzech etapów konsultacji społecznych.

PZMM w mediach:

Informacji w mediach na temat prac nad PZMM dla MOFT nie było wiele: na początku pierwszego etapu konsultacji opublikowano artykuł na [toruńskiej wyborczej.pl](https://torun.wyborcza.pl), informacje o przyjęciu planu pojawiły się na portalu tylkotorun.pl, na stronach gmin zaś widniały ogłoszenia o konsultacjach.

Wybrane źródła informacji:

Plan zrównoważonej mobilności z przebiegiem konsultacji:

→ <https://sump-torun.pl/>

Informacje medialne:

→ <https://torun.wyborcza.pl/torun/7,48723,29389288,powstaje-plan-rozwoju-komunikacji-dla-torunia-i-35-sasiadnych.html>

→ <https://tylkotorun.pl/informacje-z-urzedu-miasta/radni-przyjeli-sump-dla-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-torunia/>.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI METROPOLII KRAKOWSKIEJ I JEJ OBSZARU FUNKcjONALNEGO

Przebieg konsultacji:

Kraków jeszcze przed rozpoczęciem transformacji ustrojowej uchodził za ośrodek polityczny, naukowy i społeczny, w którym dąży się do zmiany polityki transportowej poprzez porzucenie promotorystycznej wizji miejskiego transportu na rzecz – jak wówczas ujmowano – ekologicznych form przemieszczania się. Miasto to jako pierwsze w Polsce przyjęło w 1993 r. politykę transportową, było też inicjatorem szeregu pionierskich w Polsce działań, zarówno za czasów PRL – np. w 1979 roku zamknięto krakowski Rynek dla samochodów, jak i obecnie – np. styczeń 2019 roku na krakowskim Kazimierzu utworzono pierwszą w Polsce strefę czystego transportu. Ponadto krakowskie środowisko naukowe chce wpływać na kreowanie postaw mobilnościowych. W czerwcu 2023 roku senat Politechniki Krakowskiej przyjął uchwałę w sprawie ustalenia programu studiów podyplomowych „Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)”, prowadzonych przez Wydział Inżynierii Lądowej.

Kraków prowadzi wyspecjalizowaną elektroniczną platformę konsultacji społecznych pod adresem www.obywatelski.krakow.pl. Odbływały się tam również konsultacje projektu planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Szczegółowe raporty dotyczące pierwszego i drugiego etapu konsultacji nie są dostępne na oficjalnych stronach miasta Krakowa ani gmin wchodzących w ich skład. Ze zbiorczej informacji, zawartej w treści samego „Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (SUMP)”, wynika, iż w pierwszym etapie uzyskano 2 542 ankiety on-line dotyczące kwestii mobilności w krakowskim obszarze funkcjonalnym, a następnie zorganizowano serię warsztatów roboczych z poszczególnymi grupami interesariuszy projektu, zdefiniowanych jako przedstawiciele władzy wykonawczej i uchwałodawczej samorządów istniejących na analizowanym obszarze. Na podstawie ankiet i warsztatów wyróżniono główne wyzwania stojące przed PZMM, zarówno w kwestiach merytorycznych, jak i organizacyjnych, np. lepsza współpraca między samorządami. Wśród przedstawicieli samorządów głównym wyzwaniem okazała się budowa sieci parkingów Park&Ride oraz lepsza integracja pomiędzy różnymi gałęziami transportu publicznego. Z kolei mieszkańcy w ankietach wskazywali na problem korków w mieście. Jako rozwiązania wskazywali działania wpisujące się w ideę zrównoważonego rozwoju – od poprawy warunków ruchu pieszego w najbliższym sąsiedztwie po poprawę jakości transportu publicznego za pomocą buspasów czy nowych linii tramwajowych.

Kraków opublikował nagranie wideo z wprowadzenia do drugiego etapu konsultacji społecznych, lecz mimo linków zamieszczonych na oficjalnej stronie miasta nie zdobyło ono większej widowni (ok. stu wyświetleń).

Trzeci etap konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (SUMP) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko odbył się w dniach od 9 października do 6 listopada 2023 r. W dniach od 12 do 30 października miało miejsce siedem spotkań konsultacyjnych z mieszkańcami. Poza dwoma w Krakowie, każde z nich odbywało się w innej gminie. Spotkania były otwarte dla ogółu mieszkańców, a popołudniowe godziny (16:00 – 18:00) w założeniu miały sprzyjać frekwencji. Spotkania odbywały się w tej samej formule w każdej z gmin, a poruszana tematyka nie była sprofilowana przestrzennie, tj. zależna od miejsca konsultacji. Sami organizatorzy podkreślali, że „mieszkaniec Krakowa może uczestniczyć w spotkaniu w Wieliczce”. Każde ze spotkań odbywało się w modelu hybrydowym, tj. również on-line.

