

# ZALECENIA

## ZALECENIE KOMISJI (UE) 2023/550

z dnia 8 marca 2023 r.

### w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

(notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W Europejskim Zielonym Ładzie <sup>(1)</sup> obrano za cel osiągnięcie neutralnej dla klimatu gospodarki UE do 2050 r. Wezwano w nim do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności <sup>(2)</sup> przedstawiono środki mające pomóc w osiągnięciu tego celu, w tym środki służące promowaniu zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i zdrowej mobilności miejskiej.
- (2) W komunikacie w sprawie Nowych unijnych ram mobilności miejskiej <sup>(3)</sup> potraktowano priorytetowo bardziej zrównoważone rozwiązania dotyczące transportu – transport zbiorowy i publiczny, mobilność współdzieloną, chodzenie pieszo i jazdę na rowerze – w celu zwiększenia ich wykorzystania dla lepszej i bardziej energooszczędnej mobilności „od drzwi do drzwi”, a jednocześnie przyczynienia się do lepszego stanu zdrowia i samopoczucia obywateli.
- (3) Zrównoważona mobilność miejska przyczynia się do realizacji szeregu europejskich polityk mających na celu promowanie mobilności niskoemisyjnej i zeroemisyjnej <sup>(4)</sup> oraz poprawę jakości powietrza i bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym generowaniu dodatkowych korzyści pod względem stanu zdrowia i samopoczucia obywateli. Skuteczne planowanie mobilności miejskiej może pomóc w realizacji powiązanych polityk europejskich i krajowych bezpośrednio na szczeblu lokalnym. Jak podkreślono w komunikacie w sprawie długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich UE <sup>(5)</sup> oraz w towarzyszącym mu planie działania UE na rzecz obszarów wiejskich, lepsza integracja mobilności w mieście, na obszarach podmiejskich i na obszarach wiejskich ma zasadnicze znaczenie dla promowania zrównoważonych rozwiązań w zakresie mobilności.
- (4) W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. <sup>(6)</sup> wprowadzono plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) jako ramy dla miast służące planowaniu i wdrażaniu odpowiedzi na wyzwania w dziedzinie polityki mobilności miejskiej na całym miejskim obszarze funkcjonalnym. Od tego czasu Komisja zachęca do powszechnego przyjmowania SUMP jako podstawy europejskiej polityki mobilności miejskiej. Koncepcja i związane z nią europejskie wytyczne dotyczące SUMP były szeroko wykorzystywane przez władze lokalne, osoby odpowiedzialne za planowanie i zainteresowane strony. Okazało się, że jest to skuteczne, solidne i elastyczne narzędzie, na którym miasta mogą polegać podczas planowania środków z zakresu mobilności miejskiej.
- (5) W sprawozdaniu specjalnym 06/2020: Zrównoważona mobilność w miastach w UE <sup>(7)</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy podkreślił, że na państwach członkowskich i położonych w nich miastach spoczywa odpowiedzialność za zarządzanie strategiami na rzecz mobilności w miastach zgodnie z zasadą pomocniczości. Trybunał stwierdził, że lokalne środki z zakresu mobilności miejskiej nie zawsze były zgodne z celami zrównoważonej mobilności miejskiej. Krajowe programy wsparcia na rzecz planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) przyczyniłyby się do poprawy powiązań między koncepcją SUMP a lokalnymi planami zrównoważonej mobilności miejskiej.

<sup>(1)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(2)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(3)</sup> COM(2021) 811 final.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116).

<sup>(5)</sup> COM(2021) 345 final.

<sup>(6)</sup> COM(2013) 913 final.

<sup>(7)</sup> Sprawozdanie specjalne 06/2020: Zrównoważona mobilność w miastach w UE – bez zaangażowania ze strony państw członkowskich nie będzie możliwa istotna poprawa.

- (6) W zmienionym rozporządzeniu w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) <sup>(8)</sup> proponuje się, aby węzły miejskie w sieci TEN-T przyjęły SUMP zgodnie z wymogami określonymi w załączniku V do tego rozporządzenia oraz gromadziły i przedkładały Komisji istotne dane dotyczące mobilności miejskiej. Jeżeli chodzi o wymogi dotyczące gromadzenia danych i sprawozdawczości, w późniejszym akcie wykonawczym zostanie określony wykaz wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej oraz metodyka ich obliczania. Po przyjęciu będą to jedyne wiążące wymogi związane z SUMP na szczeblu UE. Krajowe programy wspierania SUMP będą oferować węzłom miejskim w sieci TEN-T wiedzę fachową, by pomóc im w spełnieniu powyższych wymogów.
- (7) Miasta stoją w obliczu wyzwań związanych z monitorowaniem postępów pod względem środków z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej za pomocą wskaźników. Gromadzenie danych wymaga zasobów administracyjnych i finansowych, a miasta często mają trudności z dostępem do danych przechowywanych przez władze krajowe i regionalne oraz inne organy. Państwa członkowskie powinny ułatwiać wymianę i wykorzystywanie gromadzonych danych za pośrednictwem centralnych punktów dostępu oraz zdecentralizowanych przestrzeni danych. Pomoże to miastom usprawnić ich systemy monitorowania w nadchodzących latach.
- (8) Dla wszystkich miast jest również dostępne kompendium niewiążących wytycznych i materiałów referencyjnych dotyczących SUMP <sup>(9)</sup>, opracowanych w ramach projektów współfinansowanych przez UE, aby pomóc tym miastom w przygotowaniu i wdrożeniu ich indywidualnych SUMP. Miasta zachęca się do korzystania z tej puli informacji odpowiednio do ich własnych potrzeb. Grupa ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej <sup>(10)</sup> powinna pomóc w uzupełnieniu i skondensowaniu kompendium niewiążących wytycznych dotyczących SUMP.
- (9) Państwa członkowskie powinny wspierać miasta w przygotowywaniu SUMP, aby pomóc im w poprawie jakości ich SUMP i lepszym dostosowaniu tych planów do ram UE.
- (10) Ostatecznie to miasta pozostają odpowiedzialne za opracowanie, przyjęcie i wdrożenie SUMP, jak również za wdrożenie zawartych w nich środków,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

