

Drogi czytelniku,

Spoglądamy wstecz na **2 edycję Europejskiej Konferencji SUMP**, która miała miejsce w czerwcu w Bukareszcie. Bardzo pozytywne opinie, które otrzymaliśmy od uczestników pokazują, że zainteresowanie tematem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w kontekście doświadczeń innych europejskich miast jak również wymiany informacji w ramach sieci pozostaje wysokie. Zespół projektu ENDURANCE z radością wychodzi naprzeciw potrzebom wsparcia i wymiany wiedzy.

EPOMM czyli Europejska Platforma Zarządzania Mobilnością zajmuje się koordynacją projektu ENDURANCE ze względu na znaczne zapotrzebowanie, szczególnie po stronie nowych krajów członkowskich UE, na pomoc, która wykraczałaby poza kwestie związane wyłącznie z zarządzaniem mobilnością i oferowała również wsparcie w rozwijaniu SUMP. W istocie pojęcia zarządzania mobilnością oraz SUMP są ze sobą wzajemnie powiązane i posiadają wiele zbieżnych celów, o czym przekonasz się z niniejszego wydania tego e-biuletynu. Jednak najpierw pozwól, że pokażemy Ci w skrócie pracę, które nasze rozległe konsorcjum ENDURANCE wykonuje na terenie całej Europy.

Krajowe sieci ENDURANCE nieustannie się powiększają



Miasto Torres Vedras odbiera nagrodę za wprowadzony system korzystania z rowerów publicznych (bike-sharing) Agostinhas.

Krajowe Punkty Kontaktowe (KPK) należące do sieci ENDURANCE wytrwale pracują nad zbudowaniem sieci miast z wsparciem ich w rozwijaniu oraz ulepszaniu ich własnych Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Z dumą prezentujemy kilka z najciekawszych przykładów tej pracy.

Europa Północna:

-  **Szwecja – 7 miast**

W **Szwecji** wiele z miast zdążyło już stworzyć swoje SUMPy w oparciu o funkcjonujący w tym kraju system **TRAST** (treść w j. szwedzkim). W związku z powyższym w głównym powodem przynależności szwedzkich miast do projektu ENDURANCE jest wymiana doświadczeń wewnątrz europejskiej na temat procesu implementacji zrównoważonej mobilności. Jak dotąd siedem miast, wliczając w to drugie i trzecie co do wielkości w tym kraju, przystąpiło do sieci ENDURANCE. Włączeniem się zainteresowane są także inne miasta.

-  **Dania – 9 miast**

Duński KPK zaprosił Ośrodek Ekspertyz i Badań nad Zagrożeniami, Środowiskiem, Mobilnością oraz Planowaniem Miejskim i Przestrzennym - CEREMA, (**Francja**) oraz Urząd ds. Ruchu Drogowego - Trafikverket (**Szwecja**) do wzięcia udziału w dwóch sesjach podczas Duńskiej Krajowej Konferencji nt. Transportu, która przyciągnęła ponad 300 badaczy, specjalistów i praktyków z tej dziedziny. Głównym zagadnieniem podczas obydwu sesji było ogniwo łączące założenia SUMP z elementami nowej miejskiej infrastruktury jak np. tramwaje.

-  **Finlandia – 4 miasta**

W **Finlandii** kilka istniejących już sieci zostało zaproszonych do udziału w webinarium poświęconemu partycypacji w projekcie, podczas którego belgijska sieć **BEPOMM** została zaangażowana do przeprowadzenia szkolenia na temat korzyści płynących ze stosowania (obowiązkowych w tym kraju) strategii SUMP. Podczas trzeciego spotkania krajowego ENDURANCE omówione zostaną kwestie wskaźników i procesu monitorowania projektu. Konferencja ta odbędzie się w ramach Dni Zrównoważonego Transportu Miejskiego – dwudniowego wydarzenia organizowanego we współpracy z kilkoma krajowymi instytucjami.

