

## KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.01-1
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	A) Regulacje prawne
Data aktualizacji wpisu:	
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T.01 Car Lite City - Ograniczenie liczby przemieszczeń z wykorzystaniem samochodów w obrębie miast i MOF
Autorzy:	Małgorzata Kubiszewska/MFiPR
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Optymalizacja systemu dokumentów w zakresie planowania zrównoważonej mobilności w miastach

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Dokumenty dotyczące planowania i kształtowania zrównoważonej mobilności (a szerzej polityki transportowej) opracowywane są i funkcjonują w oparciu o regulacje krajowe i unijne. Dokumenty te osadzone są więc w systemie:

- polityki transportowej - plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- polityki rozwoju kraju – strategie rozwoju gminy, strategie rozwoju ponadlokalnego,
- wdrażania polityki spójności – strategie terytorialne,
- innych dokumentów i inicjatyw nie mających umocowania prawnego ale przygotowywanych jako odpowiedź na wyzwania w obszarach miejskich – Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, plany ulepszeń czy miejskie inicjatywy działań.

W efekcie jednostki samorządu terytorialnego przygotowują kilka różnych dokumentów, które jednej strony odnoszą się do tego samego zagadnienia/ obszaru terytorialnego, z drugiej zaś - różnią zakresem wymaganych elementów i umocowaniem prawnym. Utrudnia to prowadzenie spójnej i kompleksowej polityki zrównoważonej mobilności a jednostki samorządu terytorialnego skupiają się na tworzeniu kolejnych dokumentów, zamiast na wdrażaniu już opracowanych. Skutkuje to powielaniem pracy oraz niepotrzebnym obciążeniem administracyjnym i kosztowym. Wydaje się, że wiele ośrodków opracowuje konkretny rodzaj dokumentów nie dlatego, że uważa to za kluczowy element polityki rozwoju miasta i obszaru funkcjonalnego, ale dlatego, że akurat tego typu działania są w danym momencie promowane.

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

W ramach KPM proponowane jest przedstawienie optymalnego sposobu planowania mobilności miejskiej, uwzględniającego najlepsze praktyki ostatnich lat (w oparciu o istniejący system prawny lub z rekomendacją zmian prawnych w tym zakresie).

W naszej opinii jedną z najlepszych dobrych praktyk w tym zakresie jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – o precyzyjnej metodyce, rozpowszechniony już w wielu krajach UE i rekomendowany w ramach Strategii Rozwoju Zrównoważonego Transportu. Nie posiada on jednak umocowania prawnego w polskim ustawodawstwie. Daje to elastyczność w sposobie jego wdrażania przez różne jst, jednak pozostawia też pytania dotyczące możliwości wdrożenia jego postanowień. Jednocześnie to dobrze opracowany SUMP podejmuje największe wyzwania miast: wpływ transportu na klimat i zdrowie, międzymodalne podejście do mobilności i planowania przestrzennego, podkreślenie roli ruchu pieszego i rowerowego. Pojawiają się natomiast pytania o zależności pomiędzy SUMP a ustawowymi: strategią ponadlokalną, planem zrównoważonego transportu publicznego, SUIKZ.

Aby pomóc miastom w przygotowaniu SUMP, od 2019 r. MFIPR we współpracy z KE, MI, CUPT i Jaspers prowadzi pilotaż, z udziałem zewnętrznego Doradcy.

W ramach prac nad KPM proponujemy dyskusję w tym temacie i wypracowanie propozycji dotyczącej miejsca SUMP w systemie planowania w miastach.

### **3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]**

#### Do wypracowania w ramach prac nad KPM. Wstępne propozycje:

W ramach zmniejszania obciążeń administracyjnych i zapewnienia przejrzystości rozwiązań należy zintegrować prowadzone polityki - transportową, planowania przestrzennego, społeczną, środowiskową. Integracja polityk pozwoli na planowanie długofalowych, kompleksowych działań, a nie tylko w krótkoterminowej perspektywie pozyskania środków na inwestycje czy spełnienia nakładanych obowiązków. Na podstawie zintegrowanych polityk – wskazać jakie dokumenty miałyby uszczegółwiać ich postanowienia w określonych obszarach i w jaki sposób miałyby to robić.

Szczególnie istotny jest przegląd regulacji dotyczących strategii rozwoju (gminy, ponadlokalnej), SUIKZ/mpzp, planowania transportu.

W związku z tym, w regulacjach prawnych np. w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, należy uporządkować poszczególne rodzaje dokumentów. Należy zrezygnować z różnego zakresu i warunków dla poszczególnych dokumentów i dążyć do łączenia w jednym dokumencie wymagań stawianych na gruncie krajowym i unijnym (europejskim).

Uporządkowanie i integracja rozwiązań w przepisach regulujących zrównoważoną mobilność (politykę transportową) powinna opierać się o dotychczasowe doświadczenia oraz konsultacje proponowanych rozwiązań z jednostkami samorządu terytorialnego.