Mimo dużego zakresu przestrzennego konsultacji społecznych w trzecim etapie wzięło udział łącznie 70 uczestników w formie stacjonarnej i 82 przy wykorzystaniu łączności internetowej. Więcej było natomiast nadesłanych uwag – 148, z czego 135 pochodziło od osób fizycznych. Zakres ich szczegółowości i złożoności był różny. Pozostałe uwagi były zgłaszane przez władze samorządowe (np. Skawiny, Niepołomicz czy Wielkiej Wsi). 17 postulatów uwzględniono, 21 uwzględniono częściowo, 4 – „przyjęto do wiadomości, jednocześnie nie wprowadzając zmian w dokumencie”, a 115 nie uwzględniono w ogóle. Niektóre uwagi zawierały po kilka postulatów, dziewięć z nich było „o charakterze ogólnym, nie dotyczącym zmian w treści dokumentu”. Ogólnie można podsumować, iż zaakceptowano zmiany dotyczące stylistyki, niekiedy zaś drobnych kwestii merytorycznych. Szczegółowy raport z konsultacji władze miasta zamieściły w BIP.

PZMM w mediach:

Lokalne media w ograniczonym zakresie informowały o pracach nad planem. Szersze teksty zamieściły dwa portale: glos24.pl oraz miasto-info.pl w kontekście Myślenic. Oba teksty przybliżają prace nad planem dla aglomeracji krakowskiej, a także nad nową strategią rozwoju gminy.

Przyjęcie PZMM w aglomeracji krakowskiej spotkało się w mediach również z głosami krytycznymi. Portal Polonia Christiana (pch24.pl) – krakowskiego Stowarzyszenia Kultury Chrześcijańskiej im. ks. Piotra Skargi przygotował ideologiczną krytykę samych założeń planów zrównoważonej mobilności miejskiej, szczegółowo opisując grupę mieszkańców Sieprawia. „Tymczasem z użyciem niezrozumiałego dla obywateli języka otwierana jest droga dla ‘zielonych’, ‘inkluzywnych’ i ‘zrównoważonych’ rozwiązań, które będą uderzały w mieszkańców. Gminy godzą się na to, bo przyjęcie rozwiązań dyktowanych przez brukselskich ideologów ma w przyszłości umożliwić sięganie po unijne fundusze na inwestycje”. We wsparcie protestujących mieszkańców włączyła się również Konfederacja oraz Ruch „Nie oddamy miasta”, który wcześniej walczył ze Strefą Czystego Transportu w Krakowie. Portal włączył się też w krytykę samego przebiegu konsultacji społecznych.

Wybrane źródła informacji:

Oficjalna informacja o dokumencie:

→ <https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/437826/karta>

Link do filmu z drugiego etapu konsultacji:

→ <https://www.youtube.com/watch?v=ZCSjFor7KxQ>

Informacje medialne:

→ <https://pch24.pl/sump-czyli-zrownowazona-mobilnosc-ponad-wszystko-mieszkancy-sieprawia-mowia-nie/>

→ <https://pch24.pl/glos-obywateli-uwzglednimy-o-ile-jest-zgodny-z-wytocznymi-ue/>, <https://miasto-info.pl/myslenice/30830,gmina-przyjela-plan-zrownowazonej-mobilnosci-metropolii-krakowskiej-i-jej-obszaru-funkcjonalnego-co-to-oznacza.html>

→ <https://glos24.pl/gmina-myslenice-pracuje-nad-strategia-i-sump-em>

Informacja o studiach podyplomowych Politechniki Krakowskiej w zakresie SUMP-ów:

→ <http://www.kst.pk.edu.pl/index.php/studia-podyplomowe/sump>.

O AUTORACH

dr Michał Beim

Adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu. Absolwent gospodarki przestrzennej na UAM. Stypendysta Fundacji im. Alexandra von Humboldta w Instytucie Mobilności i Transportu na Uniwersytecie Technicznym w Kaiserslautern. Autor lub współautor ponad 80 publikacji naukowych i kilkudziesięciu artykułów opinii na łamach prasy codziennej lub branżowej. Bada związki planowania przestrzennego z polityką transportową. W latach 2014-2016 oraz ponownie od 2020 r. członek Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej. W latach 2016-2017 członek zarządu Polskich Kolei Państwowych SA. W latach 1998-2013 członek zarządu Stowarzyszenia „Seksja Rowerzystów Miejskich” w Poznaniu, od 2009 r. ekspert Instytutu Sobieskiego w Warszawie.

dr Bartosz Mazur

Ekonomista transportu, absolwent Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Specjalizuje się w zagadnieniach transportu zbiorowego i polityki transportowej, pracuje w Urzędzie Miasta Rybnika, gdzie zajmuje się zrównoważoną mobilnością. Autor i współautor ponad 50 publikacji fachowych, ponadto konsultant projektów wdrożeniowych dla sektora publicznego i prywatnego. Wykładowca akademicki przedmiotów związanych z transportem i logistyką.

O Polskim Klubie Ekologicznym Okręgu Mazowieckim:

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki od blisko 40 lat zajmuje się zrównoważonym rozwojem, ochroną środowiska, w tym powietrza i klimatu, polityką energetyczną, transportową i rolną, a także zagospodarowaniem przestrzennym, ochroną krajobrazu oraz edukacją ekologiczną. Główne pola aktywności PKEOM to: monitoring polityki lokalnej, krajowej, europejskiej i międzynarodowej w wymienionych wyżej obszarach tematycznych, działania rzecznicze, informowanie, doradztwo, edukacja.

→ pkeom.pl