Europa Wschodnia:



-  **Bulgaria – 20 miast**

Bułgarska sieć zaprosiła w czerwcu 12 rumuńskich miast oraz instytucji naukowych do udziału w trzecim krajowym spotkaniu w ramach projektu w mieście **Ruse** w celu wymiany dobrych praktyk w ramach sąsiedzkich stosunków. Honorowy patronat nad wydarzeniem objął Prezydent Miasta Ruse – Pan Plamen Stoilov. Jak dotąd pięć miast ukończyło tworzenie swoich SUMPów. [czytaj więcej >](#)

-  **Rumunia – 17 miast**


Rumuński KPK przygotowuje jesienne warsztaty, na których przedstawione zostaną

doświadczenia towarzyszące powstawaniu pierwszych SUMPów w tym kraju. Tamtejsza sieć liczy już 17 członków, a inne samorzady są zainteresowane dołączeniem do niej.

-  **Republika Czeska – 10 miast**
 **Słowacja – 5 miast**

Czeska sieć ENDURANCE połączyła siły z **słowacką** co zaowocowało powstaniem Sieci CIVINET Republiki Czeskiej i Słowackiej. W jej ramach zorganizowano trzy wycieczki studyjne w celu poznania przypadków udanego zaszczepienia założeń zrównoważonej mobilności w innych miastach. Wycieczki te stanowią rzecz jasna także skuteczną zachętę do przystąpienia do sieci dla nowych potencjalnych członków.

Europa Południowa:

-  **Włochy – 33 członków**

Sieć we Włoszech jest obecnie w trakcie przygotowywania się do jej trzecich krajowych warsztatów mających odbyć się w październiku we współpracy z **Civinet Italia** podczas piętnastej edycji Włoskiej Konferencji nt. Zarządzania Mobilnością pn. **MobyDixit 2015**.

-  **Portugalia – 24 członków**

Przeszło 200 uczestników wzięło udział w organizowanych w **Portugali** warsztatach na temat SUMP. W promocji wydarzenia pomogły **Platforma SUMP** oraz **Sieć Civinet Portugalia i Hiszpanii**, które zgromadziły przykłady SUMPów z obu państw. Należące do sieci portugalskie miasto **Torres Vedras**, które jest na etapie implementacji własnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zostało uhonorowane nagrodą **Europejskiego Zielonego Liścia 2015 (European Green Leaf 2015)** za swoją politykę mobilności oraz za bioróżnorodność i politykę wodną. Miasto ponadto otrzymało nagrodę **Energy Globe Award 2015** za swój system korzystania z rowerów publicznych (bike-sharing) o nazwie **Agostinhas**. Oprócz tego uzyskało wyróżnienie pod nazwą **'Smart Project for Smart Cities seal'** za swój zintegrowany i scentralizowany system zarządzania przestrzenią parkingową.

-  **Hiszpania – 9 członków**

Sieć projektu w **Hiszpanii** nawiązała ostatnio współpracę z **Fundacją Conama**. Porozumienie ma na celu przyspieszenie rozwoju sieci SUMP w tym kraju. Obecnie zespół współpracuje nad organizacją następnych krajowych warsztatów, które mają się odbyć w październiku jako część Kongresu **Conama Local**.

Europa Zachodnia:

-  **Zjednoczone Królestwo – 20 miast**

Sieć ENDURANCE w **Zjednoczonym Królestwie** składa się z 20 lokalnych samorządów, kilku firm konsultingowych oraz Departamentu Transportu. Po dwóch udanych spotkaniach krajowych, na 30 września w Birmingham planowane jest trzecie we współpracy z CILT, Atkins Global, **CIVINET UK & Ireland** oraz projektem **BUMP**. Jako, że w Anglii i Walii SUMPy wymagane były już w 2001 w formie Lokalnych Planów Transportowych, sukces sieci polegał przede wszystkim na promowaniu pochodzących z nich najlepszych praktyk. Wspieranie rozwoju i implementacji SUMP ma miejsce także w Szkocji. Co ciekawe niektóre z samorządów lokalnych w Zjednoczonym Królestwie zaczęły wykorzystywać europejskie porady w zakresie zrównoważonej mobilności, do tego by przyjąć świeże spojrzenie na funkcjonujące już u nich Lokalne Plany Transportowe.

-  **Irlandia – 7 miast**

Owoce pracy **irländzkiego KPK** jest szablon służący integracji zasad SUMP w Procesie Planowania Rozwoju i Zagospodarowania Terenu. Wersja robocza szablonu zyskała pozytywne opinie od członków sieci podczas spotkania krajowego w czerwcu. W sierpniu sieć powitała 2 nowe miasta członkowskie.

-  **Belgia – 9 miast**

BEPOMM (belgijski KPK) najlepszymi praktykami ze swojego piętnastoletniego doświadczenia w implementacji jednolitej flamandzkiej polityki SUMP podzielił się z Niemcami. Sieć zorganizowała już dwa dwujęzyczne wydarzenia na temat SUMP.

-  **Francja – 12 miast**

Sieć ENDURANCE we **Francji** skorzystała z okazji i w ramach organizowanej w Nantes światowej konferencji poświęconej transportowi rowerowemu pn. **Velo-city 2015** we współpracy z **CiViNET Francophone** przygotowała drugie krajowe spotkanie sieci. Tematem przewodnim wydarzenia była aktywna mobilność w Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Pobierz zaprezentowane podczas wydarzenia prezentacje ze strony **Institutu Cerema** (treść w j. francuskim). Cerema ściśle współpracuje z innymi funkcjonującymi na rzecz rozwoju sieciami jak również organami administracji państwowej takimi jak ministerstwo transportu czy specjalna grupa urzędników odpowiedzialnych za zarządzanie transportem o nazwie **Gart**. Działania te mają sprawić, że francuska sieć ENDURANCE przetrwa dłużej niż do roku 2016, na który przewidziano zakończenie projektu.

SUMP i zarządzanie mobilnością – oczywista więź

Cele przyswiecające zarządzaniu mobilnością oraz cele idei SUMP są bardzo do siebie zbliżone. Zarówno Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jak i koncepcja zarządzania mobilnością przewidują:



Czeskie miasto Litoměřice przeprowadza audyt QUEST

- partycypacyjne podejście;
- zrównoważony rozwój wspierający ekonomiczny postęp, społeczną równość oraz dbałość o środowisko ;
- międzysektorową integrację w kreowaniu spójnej polityki;
- wyraźne i wymierne cele oraz klarowne plany ewaluacji;
- dążenie do uzyskania jak najlepszych efektów w stosunku do zainwestowanych środków.

Chociaż SUMP i zarządzanie mobilnością są ze sobą ściśle powiązane, w wielu krajach pojęć tych się ze sobą nie łączy. Przykład stanowią tu mogą choćby Włochy, w których tradycja zarządzania mobilnością jest długa, natomiast nie uwzględnia ona tzw. PUMów czyli Planów Mobilności Miejskiej. W Czechach z kolei, gdzie nie ma jeszcze sfinalizowanych SUMPów, pojęcie zarządzania mobilnością jest całkowicie nowe. Dla przykładu Litoměřice (24 tys. mieszkańców) położone na północy Czech, są w trakcie audytu QUEST, którego zadaniem jest przeanalizowanie zatorów komunikacyjnych powstających w systemie transportowym miasta. Uzyskane wyniki mają przygotować miejscowość na wdrożenie kompletnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, jednak uzyskane z audytu rekomendacje posłużą przy okazji najprawdopodobniej do opracowania działań z zakresu zarządzania mobilnością w mieście. Takie zastosowanie otrzymanych wyników jest naturalnym działaniem w przypadku audytu Quest jak i pozostałych audytów przeprowadzanych pod kątem SUMP (np. [ADVANCE-audit](#)).

Podejście partycypacyjne w zarządzaniu mobilnością



Antwerpia przygotowuje mieszkańców przed rozpoczęciem rozległych robót drogowych zachęcając ich, by korzystali z różnych środków transportu.

Zaangażuj mieszkańców, by uczynić transport zrównoważonym

Aby stworzyć miasta tętniące życiem, którego jakość jest w dodatku wysoka, należy sprawić, aby mieszkańcy zaczęli w nim **uczestniczyć** przyjmując jednocześnie zrównoważone podejście w kwestii mobilności. Nie ma sensu budowanie linii tramwajowej, jeśli ludzie mają z niej nie korzystać. Kroki podejmowane w ramach projektów miękkich są potrzebne po to, aby wesprzeć i uzupełnić efekt zamierzony przy realizacji projektów twardych. Zanim nowa infrastruktura zostanie zbudowana potrzebne jest zarządzanie mobilnością. Przykładowo w Antwerpii planowane są ogromne drogowe roboty budowlane, które doprowadzą do zakłóceń w ruchu przez kilka następnych lat. Z tego właśnie powodu Antwerpia włączyła się w projekt o nazwie **PTP-Cycle**, aby zachęcić jak największą liczbę swoich mieszkańców do dokonywania przemyślnych i zrównoważonych decyzji dotyczących poruszania się, w oparciu o spersonalizowane planowanie podróży. Ostatecznym celem projektu jest trwała zmiana zachowań mieszkańców, która utrzyma się nawet po zakończeniu drogowych robót. [Przeczytaj więcej na temat projektu PTP w Antwerpii](#)

W Polsce zarówno sprawa rozwijania SUMPów jak i zmiany transportowego modelu zachowań obywateli zajmują ważne miejsce na szczycie polityki krajowej np. "Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025" ([link](#)) oraz Krajowa Polityka Miejska ([link](#)). **Kraków** był pierwszym miastem, które przyjęło zrównoważoną politykę transportową (rok 1993). Program, o którym mowa przewidywał potrzebę ograniczenia udziału samochodów w ruchu drogowym jak również uwzględniał promocję korzystania z bardziej zrównoważonych środków transportu. Kraków był ponadto pierwszym polskim miastem, w którym wdrożono system **system wypożyczania rowerów miejskich** oraz **reagujący na zapotrzebowanie schemat organizacyjny transportu publicznego**. Wspomniane działania miękkie idą w parze z bardziej restrykcyjnymi zmianami w tym mieście takimi jak np. **ograniczenia wjazdu do centrum miasta**.

Przekonaj mieszkańców do poparcia SUMP

Aby okazać się skutecznymi, SUMPy potrzebują społecznego poparcia. W Bułgarii, gdzie interesariusze w miastach nie mają zbyt bogatego doświadczenia z partycypacją społeczną, stanowi ona temat przewodni wsparcia oferowanego przez CSDCS – partnera projektu ENDURANCE. [czytaj więcej >](#)



Budynek wydziału ekonomii Uniwersytetu w Rennes we Francji. Foto - [XIIIfromTOKYO](#) / na licencji [CC BY-SA 3.0](#)

Niektóre z wybranych rozwiązań, zanim zostaną zaimplementowane, mogą być bardzo niepopularne, jednak zyskują szerokie poparcie po okresie próbnym. W Paryżu na przykład władze zdecydowały się na ograniczenie prędkości na drogach głównych. Aby zrozumieć jaki wpływ na uczestników ruchu będzie miało ograniczenie dozwolonej prędkości do 30km/h w gęsto zabudowanym środowisku miejskim, postanowiono przeprowadzić eksperyment w obrębie Avenue de Clichy – jednej z alei miasta. Jeszcze zanim planowane zmiany weszły w życie, mieszkańcy obawiali się, że doprowadzą one do wydłużenia czasu przejazdu i powstawania komunikacyjnych zatorów. Jednak w przeprowadzonym po pewnym czasie badaniu okazało się, że wprowadzone zmiany zyskały wysoką akceptację mieszkańców (80% respondentów w tym kierowcy aut).

Negocjowanie potrzeb różnych grup zainteresowania wymaga nierzadko sporo czasu. Przykładowo w we francuskim Rennes proces negocjacyjny, którego przedmiotem było dostosowanie rozkładów jazdy na uniwersyteckim kampusie, tak aby odciążać system transportowy metra w godzinach szczytu, trwał aż 3 lata. Zastosowane w efekcie zmiany w komunikacji największych generatorów ruchu ulicznego (takich jak uniwersyteckie

miasteczko) pozwoliły na uniknięcie inwestycji 12 mln euro na 3 dodatkowe składy kolejki podziemnej. (Źródło: www.metropolitiques.eu)

Podejście zrównoważone



Szkółka rowerowa w Leuven. Prawa autorskie: Mobiel 21

SUMP ma na celu uczynienie transportu bardziej przyjaznym dla środowiska, sprawiedliwym i wydolnym ekonomicznie. Wspomniana sprawiedliwość oznacza tu nie tylko zagwarantowanie każdemu należytego dostępu do systemu transportowego, który odpowiadałby indywidualnym potrzebom ludzkim, ale także uczciwą dystrybucję przestrzeni publicznej. Dobrze opisano to we francuskim **Raporcie z Narodowych Dni Badań Naukowych 2014** (treść po francusku). Im dalej od miast tym prędkość ruchu drogowego jest większa. Dla osób decydujących się na życie z dala od obszarów zurbanizowanych dostęp do usług i rozmaitych miejsc docelowych zależy jest w ogromnej mierze od sieci drogowej. Takie zapotrzebowanie prowadzi jednak do sytuacji, w której przelotowe drogi szybkiego ruchu przecinają centra miast stwarzając w nich problemy takie jak zanieczyszczenie, hałas czy zjawisko kongestii. Podejmowanie śmiałych kroków jak np. ograniczenia prędkości pozwala miastom odwrócić tę niekorzystną tendencję i przywrócić miejską przestrzeń publiczną wszystkim uczestnikom ruchu. Mobilność wolniejsza acz powszechnie aktywna staje się w takim przypadku filarem bardziej nowoczesnego społeczeństwa funkcjonującego w duchu egalitaryzmu.

Działania z zakresu zarządzania mobilnością do tego filaru dodają kolejny w postaci koncepcji **zrównoważonego rozwoju** wnosząc do strategii element dbałości tak o środowisko jak i społeczność w nim żyjącą oraz czynnik ekonomiczny, w oparciu którego się rozwija. Na przykład szkółki rowerowe dla dorosłych są w stanie poprawić niezależność i pogłębić integrację osób wykluczonych. Jest to szczególnie użyteczne w przypadku niektórych grup docelowych jak np. kobiety w społecznościach imigrantów. Oferowanie zniżek na rowery z elektrycznym wspomaganie (zwane z angielska pedelekami) osobom dotkniętym długotrwałym bezrobociem, spowodowanym choćby barierą komunikacyjną, może pomóc im dotrzeć do nowych miejsc pracy, co w efekcie jest korzystne dla gospodarki. Program pod nazwą **Wheels to Work** (ang. Koła do pracy) funkcjonujący w Zjednoczonym Królestwie np. w **Staffordshire** to właśnie jedna z takich inicjatyw. Z kolei w szwajcarskiej Lucernie władze pomagają niepełnosprawnym i niedowidzącym mieszkańcom w korzystaniu z transportu publicznego poprzez organizowanie specjalnych **szkoleń** dla kierowców autobusów. Kurs ten pomaga kierowcom zrozumieć problemy, z jakimi osoby niepełnosprawne muszą zmagać się w przestrzeni publicznej każdego dnia.

Efektywne gospodarowanie pieniędzmi



Zakupy na rowerze. Foto - Harry Schiffer / www.eltis.org

Oczywiście ideą SUMP jest dokonywanie takich inwestycji w transporcie, których zarówno koszt jak i rezultat będą możliwie najbardziej optymalne. Okazuje się, że warunek dążenie do uzyskania jak najlepszych efektów w stosunku do zainwestowanych środków jest jednym z priorytetów w wielu schematach postępowania z zakresu zarządzania mobilnością. **Prezentacja Toma Rye'a** zaprezentowana podczas Konferencji SUMP w Bukareszcie pokazała, jak produkt krajowy brutto (PKB) kraju nie zależy od średniej prędkości przejazdu czy też liczby dróg szybkiego ruchu. To lokalne inwestycje o mniejszym zasięgu rozwiązania typu: zarządzanie przestrzenią parkingową, infrastruktura rowerowa, uspokojenie ruchu czy w końcu zarządzanie nim w miastach okazują się przynosić lepsze rezultaty dla krajowego budżetu..

Projekt EVIDENCE dokonał analizy wielu danych odnoszących się do stosunku pomiędzy kosztami generowanymi przez zrównoważoną mobilność a korzyściami jakie niesie przestrzeganie jej zasad. Wyniki tej analizy oraz płynące z nich wnioski zostaną przedstawione na konferencji **CIVITAS Forum 2015**, podczas której opublikowany zostanie raport podsumowujący. Aby otrzymać jego egzemplarz, należy odwiedzić stoisko wystawowe projektu EVIDENCE. Zapisz się, by uzyskać dostęp do cennych informacji i zdobyć nagrodę specjalną!

Zarządzanie mobilnością - niezbędny składnik Twojego SUMP



SUMP stawia ludzi w centrum uwagi. Foto - Harry Schiffer / www.eltis.org

Tak samo jak Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej tak też koncepcja zarządzania mobilnością dotyka różnorodnych kwestii z zakresu polityki zdrowotnej, transportowej, edukacyjnej, gospodarczej, ochrony środowiska itd.). Przy pomocy takich narzędzi jak **MaxSumo** oraz **MaxEva**, miasta mogą opracować zarówno **wymierne cele** jak i **klarowne plany ewaluacyjne** dla podjętych przez siebie kroków z dziedziny zarządzania mobilnością, mając przy tym pewność, że wszystkie elementy składowe SUMP będą w pełni monitorowane i poddane ewaluacji.

Według stworzonych przez Komisję Europejską **wytycznych SUMP** jedną z różnic pomiędzy tradycyjnym planowaniem transportowym a Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest przesunięcie nacisku kładzionego zwyczajowo na zagadnienia ruchu ulicznego i infrastruktury oraz nadanie dominującej roli czynnikowi ludzkiemu czyli mieszkańcom jak również stawianie na integrację działań, która dadzą efektywne pod względem kosztów rozwiązania, tudzież wymierne efekty. Podsumowując, temat zarządzania mobilnością nie

tylko doskonale wpisuje się w filozofię SUMP, ale także stanowi opłacalny mechanizm postępowania, który jest niezbędną częścią każdego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Nadchodzące wydarzenia

- **Stwarzając lepsze miejsce dla ludzi: Logistyka a styl życia**
Trzecie spotkanie sieci SUMP w Zjednoczonym Królestwie
30 września 2015 – Birmingham, Zjednoczone Królestwo
www.acttravelwise.org
- **Europejska Konferencja Federacji Logistyki Rowerowej 2015**
15-17 października 2015 – San Sebastian, Hiszpania
Miasta, firmy z branży logistycznej, kurierzy rowerowi oraz eksperci zbiją się tej jesieni podczas Europejskiej Konferencji Federacji Logistyki Rowerowej w San Sebastian, aby dyskutować na temat tego, jak uczynić miejską logistykę bardziej zrównoważoną. Kolejnym ważnym tematem ma być kwestia optymalizacji doręczeń tzw. "ostatniej kilometra" czyli dystrybucji dóbr na ostatnim etapie ich podróży. **Badanie wstępne** logistyki rowerowej pokazuje, że co druga indywidualna podróż samochodowa, która przewiduje transport towarów (w celach konsumpcyjnych rekreacyjnych, obowiązków zawodowych czy dostawczych) może zostać zrealizowana za pośrednictwem przewozu rowerowego. W przypadku przewozu dóbr współczynnik ten dotyczy 25% podróży zmotoryzowanych.
eclconference2015.bike
- **MobyDixit 2015, 15 Włoska Konferencja nt. Zarządzania Mobilnością**
W jej trakcie odbędą się trzecie krajowe warsztaty projektu ENDURANCE
15-17 października 2015 – Palermo, Włochy
www.mobydixit.it



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

 EODMM 2015

 allinx

 feedback

 subscribe

 unsubscribe

 fullscreen

 news archive