## 1. CEL I ZAKRES

### 1.1. Wprowadzenie

W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. <sup>(11)</sup> wprowadzono koncepcję SUMP jako podstawę ram dla miast i regionów w celu sprostania wyzwaniom w dziedzinie polityki mobilności miejskiej. Koncepcja SUMP wymaga aktualizacji w celu odzwierciedlenia nowych strategii UE i uwzględnienia nowych priorytetów polityki. W załączniku do niniejszego zalecenia przedstawiono to jako koncepcję SUMP.

Na podstawie koncepcji SUMP wytyczne dotyczące SUMP zawierają porady dla miast dotyczące procesu przygotowania i wdrożenia SUMP.

W ciągu ostatniego dziesięciolecia koncepcja ta była promowana przez Komisję i szeroko stosowana przez wiele miast w całej UE na zasadzie dobrowolności z myślą o planowaniu przejścia na atrakcyjną, sprzyjającą włączeniu społecznemu i zrównoważoną mobilność miejską.

Miasta stosujące koncepcję SUMP uznały ją za skuteczne, kompleksowe i elastyczne narzędzie, wykraczające poza granice administracyjne miast i obejmujące cały „miejski obszar funkcjonalny”, biorąc pod uwagę powiązania z zapleczem, przepływy osób dojeżdżających do pracy oraz połączenia miejsko-wiejskie.

W dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym Nowych unijnych ram mobilności miejskiej <sup>(12)</sup> podkreślono, że SUMP stanowią spójne ramy planowania długoterminowego, obejmujące wszystkie zainteresowane strony. Odporność tej koncepcji była widoczna w szczególności podczas pandemii COVID-19, ponieważ wiele miast posiadających SUMP było w stanie szybko i skutecznie dostosować swoje strategie na rzecz mobilności. Następnie były one w stanie wprowadzić zmiany w swoich systemach mobilności łatwiej niż miasta bez porównywalnych planów. W wielu przypadkach procedury awaryjne i związane z odpornością opisano już w istniejących SUMP.

<sup>(8)</sup> COM(2021) 812 final.

<sup>(9)</sup> Wytyczne dotyczące SUMP składają się z wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej oraz dodatkowych materiałów referencyjnych, dostępnych na portalu centrum monitorowania mobilności w miastach ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

<sup>(10)</sup> Decyzja Komisji C(2022) 5320 z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie ustanowienia grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej; grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej.

<sup>(11)</sup> Zob. załącznik do komunikatu Komisji z dnia 17 grudnia 2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (COM(2013) 913 final).

<sup>(12)</sup> COM(2021) 811 final.

W ocenie pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r. jako główne niedociągnięcie wskazano jednak nierównomierne przyjmowanie SUMP w poszczególnych państwach członkowskich. Wiele miast nadal nie posiada SUMP, a jakość SUMP, które istnieją, znacznie się różni. Istnieje również wyraźny brak równowagi między państwami członkowskimi w zakresie ogólnego zasięgu w miastach posiadających SUMP.

Niniejsze zalecenie jest zatem skierowane do państw członkowskich.

### 1.2. Potrzeba działania na szczeblu państw członkowskich

Na podstawie rozległego doświadczenia w stosowaniu koncepcji SUMP od 2013 r. w ocenie pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r. wykazano, że problemem pozostają zdolności i wiedza fachowa, zwłaszcza w małych i średnich miastach, a także brak krajowego zaangażowania i wsparcia.

Wskazuje to na ogólną potrzebę zapewnienia spójności z koncepcją SUMP oraz koordynacji poszczególnych działań podejmowanych w miastach i na obszarach miejskich w celu przygotowania, wdrożenia i monitorowania planów mobilności.

Jak wskazano w Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej, istnieje potrzeba wzmocnienia zarządzania i odpowiedzialności na szczeblu krajowym, aby ustanowić ramy wsparcia w celu ściślejszego dostosowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej do koncepcji SUMP, z uwzględnieniem lokalnych warunków, praktyk w zakresie planowania i struktur instytucjonalnych zgodnie z zasadą pomocniczości.

### 1.3. Związek z TEN-T

Wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T<sup>(13)</sup> obejmuje wzmocnienie roli miast jako kluczowych węzłów zrównoważonego, bezpiecznego, wydajnego i multimodalnego transportu w całej Europie i poza nią. W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania sieci TEN-T Komisja zaproponowała, aby do 31 grudnia 2025 r. państwa członkowskie zapewniły przyjęcie SUMP przez węzły miejskie w sieci TEN-T oraz gromadzenie przez nie istotnych danych dotyczących mobilności miejskiej.

Węzły miejskie powinny uwzględniać wpływ różnych środków z zakresu mobilności miejskiej na przepływy ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, w ramach sieci TEN-T. Środki powinny mieć na celu zapewnienie bezproblemowych przejazdów przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych. Środki powinny pomóc w zmniejszeniu zatorów komunikacyjnych, zwiększeniu udziału transportu publicznego i aktywnych rodzajów transportu w poszczególnych rodzajach transportu, poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięciu wąskich gardeł mających wpływ na strumienie ruchu w sieci TEN-T.

Niniejsze zalecenie ma zatem także na celu zapewnienie dodatkowego wsparcia dla państw członkowskich i miast w zakresie przygotowania do spełnienia proponowanych wymogów dotyczących węzłów miejskich.

Niniejsze zalecenie pozostaje bez uszczerbku dla przyszłego przyjęcia zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T na podstawie wspomnianego wniosku i wszelkich zawartych w nim zobowiązań dotyczących SUMP.

### 1.4. Koordynacja na szczeblu lokalnym w celu uzyskania synergii między podejściem sektorowym i podejściem do planowania przestrzennego

Rozwój SUMP wymaga zintegrowanego podejścia, w którym uwzględnia się dwa wymiary: integrację mobilności miejskiej z planowaniem sieci systemu transportowego („podejście sieciowe”) oraz integrację z międzysektorową strategią zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich („podejście terytorialne”).

Transport jest istotną częścią wydajnego i skutecznego podejścia do zintegrowanego planowania przestrzennego na szczeblu miejskim/lokalnym. SUMP należy zatem przygotowywać i wdrażać w ścisłej koordynacji z lokalnymi i regionalnymi planami mobilności, planami przestrzennymi i odpowiednimi planami sektorowymi. Oprócz lepszego dostosowania SUMP do celów polityki sektorowej pozwala to również zmniejszyć obciążenie administracyjne dla władz lokalnych.

Państwa członkowskie powinny zapewnić zgodność i spójność między celami polityki sektorowej a planowaniem mobilności miejskiej przez:

- wspieranie miast w przekształcaniu europejskich i krajowych celów w lokalne polityki miejskie, strategie i dokumenty dotyczące planowania, takie jak SUMP, zrównoważone plany miejskiej logistyki, plany działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu, umowy na rzecz klimatu i Porozumienia w sprawie zielonego miasta,

<sup>(13)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2021) 812 final).

- uwzględnianie potrzeb i specyfiki miast oraz obszarów miejskich w nadrzędnych krajowych lub regionalnych strategiach i dokumentach dotyczących planowania, takich jak krajowe i regionalne plany transportowe, krajowe ramy polityki dotyczące rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych, krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz strategie zdrowia publicznego; strategie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich,
- uwzględnianie potrzeb i specyfiki miast i obszarów miejskich w krajowych działaniach dotyczących zobowiązań europejskich i międzynarodowych, takich jak europejski semestr i plany prac korytarzy sieci bazowej TEN-T.

## 2. KRAJOWE PROGRAMY WSPIERANIA SUMP

### 2.1. Cele

Komisja wzywa każde państwo członkowskie do wprowadzenia krajowego programu wspierania SUMP, którego celem jest wspieranie miast, wzmocnienie zarządzania i zwiększenie koordynacji na szczeblu krajowym, planowanie i zapewnienie realizacji strategii na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, a także poprawa koordynacji między regionami i miastami oraz między obszarami miejskimi i wiejskimi.

### 2.2. Zakres programu

Krajowe programy wspierania SUMP powinny obejmować środki mające na celu:

- opracowanie krajowych wytycznych dotyczących planowania mobilności miejskiej na podstawie zaktualizowanej koncepcji SUMP, przedstawionej w załączniku do niniejszego zalecenia Komisji, oraz z uwzględnieniem wytycznych dotyczących SUMP <sup>(14)</sup>, odnoszących się w sposób zintegrowany do mobilności pasażerów, transportu towarowego i logistyki,
- zapewnienie pomocy technicznej i wsparcia ekspertów,
- opracowanie krajowego podejścia do przygotowania i wdrożenia SUMP w miastach, we współpracy z obszarami podmiejskimi i wiejskimi wokół miasta, obejmującego cały miejski obszar funkcjonalny (miasto i strefę dojazdową),
- pobudzenie krajowej sieci regionów i miast do wspierania wzajemnego uczenia się oraz dzielenia się dobrymi praktykami, w tym regionów najbardziej oddalonych UE i innych regionów oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i słabo zaludnionych,
- wdrożenie programu szkoleniowego dla miast, obejmującego budowanie zdolności,
- zapewnienie miastom wsparcia finansowego w zakresie rekrutacji i utrzymania zdolności administracyjnych oraz zatrudniania z myślą o tymczasowym wsparciu ekspertów,
- organizowanie i koordynowanie kampanii informacyjnych oraz działań związanych z SUMP,
- zwiększanie świadomości na temat informacji i wytycznych publikowanych na portalu europejskiego centrum monitorowania mobilności w miastach <sup>(15)</sup>,
- dokonywanie przeglądu i doradzanie w zakresie poprawy jakości SUMP zgodnie z koncepcją SUMP; ułatwi to opracowanie SUMP, jeżeli jest to wymagane jako warunek finansowania publicznego lub prywatnego,
- przeanalizowanie krajowych ram legislacyjnych pod kątem przeszkód w opracowywaniu skutecznych SUMP w miastach,
- pomoc właściwym organom w poprawie koordynacji w zakresie zapewniania infrastruktury i usług transportowych na miejskim obszarze funkcjonalnym,
- pomoc władzom lokalnym w zintegrowaniu i poprawieniu koordynacji między SUMP a planowaniem przestrzennym, a także w poprawie dostosowania do planów działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu, zrównoważonych planów miejskiej logistyki i innych odpowiednich planów oraz synergii z tymi planami,
- wzmocnienie monitorowania wdrażania SUMP przez wprowadzenie mechanizmów pomiaru postępów w osiągnięciu celów i założeń SUMP,

<sup>(14)</sup> Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej, dostępne na portalu centrum monitorowania mobilności w miastach ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

<sup>(15)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- obliczenie wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej, zgodnie z metodyką Komisji <sup>(16)</sup>, koordynowanie i wspieranie gromadzenia danych oraz ułatwianie dostępu do krajowych, regionalnych lub prywatnych danych potrzebnych do obliczenia wskaźników mobilności miejskiej, dzielenia się nimi i ich wykorzystywania,
- monitorowanie postępów w realizacji celów polityki sektorowej, w tym obniżenia emisyjności i bezpieczeństwa ruchu drogowego; wspieranie miast w opracowywaniu mechanizmów gromadzenia zdezagregowanych danych, w tym według płci,
- regularne aktualizowanie sekcji dotyczących miast i planów krajowych na portalu europejskiego centrum monitorowania mobilności w miastach,
- wspieranie realizacji aspektów dotyczących mobilności miejskiej w ramach misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast.

