

Drogi Czytelniku

Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (S.U.M.P. – Sustainable Urban Mobility Plans) są tworzone dla ludzi i skupiają się na ich potrzebach. W przeciwieństwie do tradycyjnych form planowania, podejście S.U.M.P. wymaga dodatkowych umiejętności, które mogą niekiedy wykraczać poza kompetencje władz samorządowych. W przypadku tego podejścia potrzebny jest nowatorski sposób myślenia – znoszenie zwyczajowych barier i podziałów istniejących pomiędzy komórkami miejskich wydziałów a sektorami polityki regionalnej. W celu rozwijania jednolitej i spójnej wizji dla miasta urzędnicy miejscy i lokalni politycy powinni działać wspólnie. W tym wydaniu naszego e-biuletynu przedstawimy źródła oraz przykłady dobrych praktyk, które pomogą miastom w jak najlepszym wykorzystaniu ich zasobów ludzkich.

Reminder: The call for papers for the **ECOMM2015** is open, **deadline is 9 December**. For submission of abstracts, please go to the [submission site](#).

Zaangażowanie polityków i decydentów



Na samym początku procesu planowania powszechnie spotykanym wyzwaniem, przed jakim stają lokalni planiści jest zainteresowanie decydentów o Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kluczowym staje się zrozumienie, że S.U.M.P. nie jest po prostu "jeszcze jednym planem". S.U.M.P.-y powstają w oparciu o już istniejący plan transportowy jednak zastosowane w nich podejście jest inne. W niniejszej [ulotce](#), przeznaczonej dla polityków i przedstawicieli władz samorządowych, streściliśmy główne założenia i korzyści tego innowacyjnego podejścia.

Przykład Tallina w Estonii pokazuje, że nawet po początkowym uzyskaniu zaangażowania ze strony władz, rozwijanie S.U.M.P.-ów może okazać się trudne. Kamieniem milowym dla miasta w tym procesie było zorganizowanie w 2012 r. Forum Zrównoważonego Transportu Miejskiego z udziałem partii politycznych, przedstawicieli samorządów oraz organizacji pozarządowych. Wydarzenie zwięźliście inspirowane [przemówieniem zawierające 10 rekomendacji Erica Brittona](#) z firmy EcoPlan (przemówienie, które zaczyna się w 1:30 minucie [dostępne jest tutaj w postaci nagrania audio](#)). Wtedy to wiceprezydent miasta złożył przyrzeczenie, zgodnie z którym miasto miało rozwijać Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Niestety w kolejnych latach uwzględnienie S.U.M.P.-ów w miejskim budżecie było wciąż odkładane. Jak na ironię, fakt że opozycja zaczęła stanowczo domagać się takich planów jedynie opóźnił proces ich wdrażania zamiast go usprawnić.

W Bułgarii wola polityczna władz miejskich jest dość duża, jednak podstawową barierą stanowi ich sfinansowanie.



Lucia Ilieva

"Projekt ENDURANCE wpłynął na podniesienie świadomości bułgarskich miast z korzyści płynących z przygotowania S.U.M.P.-ów. Dotychczas udało się włączyć [do naszej sieci aż 17 miast](#), co sprawiło, że będziemy w stanie nadać miejskim planom mobilności w Bułgarii znaczące przyspieszenie. Niestety głównym problemem jakiego w tym przypadku doświadczamy jest spore opóźnienie w przyznawaniu rządowych środków z Funduszy Strukturalnych. Dlatego w wypadku finansowania S.U.M.P.-ów nasze samorządy w dużej mierze liczą na środki z Europy"

Lucia Ilieva – Krajowy Punkt Konsultacyjny ENDURANCE w Bułgarii

Zarządzanie kompetencjami

Gdy miasto jest gotowe, aby rozpocząć proces wdrażania swoich planów jedną z pierwszych rzeczy jest analiza możliwości zasobów ludzkich, którymi dysponuje takich jak dostępny