W przypadku, gdy kształtowanie zrównoważonej mobilności nie będzie możliwe w ramach jednego aktu prawnego należy dążyć do likwidacji niespójności, różnic i mnogości rozwiązań w przepisach, a w konsekwencji do lepszej jakości dokumentów. Należy wprowadzić możliwość zamiennego stosowania dokumentów np. strategii terytorialnych i strategii ponadlokalnych czy rozszerzenia zakresu planów transportowych, tak by przyjęły formę planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Jednocześnie proponowane rozwiązania powinny być dostosowane do specyfiki obszaru – należy unikać narzucania jednego rozwiązania jako właściwego i umożliwić m.in. różne formy współpracy najbardziej odpowiadające potrzebom jednostek samorządu terytorialnego (stowarzyszenia, związki, porozumienia).

*W przypadku rozwiązań dot. regulacji prawnych (kat. A), proszę uwzględnić dodatkowo następujące zagadnienia:*

- Specyfikacja barier/wąskich gardeł istniejących zapisów prawnych poprzez wskazanie niefunkcjonalnych i nieadekwatnych rozwiązań w obowiązujących uregulowaniach
  1. wyjątkowo sektorowy charakter planów transportowych (ustawa o ptz), sprowadzający się do wyliczeń pracy przewozowej dla transportu publicznego, z pominięciem zagadnienia planowania mobilności jako usługi a nie celu samego w sobie
  2. bardzo horyzontalny i wielowątkowy charakter strategii ponadlokalnych (ustawa o prowadzeniu polityki rozwoju): warto docenić partycypacyjny charakter strategii jednak podejmuje ona tak wiele wątków że musi pozostać na bardzo dużym poziomie ogólności i trudno mówić o realnej partycypacji (obywatele chętniej i aktywniej włączają się w wypracowanie rozwiązań kiedy czują że będzie ich to bezpośrednio dotyczyć).
  3. trudności w połączeniu zagadnień transportowych i planowania przestrzennego
- Propozycja zmian przepisów prawnych – wskazanie przepisu oraz zakresu zmiany  
?
- Wskazanie nowego obszaru do regulacji prawnej – sugestie do projektu ustawy o zrównoważonym rozwoju miast<sup>4</sup>  
?

*W przypadku rozwiązań dot. mechanizmów finansowania (kat. C), proszę uwzględnić dodatkowo następujące zagadnienia:*

- Typ rozwiązania:

- centrum wiedzy (krajowe, regionalne, lokalne centra wiedzy),

W ramach pilotażu budowany jest potencjał Centrum Unijnych Projektów Transportowych do oceny SUMP. Przy MI powołano też w 2019 r. Radę SUMP

- praktykowanie rozwiązań poprzez sieci współpracy,

Funkcjonujące Związki ZIT od 2020 r. spotykają się co miesiąc by omawiać sposób przygotowania i realizacji SUMP

- działania edukacyjne, upowszechniające postawy, wiedzę i praktykę,

Stworzona w ramach pilotażu SUMP platforma internetowa ma być dostępna cały czas - również po zakończeniu pilotażu. Pozwoli to sięgać do wypracowanych informacji nt wdrażania SUMP w Polsce

- Wskazanie grup docelowych/adresatów rozwiązania.

#### 4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej), minister właściwym ds. transportu (Ministerstwo Infrastruktury), jednostki samorządu terytorialnego.

#### 5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

1. Przygotowanie propozycji rozwiązań prawnych .....
2. Proces legislacyjny .....

---

<sup>4</sup> Umieszczenie tutaj ustawy o zrównoważonym rozwoju miast ma zasignalizować i zaproponować regulacje takiej materii która do tej pory nie była podjęta legislacyjnie a powinna podlegać takiej regulacji.

3. Przyjęcie i wdrożenie wypracowanych rozwiązań prawnych .....

**6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):**

W przypadku braku wdrożenia rekomendacji pozostaną bariery prawne i organizacyjne, które w dalszym ciągu będą zniechęcać samorządy do uporządkowanego i kompleksowego planowania zrównoważonej mobilności, a następnie do wdrożenia określonych celów i działań. Jednostki samorządu terytorialnego będą borykać się z koniecznością spełnienia różnych warunków/wymagań zamiast skoncentrować się na wdrożeniu już zidentyfikowanych działań.

Istnieje też duże prawdopodobieństwo że dostępność środków UE 21-27 zostanie uwarunkowana posiadaniem SUMP.

**7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:**

Efekty podjętego pilotażu i wszystkie materiały zamieszczone są na stronie <https://plany.mobilnosci.pl/><sup>5</sup>

**8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**

1. Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju,
2. Ustawa o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2021-2027,
3. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

**9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)**

<https://www.eltis.org/>

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

---

<sup>5</sup> Szczegółnej uwadze polecamy zakładkę: materiały <https://plany.mobilnosci.pl/materialy/> - w tym warsztaty dotyczące planowania przestrzennego, gdzie podjęty został wątek zależności różnych dokumentów