Zakres programu wspierania należy ustalić we współpracy z miastami i regionami oraz regularnie weryfikować na podstawie ich potrzeb oraz otrzymywanych od nich informacji zwrotnych.

### 2.3. Finansowanie i zapewnianie jakości

SUMP stanowią skuteczne ramy dla planowania i realizacji publicznych lub prywatnych inwestycji w obszarze mobilności miejskiej.

Państwa członkowskie powinny podjąć działania mające na celu informowanie o możliwościach finansowania oraz wspieranie w ich zakresie, poprawę jakości SUMP i ich lepsze dostosowanie do koncepcji SUMP.

Istnieje szeroki wachlarz europejskich, krajowych i regionalnych instrumentów wsparcia i instrumentów finansowych, które mogą posłużyć do wspierania procesów związanych z SUMP i które to instrumenty obejmują:

- instrument „Łącząc Europę”,
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności, w tym Interreg i URBACT,
- program „Horyzont Europa”, w tym misje oraz działania związane z CIVITAS,
- Program InvestEU, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) i REPowerEU,
- program „Cyfrowa Europa”,
- sprawiedliwą transformację,
- fundusz innowacyjny,
- Instrument Wsparcia Technicznego, który zapewnia państwom członkowskim UE dostosowaną do potrzeb wiedzę techniczną,
- systemy krajowe,
- finansowanie prywatne (np. obligacje ekologiczne).

Ponadto działająca pod auspicjami EIT wspólnota wiedzy i innowacji koncentrująca się na problematyce mobilności miejskiej oferuje wsparcie dla państw członkowskich, regionów i miast we wdrażaniu SUMP.

### 2.4. Zarządzanie programem na rzecz SUMP na szczeblu krajowym

Państwa członkowskie powinny wyznaczyć biuro ds. zarządzania krajowym programem na rzecz SUMP jako punkt kontaktowy na potrzeby związanych z SUMP kwestii dotyczących miast i obszarów miejskich. Należy utworzyć je we współpracy z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi.

Biura te powinny dysponować odpowiednią wiedzą techniczną oraz zasobami prawnymi, finansowymi i ludzkimi do celu opracowania i wdrożenia krajowego programu wspierania SUMP.

Biura te powinny być neutralne i przejrzyste oraz angażować w swoją pracę regiony, miasta i obszary wiejskie. Biurom tym powinna doradzać grupa ekspertów złożona z przedstawicieli odpowiednich ministerstw, regionów, miast, obszarów wiejskich, środowisk akademickich i innych odpowiednich zainteresowanych stron zajmujących się mobilnością miejską.

Ta grupa ekspertów mogłaby odegrać zasadniczą rolę w opracowywaniu i ocenie krajowego programu wspierania SUMP, zatwierdzaniu krajowych wytycznych dotyczących SUMP oraz pełnić rolę niezależnego forum ekspertów, które pomogłoby zapewnić właściwe wdrożenie europejskich i krajowych wytycznych dotyczących SUMP. Państwa członkowskie powinny korzystać z istniejących systemów wsparcia dla miast. Biura ds. zarządzania programem powinny łączyć istniejące systemy wdrażane na szczeblu niższym niż krajowy i regionalny, aby zapewnić skoordynowane podejście, w którym uwzględnia się szczególne ograniczenia w przypadku obszarów oddalonych i peryferyjnych oraz regionów najbardziej oddalonych.

<sup>(16)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

Biura te mogłyby znajdować się w ministerstwie, agencji lub wyspecjalizowanym organie, w zależności od struktury administracyjnej danego państwa członkowskiego. Biura regionalne mogłyby uzupełniać biura krajowe, zwłaszcza w większych lub federalnych państwach członkowskich.

Zgodnie z zasadą pomocniczości ostatecznie to miasta pozostają odpowiedzialne za opracowanie, przyjęcie i wdrożenie SUMP.

### 2.5. Interakcja między biurami ds. zarządzania krajowymi programami a Komisją Europejską

Biura ds. zarządzania krajowymi programami powinny pełnić rolę głównego punktu kontaktowego państw członkowskich z Komisją w zakresie wymiany i koordynacji w odniesieniu do usług wspierania SUMP.

Wspieranie wdrażania SUMP jest jednym z głównych zadań grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej, ustanowionej po przyjęciu Nowych unijnych ram mobilności miejskiej, w kontekście której to grupy przedstawiciele państw członkowskich, regionów, miast i innych zainteresowanych stron zbierają się w celu omówienia polityki mobilności miejskiej UE, w tym w odniesieniu do SUMP. Biura ds. zarządzania krajowymi programami powinny zatem ściśle koordynować działania z przedstawicielami państw członkowskich, w których się znajdują, w grupie ekspertów oraz aktywnie uczestniczyć w pracach tej grupy.

### 2.6. Informowanie Komisji Europejskiej o działaniach

Państwa członkowskie powinny corocznie informować Komisję o działaniach podjętych w związku z niniejszym zaleceniem. Informacje te należy przekazać po raz pierwszy po upływie roku od przyjęcia niniejszego zalecenia.

Przekazywane informacje powinny obejmować:

- krajowy program wspierania SUMP,
- dane kontaktowe biura ds. zarządzania krajowym programem na rzecz SUMP,
- plan prac biura ds. krajowego programu wspierania SUMP,
- streszczenie rocznych sprawozdań z realizacji planu prac (w tym określone ilościowo postępy w zakresie kluczowych wskaźników skuteczności działania, najważniejsze cele pośrednie i ewentualne określone problemy, jak również przewidywane działania naprawcze) oraz wyciągnięte wnioski.

## 3. ADRESACI

Niniejsze zalecenie skierowane jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 marca 2023 r.

W imieniu Komisji  
Adina VĂLEAN  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

**Zaktualizowana koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej****1. WPROWADZENIE**

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb osób i przedsiębiorstw w zakresie mobilności w miastach i w ich otoczeniu, aby poprawić jakość życia. Stanowi on jednolite ramy dla rozwiązania wszystkich wspólnych wyzwań związanych z mobilnością miejską dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. SUMP obejmuje kompleksowe, oparte na wizji, elastyczne i odporne podejście, ponieważ służy jako długoterminowy plan mobilności zawierający pakiety środków odnoszących się do krótkoterminowych celów i wartości docelowych, których osiągnięcie można przyspieszyć w odpowiedzi na zmieniające się potrzeby.

Od 2013 r. Komisja zachęca do powszechnego przyjmowania SUMP jako podstawy polityki mobilności miejskiej. Odzwierciedla to potencjał SUMP w zakresie pomocy miastom i regionom w rozwiązywaniu wspólnych wyzwań związanych z przejściem na zrównoważoną mobilność miejską oraz w zapewnieniu lepszej jakości życia. W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. <sup>(1)</sup> wezwano władze lokalne do umieszczenia SUMP w centrum ich podejścia do rozwiązywania problemów związanych z mobilnością miejską. Opublikowano powiązane wytyczne UE, aby wspierać władze lokalne w całym procesie wdrażania SUMP.

W ciągu ostatnich kilku lat opracowano ogromną ilość porad i wskazówek we współpracy ze społecznością zajmującą się planowaniem mobilności miejskiej, a kolejny zestaw uzupełniających wytycznych dotyczących konkretnych aspektów związanych z SUMP udostępniono miastom i zainteresowanym stronom w ramach unijnego centrum monitorowania mobilności miejskiej <sup>(2)</sup>. Istnieje również narzędzie samooceny, które pomaga miastom zrozumieć mocne i słabe strony ich planów zrównoważonej mobilności miejskiej <sup>(3)</sup>.

Pierwotna koncepcja SUMP <sup>(4)</sup> pojawiła się w pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. i składała się z ośmiu głównych zasad przewodnich. W obecnej koncepcji SUMP zachowano je, a jednocześnie zaktualizowano to, co wymaga aktualizacji.

**1.1. Kontekst**

Zgodnie z nową kartą lipską <sup>(5)</sup> „[m]iasta muszą opracować strategie zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i zapewnić ich wdrożenie w całym mieście, w tym w obszarach funkcjonalnych i podmiejskich”.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej ma zatem zasadnicze znaczenie dla efektywnej mobilności miejskiej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, w tym w węzłach miejskich TEN-T, a także jest ważne dla ogólnego funkcjonowania sieci oraz zapewnienia gotowości i odporności w przypadku poważnych wyzwań.

Proponuje się, by węzły miejskie spełniały zasadnicze wymogi dotyczące SUMP określone w załączniku V do wniosku Komisji dotyczącego zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T <sup>(6)</sup>. Niniejsza koncepcja pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich wiążących zobowiązań dotyczących węzłów miejskich odnoszących się do przyjęcia SUMP i ich zawartości, określonych w przyszłym zmienionym rozporządzeniu w sprawie TEN-T. W ramach niniejszej koncepcji uwzględniono te proponowane wymogi oraz dostarczono więcej informacji i określono zalecane elementy wymagane do opracowania SUMP niezależnie od tego, czy dane miasto jest węzłem miejskim, czy nie.

**1.2. Przyczyny aktualizacji koncepcji SUMP**

Biorąc pod uwagę istotne zmiany, jakie zaszły w ciągu ostatnich kilku lat, oraz praktyczne doświadczenia zdobyte w ciągu ostatniego dziesięciolecia podczas wdrażania przedmiotowej koncepcji, obecnie istnieje możliwość jej aktualizacji, tak aby SUMP mogły skuteczniej przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów i zobowiązań UE w zakresie transportu, klimatu, zdrowia i społeczeństwa.

<sup>(1)</sup> COM(2013) 913 final.

<sup>(2)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

<sup>(3)</sup> <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

<sup>(4)</sup> Załącznik 1 do komunikatu Komisji „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.05/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.05/DOC_2&format=PDF)).

<sup>(5)</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/brochure/new\\_leipzig\\_charter/new\\_leipzig\\_charter\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf)

<sup>(6)</sup> COM(2021) 812/2.

Aktualne kierunki polityki określono w szczególności w Europejskim Zielonym Ładzie <sup>(7)</sup>, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności <sup>(8)</sup> oraz w Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej <sup>(9)</sup>. Ostatnio Komisja przedstawiła odpowiednie wnioski ustawodawcze w pakiecie „Gotowi na 55” <sup>(10)</sup> oraz w pakiecie na rzecz ekologicznej i efektywnej mobilności i pakiecie REPowerEU <sup>(11)</sup>. Co najważniejsze, w koncepcji SUMP należy lepiej uwzględnić aspekty związane z klimatem i energią, a jednocześnie odnieść się do kwestii bezpieczeństwa, inkluzywności i dostępności, jak również do aspektów transportu towarowego i logistyki w transporcie lokalnym.

W Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej stwierdzono, że w unowocześnionej koncepcji planów zrównoważonej mobilności miejskiej priorytetem będzie wspieranie zrównoważonych rozwiązań, w tym transportu aktywnego, zbiorowego i publicznego oraz mobilności współdzielonej (w tym w odniesieniu do połączeń miejsko-wiejskich), w pełni uwzględniając aspekty odporności, jak również zrównoważone plany miejskiej logistyki (SULP), oparte na pojazdach i rozwiązaniach bezemisyjnych. Należy w dalszym ciągu uzupełniać wspomnianą koncepcję, przewidując potrzebę wprowadzenia szczegółowych wskaźników i wymogów dotyczących tych planów dla węzłów miejskich TEN-T <sup>(12)</sup>.

Ponadto narzędzia planowania w dziedzinie mobilności, energii, zrównoważonego rozwoju i użytkowania gruntów muszą się w większym stopniu uzupełniać. W ten sposób zmieniona koncepcja pozwoli również stworzyć ściślejsze powiązania między SUMP a innymi odpowiednimi planami miejskimi dotyczącymi energii i klimatu, a w szczególności planami działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP).

## 2. Koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej

W ramach niniejszej koncepcji przedstawiono zalecane podejście do SUMP dla obszarów miejskich niezależnie od ich wielkości. SUMP należy opracować i wdrażać zgodnie z następującymi zasadami przewodnimi.

### 2.1. Jasne i wymierne cele i założenia

Głównym celem SUMP jest zwiększenie dostępności miejskiego obszaru funkcjonalnego <sup>(13)</sup>, którego dotyczy, oraz zapewnienie wysokiej jakości, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności niskoemisyjnej do tego obszaru, przez ten obszar oraz na nim. SUMP powinien służyć zwłaszcza wspieraniu mobilności bezemisyjnej i wdrażaniu systemu transportu miejskiego, który przyczynia się do poprawy ogólnych wyników sieci transportowej, w szczególności poprzez rozwój infrastruktury umożliwiającej bezproblemowy ruch pojazdów bezemisyjnych oraz multimodalnych węzłów pasażerskich w celu ułatwienia połączeń pierwszej i ostatniej mili oraz multimodalnych terminali towarowych obsługujących obszary miejskie.

SUMP powinien zatem zawierać szczegółowe cele i założenia z myślą o wspieraniu rozwoju systemu transportu miejskiego, który:

- jest bezpieczny, dostępny, przystępny cenowo i sprzyja włączeniu społecznemu wszystkich użytkowników, w tym grup defaworyzowanych i osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz uwzględniono w nim perspektywę płci i zmiany demograficzne,
- pozwala zaspokoić potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności, w tym ruchu rowerowego i pieszego, logistyki miejskiej, długodystansowych przepływów towarowych i pasażerskich w sieci TEN-T, a także przepływów z obszarów podmiejskich i wiejskich wokół miasta, obejmując cały miejski obszar funkcjonalny (miasto i strefę dojazdową),
- spełnia wymogi zrównoważonego rozwoju, ochrony klimatu i odporności oraz umożliwia zachowanie równowagi między potrzebą zapewnienia rentowności, sprawiedliwości społecznej oraz ochrony zdrowia i środowiska,
- służy optymalizacji wydajności systemów mobilności miejskiej, uwzględniając opłacalność, a także efekty zewnętrzne transportu w przypadku różnych rodzajów transportu, związane w szczególności z zagęszczeniem ruchu, zanieczyszczeniem powietrza i hałasem, emisją CO<sub>2</sub>, ofiarami śmiertelnymi i rannymi w wypadkach drogowych, oraz wpływ tych efektów zewnętrznych na różnorodność biologiczną,
- przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności środowiska miejskiego, w tym przez lepsze dzielenie przestrzeni publicznej,

<sup>(7)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(8)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(9)</sup> COM(2020) 811 final.

<sup>(10)</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>(11)</sup> COM(2022) 230 final.

<sup>(12)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2021) 812 final).

<sup>(13)</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional\\_urban\\_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))



- skutkuje podnoszeniem jakości życia i wpływa korzystnie na zdrowie publiczne, biorąc pod uwagę cele zrównoważonego rozwoju ONZ <sup>(14)</sup>, oraz pozwala zapewnić, aby infrastruktura i usługi transportu miejskiego były bezpieczne, pewne i wygodne dla wszystkich, w tym dla grup społecznie wrażliwych i kobiet,
- pozwala poprawić bezpieczeństwo i ochronę ruchu, szczególnie w odniesieniu do aktywnych i podatnych na zagrożenia użytkowników ruchu drogowego (np. pieszych, rowerzystów, osób starszych, dzieci, osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się), usług i przestrzeni publicznych, dążąc do realizacji wizji zero <sup>(15)</sup> w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z oświadczeniem z Valetty <sup>(16)</sup>,
- umożliwia ograniczenie wszystkich źródeł zanieczyszczeń powodowanych przez transport, takich jak powietrze, hałas, cząstki stałe i mikrodrobiny plastiku, a także emisji gazów cieplarnianych z transportu, jak również zwiększenie jego efektywności energetycznej, mając na celu bezemisyjną mobilność miejską zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu <sup>(17)</sup>, kompleksową strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, planem działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń <sup>(18)</sup> i prawem o klimacie, biorąc pod uwagę krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu, plany ochrony powietrza oraz lokalne plany działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu,
- przyczynia się do lepszej łączności i ogólnego funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz całego systemu transportu w Europie, zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i towarów.

## 2.2. Długookresowa wizja i jasny plan wdrażania

SUMP zawiera istniejącą, długoterminową strategię przyszłego rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego, a w tym kontekście przyszłego rozwoju infrastruktury transportowej i usług w zakresie multimodalnej mobilności, lub jest powiązany z taką strategią. SUMP zawiera również plan realizacji strategii w perspektywie krótkoterminowej. Należy włączyć SUMP do zintegrowanego podejścia do zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i powinien on być powiązany z odpowiednimi planami dotyczącymi użytkowania gruntów, planowania przestrzennego i polityki sektorowej (np. w zakresie klimatu i energii).

SUMP powinien zatem obejmować:

- harmonogram i plan budżetowy, z odpowiednio określonymi źródłami niezbędnego finansowania. Najlepiej byłoby, gdyby wspomniany plan realizacji obejmował okres od 3 do 10 lat,
- jasno określone obowiązki i zasoby, w tym określone zasoby wymagane w przypadku każdego podmiotu.

## 2.3. Ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania

Podstawę SUMP powinna stanowić staranna ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania systemu transportu miejskiego, a uzupełnieniem SUMP powinien być kompleksowy system monitorowania, obejmujący:

- analizę sytuacji, scenariusz bazowy i końcowy, rozpoczynające się od kompleksowego przeglądu obecnej sytuacji i ustanowienia wartości odniesienia, względem której można mierzyć przyszłe postępy. Powinien on również obejmować ocenę wpływu proponowanych środków,
- cele szczegółowe i wartości docelowe: w SUMP należy określić szczegółowe i realistyczne cele w zakresie skuteczności działania, które są powiązane z analizą sytuacji i są ambitne, jeżeli chodzi o cel SUMP oraz cele ogólne. W stosownych przypadkach należy również określić mierzalne wartości docelowe, oparte na realistycznej ocenie wartości odniesienia i dostępnych zasobów oraz odzwierciedlające cele szczegółowe,
- wskaźniki skuteczności działania, najlepiej na podstawie wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI <sup>(19)</sup>), służące do opisanego aktualnego stanu systemu transportu miejskiego oraz monitorowania postępów w realizacji wyznaczonych celów.

<sup>(14)</sup> <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

<sup>(15)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en)

<sup>(16)</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/pl/pdf>

<sup>(17)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(18)</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_pl](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_pl)

<sup>(19)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

#### 2.4. Zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu przy jednoczesnym nadaniu priorytetu tym najbardziej zrównoważonym

SUMP powinien promować transport multimodalny poprzez integrację poszczególnych rodzajów transportu i środków mających na celu ułatwienie bezproblemowej i zrównoważonej mobilności. SUMP powinien obejmować działania mające na celu zwiększenie udziału bardziej zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny, aktywna mobilność, mobilność współdzielona <sup>(20)</sup>, bezemisyjna logistyka miejska oraz, w stosownych przypadkach, żegluga śródlądowa i transport morski.

SUMP powinien również uwzględnić działania na rzecz promowania mobilności bezemisyjnej, w szczególności w odniesieniu do ekologizacji floty miejskiej, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego.

W planie przedstawiono zintegrowany zestaw środków technicznych, infrastrukturalnych, opartych na polityce i miękkich, mających na celu poprawę funkcjonowania i opłacalności w odniesieniu do określonych celów i celów szczegółowych.

SUMP powinien zatem obejmować następujące elementy:

- usługi transportu publicznego i zbiorowego, jak również mobilność współdzieloną, wraz ze specjalną strategią mającą na celu poprawę ich jakości, zasięgu, bezpieczeństwa, integracji i dostępności,
- transport niezmotoryzowany, wraz z planem mającym na celu uatrakcyjnienie oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszego, rowerowego i mikromobilności, z myślą o stworzeniu kompleksowej sieci o wysokiej jakości,
- multimodalność, mając na uwadze lepszą integrację poszczególnych rodzajów transportu zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i towarów,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście oraz dążenie do realizacji wizji zero w odniesieniu do ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń, w szczególności wśród niechronionych użytkowników ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów,
- zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i optymalizację wykorzystania infrastruktury związanej ze środkami zarządzania parkowaniem, w tym optymalizację infrastruktury ładowania, zbadanie możliwości realokacji dróg i przestrzeni miejskiej na rzecz niezmotoryzowanych rodzajów transportu lub zastosowań innych niż transportowe,
- logistykę miejską, w tym dostawy do domu i zarządzanie flotą pojazdów użytkowych (np. taksówek), ze środkami mającymi na celu poprawę wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu efektów zewnętrznych, takich jak emisja gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia, hałas i zatory komunikacyjne (SUMP i każdy konkretny zrównoważony plan miejskiej logistyki powinny być do siebie dopasowane w sposób zintegrowany),
- plany zarządzania mobilnością, obejmujące działania mające na celu doprowadzenie do zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych wzorców mobilności dla osób dojeżdżających do pracy, konsumentów i studentów (w tym pochodzących z okolicznych obszarów podmiejskich i wiejskich) w sektorach takich jak zatrudnienie, edukacja, zdrowie, handel detaliczny i turystyka/wydarzenia,
- transformację cyfrową, w tym inteligentne systemy transportowe (ITS), takie jak usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej ułatwiające dostęp do informacji, rezerwację, opłacanie podróży i uzyskiwanie dostępu do biletów we wszystkich rodzajach transportu, oraz gromadzenie danych (przykładowo od operatorów prywatnych, duże zbiory danych, sztuczna inteligencja, cyfrowe bliźniaki, internet rzeczy itp.) w celu wsparcia przygotowania, wdrażania i monitorowania środków zawartych w SUMP.

#### 2.5. Zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej

Logistyka miejska, jak również powiązania z długodystansowym transportem towarowym powinny być w pełni uwzględnione i zintegrowane z SUMP, aby zapewnić systematyczne podejście do wszystkich aspektów mobilności w danym mieście oraz osiągnąć cel, jakim jest bezemisyjna logistyka miejska i dostawy na „ostatniej mili”. Określone kwestie związane z logistyką miejską można by omówić w specjalnym i dostosowanym zrównoważonym planie miejskiej logistyki.

W odniesieniu do odpowiednich obszarów miejskich SUMP powinien należycie uwzględnić wpływ różnych środków miejskich na przepływy ruchu pasażerskiego i towarowego oraz transeuropejską sieć transportową (TEN-T) w celu zapewnienia bezproblemowych przejazdów przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych. SUMP powinien w szczególności obejmować działania mające na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na strumienie ruchu w ramach TEN-T.

<sup>(20)</sup> Mobilność współdzielona odnosi się do wspólnego korzystania z różnych rodzajów transportu, takich jak współużytkowanie pojazdów do wypożyczenia (np. rowery, hulajnogi, samochody), wspólne przejazdy (ride-sharing/car-pooling), a także usługi transportowe na żądanie (np. zamawianie usług transportu samochodowego, taksówka itp.).

## 2.6. Podejście partycypacyjne i koordynacja z innymi właściwymi inicjatywami

Opracowywanie i wdrażanie SUMP powinno opierać się na zintegrowanym podejściu partycypacyjnym charakteryzującym się wysokim poziomem współpracy, koordynacji i konsultacji między poszczególnymi szczeblami administracji i właściwymi organami. Zaangażowany powinien być również ogół społeczeństwa, obywatele, a także przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów gospodarczych.

W tym celu lokalne organy ds. planowania powinny wprowadzić odpowiednie struktury i procedury.

Proces ten powinien wiązać się w szczególności z:

- właściwym zaangażowaniem odpowiednich podmiotów z miejskiego obszaru funkcjonalnego, takich jak mieszkańcy, przedstawiciele organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmioty gospodarcze, w opracowywanie i wdrażanie przedmiotowego planu od samego początku i w trakcie całego procesu, aby zapewnić wysoki poziom akceptacji i wsparcia,
- konsultacjami międzywydziałowymi oraz współpracą na szczeblu lokalnym i regionalnym w celu zapewnienia spójności i komplementarności z lokalnymi i regionalnymi politykami, strategiami i środkami, w szczególności dotyczącymi użytkowania gruntów i planowania przestrzennego, planów zazieleniania obszarów miejskich <sup>(21)</sup>, energetyki, zdrowia, edukacji, usług społecznych, egzekwowania przepisów i ochrony policyjnej,
- ścisłą wymianą z odpowiednimi organami odpowiedzialnymi za zapewnienie infrastruktury transportowej i usług transportowych na miejskim obszarze funkcjonalnym (sąsiednich obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich) oraz na różnych szczeblach administracji i rządu.

## 2.7. Monitorowanie, przegląd, sprawozdawczość i zapewnianie jakości

SUMP powinien obejmować cele, wartości docelowe i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego funkcjonowania miejskich systemów transportu, dotyczące co najmniej emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, zgonów i poważnych obrażeń w wyniku zdarzeń drogowych, udziałów poszczególnych rodzajów transportu oraz dostępu do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach. Wdrażanie SUMP należy monitorować za pomocą wskaźników skuteczności działania.

W szczególności władze lokalne powinny wprowadzić mechanizmy monitorowania postępów w osiąganiu celów SUMP i w razie potrzeby podejmować terminowo działania naprawcze. Państwa członkowskie powinny wspierać miasta w realizacji tego zadania i zapewnić jakość SUMP oraz jego zgodność z wymogami koncepcji SUMP zgodnie z zaleceniem Komisji w sprawie krajowych programów wsparcia SUMP.

Należy regularnie oceniać postępy w realizacji celu i celów szczegółowych SUMP oraz osiąganie zawarty w nim wartości docelowych przy użyciu wybranych wskaźników rezultatu <sup>(22)</sup>. Należy podjąć odpowiednie działania, aby zapewnić terminowy dostęp do stosownych danych i statystyk. Podstawę do przeglądu wdrażania SUMP powinno stanowić sprawozdanie z monitorowania.

W celu wsparcia monitorowania należy zachęcać do stosowania prognoz, aby przewidywać przyszłe potrzeby i wyzwania. Do takiego prognozowania mogą posłużyć narzędzia cyfrowe, takie jak lokalne cyfrowe bliźniaki.

## 2.8. Wytuczne i wsparcie na poziomie europejskim

Komisja Europejska będzie nadal dostarczać informacji na temat SUMP za pośrednictwem europejskiego portalu informacji o transporcie lokalnym – Europejskiego Obserwatorium Mobilności <sup>(23)</sup>. Informacje te obejmują związane z procesem wytuczne dotyczące SUMP oraz materiały referencyjne dotyczące określonych aspektów SUMP <sup>(24)</sup>.

Grupa ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej <sup>(25)</sup>, ustanowiona po przyjęciu Nowych unijnych ram mobilności miejskiej, pomoże uzupełnić i skondensować ten materiał.

---

<sup>(21)</sup> [https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en)

<sup>(22)</sup> Takich jak wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej dostępne pod adresem: [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en).

<sup>(23)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans>

<sup>(24)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

<sup>(25)</sup> Grupa E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pl&groupID=3863>).