Zdjęcie autorstwa [indo consultores](#)/na licencji CC BY-SA 3.0

personel oraz jego przygotowanie i kwalifikacje. W przypadku większości władz publicznych **konkretne umiejętności niezbędne** do realizacji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej mogą niekiedy wykraczać poza kompetencje ich personelu. Dodatkowa wiedza specjalistyczna w tym zakresie może być uzyskana poprzez szkolenia, rekrutację lub współpracę z zewnętrznymi grupami zainteresowania, a także – o ile jest to konieczne – poprzez zlecenie podwykonawstwa. W wypadku rekrutacji nowych pracowników do określonych zadań, samorządy powinny rozważyć zatrudnianie osób z doświadczeniem spoza branży transportowej (np. marketingowym), tak aby wprowadzić do zespołu nowe spojrzenie. Za przykład mogą tu posłużyć miejskie rady z obszarów należących do Konurbacji Bristolskiej, które podczas zatrudniania ekspertów zewnętrznych, dążyły do integracji nowo zatrudnionych osób z zespołami pracującymi na rzecz projektu. Podejście to, poprzez stworzenie warunków do ścisłej współpracy wewnątrz multidyscyplinarnego grona, pozwoliło na poszerzenie kompetencji i rozwinięcie mocnych stron pracowników z pierwotnego zespołu projektowego. (Źródło: Wytyczne S.U.M.P., str. 102)

Jak umiejętności i wiedza kształtują nasze decyzje



Zdjęcie autorstwa [DARPA](#)

Zarówno wiedza jaką posiadamy, jak i nasze poprzednie decyzje czy kompetencje narzucają nam pewne granice podczas planowania strategii i rozwiązań, które decydujemy się wprowadzić w życie. Powyższy fakt dobrze obrazują wyniki badań zaprezentowanych przez szwedzki instytut badawczy VTI. Począwszy od lat 90. ubiegłego stulecia szwedzkie samorządy za cel stawiały sobie obniżanie udziału prywatnych samochodów w transporcie miejskim na rzecz takich form podróżowania jak transport pieszy, rowerowy czy zbiorowy transport publiczny. Pomimo to udział samochodów prywatnych w transporcie stale rośnie. Badanie przeprowadzone w czterech tamtejszych miastach pokazało, że za brak osiągniętych w tym względzie wyników częściowo odpowiedzialne są leżące u podstaw zastosowanych działań przekonania na temat optymalizacji ruchu samochodowego, które od dawna funkcjonują w edukacji i praktyce zawodowej osób zajmujących się transportem. Przekonania te skupiają się na projektowaniu dróg, budowaniu ich funkcjonalnych sieci oraz stosowaniu innych środków w zakresie infrastruktury drogowej. Okazuje się, że taki sposób myślenia i planowania przyczynił się do poprawy transportu rowerowego w dziedzinach jego prędkości i przepustowości, jednak w żaden sposób nie wpłynął nań pod względem liczby podróżujących. ([szwedzki raport dostępny tutaj](#), podsumowanie w j. angielskim na str. 7)

Międzywydziałowa współpraca



Źródło: Do the Right Mix

Koordinacja działań pomiędzy różnymi obszarami polityki stanowi duże wyzwanie, a czasami może nawet kolidować z naszymi planami. Niemniej synergia ta jest w stanie połączyć całą gamę rozmaitych podejść i wiedzy z różnorodnych źródeł oraz kompetencji charakteryzujących poszczególne kierunki polityki jak również same wydziały miejskich urzędów. Tak pomyślane działania mogą przynieść ich usprawnienie i innowacyjność. Dobrym pomysłem na ugruntowanie współpracy może być ustanowienie specjalnego komitetu ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub międzywydziałowej grupy roboczej, która dzięki regularnym spotkaniom jej członków i sprawnej komunikacji wewnętrznej będzie mogła skuteczniej i w sposób bardziej skoordynowany podejmować działania na rzecz S.U.M.P.-ów

Integracja w zakresie polityki stanowiła jedną z głównych kategorii, w których przyznane zostały Europejskie nagrody S.U.M.P. w roku 2013. Jej zwycięzcą okazało się być hiszpańskie miasto [Rivas Vaciamadrid](#), którego wydział transportu został wcielony do szerszego organu miejskiego pod nazwą Obszar Zrównoważonego Miasta zawiadującego dodatkowo miejskim departamentem planowania przestrzennego, a także wydziałem robót i infrastruktury. W celu rozwijania S.U.M.P.-ów wspomniane komórki współpracowały również z pozostałymi wydziałami miasta takimi jak: wydział bezpieczeństwa, edukacji, zdrowia, sportu, opieki społecznej czy wydziały ds. dzieci i młodzieży oraz wydział ds. osób starszych. Druga i trzecia nagroda S.U.M.P. powędrowały kolejno do [Strasburga](#), oraz hiszpańskiego miasta [Vitoria-Gasteiz](#).

Europejskie i krajowe projekty torują drogę

W wielu miastach zarówno projekty europejskie jak i programy krajowe stanowiły podwaliny, międzywydziałowej współpracy i wprowadzania skutecznej procedury planowania. „W ostatnich latach byliśmy zaangażowani w kilka projektów wspierających współpracę pomiędzy departamentami” tłumaczy Helfried Reiter z referatu środowiska w austriackim



Helfried Kreiter



mieście Judenburg. „Jesteśmy częścią [Porozumienia między burmistrzami](#) oraz [Austriackiego programu e5](#). W ramach tych projektów zapoczątkowaliśmy w 2012 r. Plan Działania dla Zrównoważonej Energii. Jednak główną siłą napędową podczas inicjowania S.U.M.P.-ów okazał się być nasz udział w [projekcie ADVANCE](#). To właśnie dzięki tym wszystkim inicjatywom nauczyliśmy się pracować razem łącząc wysiłki różnych departamentów miejskiej administracji. Z pewnością za sprawą S.U.M.P.-ów współpraca ta zdecydowanie zyskała na intensywności, co więcej, utorowała drogę dla procesów zawiązywania się podobnej interakcji w dziedzinach z transportem niezwiązanych.” Pełna treść wywiadu z Panem Kreiter'em dostępna jest [tutaj](#).

Odbierając nagrodę S.U.M.P. 2013 Jorge Romea Rodríguez, dyrektor Departamentu Transportu i Środowiska miasta Rivas Vaciamadrid powiedział: „Jednym z najważniejszych czynników, który pomógł nam osiągnąć nasze cele była okazja, jaką otrzymaliśmy od Komisji Europejskiej, do współpracy w ramach zorganizowanej sieci.” (Źródło: [Do the right mix](#))

Poprzez programy wymiany personelu oraz wizyty studyjne zespoły zajmujące się projektem są w stanie nauczyć się bardzo wiele z konkretnych przykładów dobrych praktyk stosowanych za granicą. Często w ramach unijnych programów istnieje możliwość pozyskania cennych kontaktów bądź finansowania na ten rodzaj działalności, przykładem tutaj może być choćby [CIVITAS Activity Fund](#) (najbliższy okres składania wniosków przewidziany jest na 2015 r.). Z myślą o wspieraniu tego rodzaju wymiany wewnątrz kraju oraz ułatwienia miastom dostępu do wiedzy, ekspertów oraz najlepszych praktyk powstały [narodowa sieć ENDURANCE](#). Skontaktuj się ze swoim Krajowym Punktem Konsultacyjnym już dziś i skorzystaj z naszej rozległej sieci oraz bazy wiedzy S.U.M.P

Witajcie w sieci!



Jednym z miast, które całkiem niedawno dołączyło do sieci ENDURANCE jest Leuven – tym samym powiększyło ono liczbę belgijskich miast należących do niej do ośmiu. Obecnie, korzystając ze wspomnianego zintegrowanego podejścia, Leuven weryfikuje jednocześnie swój plan transportowy i plan zagospodarowania przestrzennego. Przewodnym hasłem tych działań jest „bliskość przestrzenna jako najlepsza recepta na miejską mobilność”. Miasto z własnej polityki klimatycznej chce uczynić swoją wizytówkę poprzez osiągnięcie klimatycznej neutralności do 2030 r. dzięki bliskiej współpracy z mieszkańcami i grupami zainteresowania. Zgodnie z planem, ograniczenia ruchu samochodowego w mieście będą obejmować coraz większą liczbę ulic. Reorganizacja wymagana jest także w kwestii transportu publicznego. Efektem tych działań ma być zmniejszenie ruchu ulicznego w centrum miasta oraz przestawienie się mieszkańców na korzystanie z mniejszych i czystszych pojazdów.

Dodatkowe źródła



- Nowa Europejska Platforma S.U.M.P. dostępna na stronie [Eltis](#) zawiera oficjalne wytyczne Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz wiele innych źródeł/pomocy naukowych.
- [Centrum Kompetencji SUMP Regionu Morza Bałtyckiego](#), ustanowione w ramach projektu CIVITAS Dynamo, gromadzi wiedzę oraz przykłady dobrych w zakresie planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Regionie Miast Bałtyckich. Analogiczne Centrum Kompetencji SUMP zostanie założone w Koprivnicy w Chorwacji, aby zapewnić przepływ wiedzy zarówno w tym państwie jak też w całym regionie południowo-wschodniej Europy.
- Rezultatem tego projektu [CH4ALLENGE](#) było stworzenie narzędzia o nazwie [KonSULT](#), którego zadaniem jest pomoc miastom w uświadomieniu im pełnego spektrum możliwości, którymi dysponują. Narzędzie posiada tzw. opcję znajdowania rozwiązania pozwalającą miastom na szybką identyfikację środka zaradczego mogącego być szczególnie przydatnym w ich przypadku.
- Jeśli Twoje miasto zlokalizowane jest w sąsiedztwie wielu obszarów zurbanizowanych, możesz użyć skorzystać z narzędzia [Poly-SUMP tool](#), w celu stworzenia specjalnego profilu dla Twojego regionu uwzględniającego jego heterogeniczną budowę w postaci diagramu, który pozwoli Ci na kompleksowe porównanie kluczowych zmiennych przy jednoczesnym planowaniu przestrzennym wraz z planami mobilności. Więcej informacji na temat tego narzędzia odnaleźć można na stronie internetowej [Poly-SUMP](#).
- W ramach projektu [PUMAS](#) 26 listopada odbędzie się jednodniowe seminarium poświęcone tematowi współpracy instytucjonalnej.
- [QUEST](#) jest narzędziem służącym do zarządzania jakością, stworzonym z myślą o wspieraniu małych i średnich miast w tworzeniu i późniejszym rozwijaniu zrównoważonej polityki mobilności oraz działalności z nią związanej przy jednoczesnym wsparciu ze strony zewnętrznego eksperta – audytora programu QUEST.

- Narzędzie do przeprowadzania audytów **ADVANCE Audit** umożliwia porównanie miejskiej polityki mobilności z wzorcowym procesem planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Nadchodzące wydarzenia

- **Seminarium “PUMAS” nt. współpracy instytucjonalnej**
26 listopada 2014 - Monachium, Niemcy
www.pumasproject.eu
- **Bezpieczeństwo w transporcie: społeczne wyzwania, rozwiązania badawcze**
4-5 Grudnia 2014 – Genua, Włochy
<http://ec.europa.eu/>

Aby zapoznać się z innymi wydarzeniami, przejdź do [Kalendarza EPOMM](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union



ECOMM 2015



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive