

Drogi Czytelniku,

Chyba każdy chciałby, aby nasze miasta były miejscami tętniącymi życiem, którego jakość w dodatku jest wysoka, a ludzie mają swobodny dostęp do każdej usługi czy działalności, w której pragną uczestniczyć. Pytanie jednak brzmi, jak ta wizja przyszłości może być przekształcona w konkretne działania? Które z rozwiązań będą w stanie skutecznie zrealizować założenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. SUMP)? Nie ma jednego cudownego przepisu na sukces, ale istnieją odpowiednie wytyczne i przykłady mogące pomóc miastu w znalezieniu kombinacji rozwiązań, która okaże się tą właściwą dla lokalnym kontekstu danego miasta jak i dla wyzwań, które ten kontekst przedstawia.

Temat ten będzie zgłębiany w **rozmaitych ujęciach** podczas **Konferencji ECOMM**. Termin nadsyłania prezentacji na to wydarzenie to 16 grudnia – więcej szczegółów możesz znaleźć [tutaj](#).

W tym wydaniu e-biuletynu podzieliliśmy się z Tobą kilkoma przydatnymi spostrzeżeniami oraz wskażemy narzędzia, za których pomocą będziesz w stanie znaleźć właściwą kombinację rozwiązań dla Twojego miasta. Lecz najpierw musimy rzucić okiem na doniesienia nt. ostatnich postępów w naszym projekcie ENDURANCE.

Krajowe sieci ENDURANCE nieustannie się poszerzają



Przedstawiciele Krajowych Punktów Kontaktowych sieci ENDURANCE spotkali się w Salonikach, aby wymienić się doświadczeniami.
Foto: Mari Jüssi, 11 Listopada 2015




Mapa państw należących do sieci ENDURANCE



W poprzednim wydaniu naszego e-biuletynu zaprezentowaliśmy stan krajowych sieci ENDURANCE w połowie państw do niej należących. Pozostała połowa pracowała jednak równie wytrwale nad zbudowaniem trwałych relacji, których zadaniem jest wsparcie miast w rozwijaniu zrównoważonej mobilności. Oto krótki przegląd tego, czego udało się dokonać:

Europa Północna:



-  **Litwa - 13 miast**
 Z 13 członkami w swojej sieci Litwa wyszła poza projektowe oczekiwania. Litweski Związek Władz Lokalnych zgodził się wziąć na siebie rolę Koordynatora Sieci SUMP. Pozwoli to zachować ciągłość prac wewnątrz projektu w tym kraju. W tym samym czasie rządowe wsparcie dla planów zrównoważonej mobilności miejskiej wciąż rośnie. Od stycznia następnego roku 16 litewskich miast ma uzyskać dostęp do krajowych funduszy, które pomogą im w rozwijaniu oraz wdrażaniu SUMPów. Aby proces ten ułatwić, Litewskie Ministerstwo Transportu wspiera także tworzenie cykli szkoleniowych podnoszących świadomość w tym temacie.
-  **Norwegia - 6 miast**
Pierwsza Konferencja SUMP w Norwegii miała miejsce w Oslo 9 kwietnia 2015 r. Uczestnictwo w wydarzeniu było ogromne – wzięło w nim udział niemal 140 delegatów reprezentujących zarówno 16 norweskich samorządów, jak również ministerstwa, agencje rządowe, rady powiatowe oraz dodatkowo grupy publicznych oraz prywatnych instytucji. Konferencja stanowiła istotny wkład w ustanowienie planów zrównoważonej mobilności częścią norweskiej strategii narodowej. **Drugie z krajowych spotkań sieci** (strona w j. norweskim) odbyło się całkiem niedawno, bo 27 listopada. W jego trakcie miasta takie jak Oslo, Bodø oraz Sandnes zaprezentowały swoje dokonania na polu planowania mobilności.
-  **Estonia - 2 miasta, 50 osób**
 Estońska sieć SUMP zwana LILI – “Linnad ja liikuvus” czyli “Miasta i Mobilność” – liczy sobie obecnie ponad 50 osób reprezentujących miasta, organizacje pozarządowe, firmy konsultingowe, instytucje badawcze oraz krajowe ministerstwa, które raz lub dwa razy do roku spotykają się w celu wzajemnej wymiany informacji, zdobywania wiedzy oraz dzielenia się inspiracjami. Ponadto estoński Krajowy Punkt Kontaktowy (KPK) moderuje spotkania tzw. **grupy dyskusyjnej LILI** (strona w j. estońskim) obradującej za pośrednictwem Facebooka, w której uczestniczy ponad 670 członków (w jej skład wchodzi przedstawiciele sektora publicznego, eksperci w dziedzinie planowania przestrzennego i zarządzania mobilnością, firmy zajmujące się transportem, organizacje pozarządowe, politycy, dziennikarze, a także pozostali interesariusze, co sprawia że grupa ta stanowi podstawowy kanał dystrybucji zarówno lokalnych jak i międzynarodowych informacji z pogranicza problematyki transportowej oraz idei zrównoważonej mobilności). Dodatkowo w ramach projektu ENDURANCE przedstawiciel Estońskiego Ministerstwa Gospodarki miał możliwość uczestniczenia w seminarium ENDURANCE zorganizowanym w Finlandii, jak również możliwość odbycia terenowej wizyty studyjnej w Helsinkach.

- 
Łotwa - 2 miasta
 21 października łotewska sieć ENDURANCE zorganizowała seminarium SUMP, w którym udział wzięli reprezentanci 10 miast i okręgów samorządowych, dwóch regionów administracyjnych oraz Ministerstwa Transportu. Kilka miast oraz samorządów zaprezentowało swoje plany i projekty z dziedziny transportu, infrastruktury miejskiej oraz rozwoju mobilności w perspektywie długoterminowej do 2020 r. Uczestnicy wskazywali na przydatność takich spotkań i dyskusji oraz wyrazili chęć uczestnictwa w podobnych seminariach w przyszłości. Miasta Daugavpils i Rezekne dołączyły do sieci ENDURANCE, a pozostałe wyraziły swoje zainteresowanie przystąpieniem do niej w przyszłości.



Europa Wschodnia:

- 
Węgry - 7 miast
 Siedem węgierskich miast przystąpiło do sieci ENDURANCE. W roku 2015 zyskała ona nowego członka – Krajowe Stowarzyszenie Osiedli Przyjaznych Rowerom - KETOSZ. Dotychczas zorganizowano dwa krajowe spotkania SUMP, a kolejne ma odbyć się w lutym przyszłego roku. Chociaż większość miast nadal nie posiada planów zrównoważonej mobilności miejskiej, ich przedstawiciele są zainteresowani poszerzeniem swojej wiedzy na temat przygotowania własnych SUMPów w przyszłości. W stolicy kraju, Budapeszcie SUMP jest na etapie wdrażania, a efekty tego procesu zostały bardzo dobrze przyjęte przez tamtejszą społeczność. Angielska wersja transportowej strategii rozwoju miasta dostępna jest [tutaj](#).
- 
Polska - 22 miast
 Jak dotąd 22 miast dołączyło do sieci projektu ENDURANCE w Polsce. 17 z nich wzięło udział w badaniu mającym za zadanie określenie, na jakim etapie samorządy znajdują się, jeśli chodzi o przygotowanie i wdrażanie założeń koncepcji SUMP. Każde z miast wyraziło zainteresowanie tym procesem jednak za podstawową barierę w ich przygotowaniu władze samorządowe podają niedostateczną ilość środków finansowych. Wyniki badań cieszyły się zaskakująco dużym zainteresowaniem ze strony radiowych i internetowych mediów. Całkiem spora liczba lokalnych gazet zwróciła się do polskiego KPK (CIFAL Płock) z pytaniem o możliwość publikacji uzyskanych wyników. Ponadto kilkoro przedstawicieli mniejszych samorządów, jak również organizacji pozarządowych nawiązało z płockim CIFALEM kontakt w celu uzyskania bardziej szczegółowych danych uzyskanych w toku przeprowadzonego badania.

Europa Południowa:

- 
Grecja - 19 miast
 Już podczas pierwszego krajowego spotkania grecka sieć przyciągnęła aż 125 uczestników, z których większość stanowili reprezentanci władz regionalnych i samorządów lokalnych oraz interesariusze. Przedstawiciele władz uznali istotną rolę SUMPów w procesie wypracowywania założonych celów. Przeszkodami jednak są braki wyspecjalizowanej kadry potrzebnej do rozwijania i wspierania SUMPów, jak również panująca obecnie niechęć do partycypacji społecznej przy procesie decyzyjnym. W ubiegłym miesiącu sieć zorganizowała swoje drugie spotkanie krajowe.
- 
Słowenia - 7 miast
 W Słowenii ENDURANCE działa we współpracy ze [Słoweńską Platformą Zrównoważonej Mobilności](#), która ruszyła w 2012 r. Platformą zawiaduje [Instytut Planowania Urbanistycznego Republiki Słowenii](#), który aktywnie współpracuje z Ministerstwem Infrastruktury na rzecz promocji SUMP oraz współpracy między miastami. W tym celu platforma organizuje każdego roku szereg **wydarzeń** edukacyjnych podnoszących świadomość w dziedzinie transport miejskiego. W ubiegłym roku uruchomiła **cykl szkoleniowy** dla osób zajmujących się rozwijaniem planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Platforma ponadto dwa razy do roku wydaje tematyczny **newsletter** oraz prezentuje informacje na temat możliwości **finansowego wsparcia ze strony państwa** na rzecz zrównoważonej mobilności w słoweńskich samorządach.

Europa Zachodnia:

- 
Holandia - 10 miast
 Jako, że wszystkie holenderskie samorządy zobligowane są prawnie do posiadania planu mobilności, który w wielu aspektach przypomina SUMP, sieć projektu w tamtym kraju skupiła się na prezentacji przykładów realizacji SUMPów w Europie oraz na przechodzeniu z obecnie funkcjonujących planów na "prawdziwe" SUMPy. Drugie holenderskie spotkanie krajowe transmitowane było w internecie, co umożliwiło dziewięciu uczestnikom wirtualną obecność podczas wydarzenia ([obejrzyj transmisję](#)).
- 
Austria - 8 miast
 Austriacka sieć z powodzeniem została wcielona do już istniejącej sieci klimaaktiv mobil. Dzięki temu uważa się, że projekt ENDURANCE jest w dobrych rękach i zyska na tej współpracy. Ze wsparciem w postaci programu konsultacyjnego klimaaktiv mobil pn. "Zarządzanie mobilnością dla miast, samorządów i regionów" austriackie miasta są zachęcane do rozwijania i implementacji SUMPów. Jak dotąd osiem miast zostało zmotywowanych do aktywnego udziału w austriackiej sieci. Dwa pozostałe pozostają w stałym kontakcie z siecią, do której niebawem dołączą.
 W ramach projektu ENDURANCE we współpracy z Ministerstwem Środowiska udało się wypracować dodatkowe finansowe wsparcie. Obecnie krajowy program finansowania klimaaktiv mobil oficjalnie poleca sprzężenie działań z zakresem zarządzania mobilnością z europejskimi wytycznymi SUMP. Co więcej istnieje możliwość uzyskania dodatkowych

środków za zastosowanie w dziedzinie mobilności kilku rozwiązań jednocześnie, co ma sprzyjać przyjmowaniu bardziej holistycznego podejścia. We wrześniu 2015 r. miało miejsce drugie krajowe spotkanie SUMP. Zorganizowano je jako część dwudniowego wydarzenia pn. "Kształtując wspólnie energetyczną transformację i mobilną przemianę", które odbyło się w dniach 17-18 września pod auspicjami klimaaktiv mobil oraz Ministerstwa Środowiska. Trzecie krajowe spotkanie odbędzie się na początku nadchodzącego roku w zachodniej części kraju.

• Niemcy - 5 miast

Niemiecka sieć zaczęła od zidentyfikowania podobieństw i różnic pomiędzy tamtejszym Verkehrsentwicklungsplan (drogowo-transportowy plan rozwoju w skrócie VEP) a europejskim podejściem SUMP. Pomimo, iż oba plany prezentują mniej więcej ten sam poziom "postępu" w dziedzinie planowania mobilności i nierzadko bywają postrzegane jako identyczne, plan zrównoważonej mobilności miejskiej SUMP pod paroma względami idzie nieco dalej niż niemiecki VEP:

- wizja polityki połączona ze względnie konkretnymi celami, które wykraczają poza funkcjonującą kadencję decydentów;
- większe nastawienie na zapewnienie określonego poziomu mobilności niż na rozwiązania transportowe polegając tylko na budowaniu nowej infrastruktury;
- bardziej ambitny i długotrwały proces partycypacji uwzględniający szerszą grupę odbiorców;
- monitorowanie i ewaluacja zarówno części strategicznej jak i wdrożeniowej procesu planowania.

Dotychczas niemiecka sieć ENDURANCE zorganizowała dwa wydarzenia, które okazały się być cenną pomocą dla samorządów opracowujących nowe plany mobilności. Jako, że niemieccy partnerzy sieci otrzymali zapytania o angielskie tłumaczenie niemieckich wytycznych, Stowarzyszenie GIZ (Niemieckie Stowarzyszenie na rzecz Współpracy Międzynarodowej) opublikowało je w wersji angielskiej pt. "Rekomendacje dla Planowania Mobilności" (można je pobrać [tutaj](#)). Więcej informacji można znaleźć na [stronie internetowej](#) powstałej w ramach inicjatywy "Niemieckie Partnerstwo na rzecz Zrównoważonej Mobilności".

Inteligentne pakiety rozwiązań



Aby móc dobrać odpowiedni pakiet rozwiązań podczas realizacji założeń SUMP, miasto powinno posiadać solidną ramową strategię oraz spójną wizję (zobacz [piąte wydanie naszego e-biuletynu](#) poświęcone tworzeniu wizji). W celu realizacji tej wizji należy przedsięwziąć stosowne kroki. W ostatecznym rozrachunku wszystkie rozwiązania w dziedzinie mobilności winny przyczyniać się do poprawiania dostępu mieszkańców do miasta i jego usług przy jednoczesnym zachowaniu i podnoszeniu poziomu jakości życia. Czasem zdarza się, że także inne dokumenty strategiczne mogą zaoferować porady dotyczące doboru odpowiednich rozwiązań. Przykładem może być tu miejska koncepcja rozwoju Budapesztu, która określa zarówno wizję jak i priorytety w długoterminowej polityce ogólnego rozwoju miasta. W oparciu o tę koncepcję oraz obszernie konsultacje przeprowadzone z interesariuszami miasto przygotowało swój własny SUMP – znany również jako Balázs Mór Plan. Kolejnym kluczowym elementem w procesie planowania jest sporządzenie modelu preferencji transportowych, który odzwierciedla transportowy popyt i podaż w mieście.



SUMP w Budapeszcie

Tak jak dobrego posiłku nie da się przygotować z wyłącznie jednego składnika, tak dobry SUMP będzie zawierał wprawne połączenie różnego rodzaju rozwiązań: infrastrukturalnych, finansowych (zachęt lub czynników zniechęcających), regulacyjnych, usługowych, komunikacyjnych, edukacyjnych oraz tych podnoszących świadomość itp. Niektóre z zastosowanych środków zaradczych muszą "wypchnąć" ludzi z ich prywatnych samochodów, podczas gdy inne powinny "przyciągać" ich ku bardziej zrównoważonym alternatywom poruszania się po mieście. Polityka oraz idące za nią działania powinny być skierowane do jak najszerszej grupy docelowych odbiorców i dotyczyć wszystkich sposobów podróżowania w obrębie całej aglomeracji miejskiej, wliczając w to środki transportu prywatnego, publicznego, pasażerskiego, towarowego, zmotoryzowanego i niezmotoryzowanego.



Oznakowanie nowej strefy dla pieszych na ulicy Mariahilfer w Wiedniu. Foto: [Herzi Pinki](#) / CC BY-SA 3.0

Dobry przykład stanowi tutaj niedawny – i długo dyskutowany – projekt zrealizowany w Wiedniu. Gdy "Innere Mariahilfer Straße", jedna z głównych handlowych ulic w mieście została przekształcona w strefę wyłącznie dla pieszych, zakazanie autom wjazdu do niej okazało się rozwiązaniem niewystarczającym. Zamiast tego zastosowano cały pakiet rozwiązań, aby ulicę tę uczynić atrakcyjną z punktu widzenia pieszych. Niezbędne były także tzw. zmiany towarzyszące wprowadzone na obszarach sąsiadujących. Dotyczyły one przede wszystkim ograniczeń prędkości ustanowionych na wybranych ulicach biegnących równoległe do ustanowionej strefy celem uniknięcia przekierowania dawnego ruchu przepływającego przez "Mariahilfer Straße" do ulic sąsiednich.

CIVITAS: zintegrowane pakiety rozwiązań w centrum zainteresowania od 2000 roku



CIVITAS w Szczecinku

W ramach europejskiej Platformy CIVITAS wyznaczono osiem tematycznych obszarów działań, które zidentyfikowano jako podstawowe elementy składowe zintegrowanej strategii tworzenia zrównoważonej mobilności. To właśnie spośród tych tematycznych bloków każde miasto może wybrać sobie zestaw rozwiązań zgodny ze własnymi lokalnymi priorytetami:

- Ekologiczne paliwa i pojazdy
- Zarządzanie mobilnością
- Miejska logistyka przewozu towarów
- Bezpieczeństwo
- Zbiorowy transport pasażerski
- Strategie zarządzania popytem
- Życie wolne od samochodu
- Telematyka transportowa

Zintegrowane planowanie oraz Zaangażowanie publiczne zostały dodane do tej listy jako kolejne istotne obszary tematyczne. Miasta oraz osoby zawodowo zajmujące się planowaniem miejskim zainteresowane jednym bądź większą liczbą tych tematów mogą dołączyć do Grupy tematycznej CIVITAS, aby na bieżąco otrzymywać informacje z tego projektu.

Tworząc możliwości



Foto: Trish Steel / CC BY-SA 2.0

Miasta często nie zdają sobie sprawy z pełnego zakresu instrumentów jaki jest im dany. Kilka badań ujawniło tendencję planistów do zbyt dużego polegania na z góry przyjętych planach w zakresie formowania miejskiej polityki transportowej. Okazuje się, że miasta zazwyczaj zbyt skupiają się na rozwiązaniach opartych na stymulowaniu podaży takich jak infrastruktura czy zarządzanie, pomijając instrumenty kształtujące popyt takie jak regulacje czy odpowiednia wycena dostępnych usług. Często nie posiadają sformalizowanego podejścia, jeśli chodzi o politykę tworzenia nowych rozwiązań, co więcej, brakuje im specjalistycznej wiedzy, aby sprawić by owe rozwiązania odpowiadały lokalnym potrzebom. KonSULT to strona internetowa stworzona po to, by wspomniane ograniczenia przezwyciężyć. Jej najnowsza odsłona została przygotowana w ramach projektu Komisji Europejskiej pn. CH4LLENGE. Znaleźć można na niej generator możliwości rozwiązań jak również rozmaite przewodniki dla decydentów i planistów.

Obserwując działania realizowane poza granicami swojego kraju miasta mogą odkryć całe mnóstwo najlepszych praktyk, które posłużą im za inspirację. Ważne jest jednak, aby patrzeć również na najlepsze praktyki z własnego kraju, gdyż w dużej mierze funkcjonują one w tym samym środowisku i kontekście. Właśnie dlatego partnerzy w sieci ENDURANCE dokładają wszelkich starań na stworzeniu trwałych sieci krajowych.

Decyzje poparte dowodami



Podręcznik Oceny Skutków TIDE

Kolejną przeszkodą, w której pokonaniu zestaw narzędzi KonSULT ma pomóc, jest często brak mierzalnych wyników wdrażanych rozwiązań, a co za tym idzie niemożność ich oceny pod względem skuteczności, społecznego odzewu czy stosunku jakości do wydanych pieniędzy. Z uwagi na fakt, że wszelkie zmiany wprowadzone w miejskim systemie transportowych generują rozmaite efekty uboczne, które następnie na ów system oraz jego użytkowników mają wpływ, niezwykle ważne jest, aby przed zastosowaniem takiej "recepty" przeprowadzić dokładny szacunek potencjalnych skutków. W ten sposób planiści są w stanie dokonać optymalizacji miejskiego systemu transportowego przy jednoczesnej minimalizacji towarzyszących temu procesowi negatywnych następstw.

Często jednak zdarza się, że obecnie stosowane metody szacunkowe uwidaczniają jedynie finansowe korzyści danego rozwiązania, pomijając przy tym pełny zakres szerzej postrzeganych kosztów społecznych, środowiskowych czy gospodarczych (Źródło: EVIDENCE common practice reader). Podręcznik oceny skutków TIDE powstał z myślą o stworzeniu oferty metod szacunkowych uwzględniających wartość jakościową skutków danego rozwiązania, jako że samo ujęcie ilościowe tematu nie jest w stanie pokazać pełnego efektu, jaki dana zmiana będzie miała na system transportowy, w którym się ją wprowadzi. Oferowaną w tym przypadku metodę można także stosować do projektów mniejszych, których rozmiar nie pozwala na przeprowadzenie analizy zysków i strat na pełną skalę. Podobnie sprawa się ma w przypadku modelu ewaluacyjnego NISTO, który planistom miejskim oraz decydentom oferuje metody oceny małych projektów pod względem ich stopnia zrównoważenia, preferencji interesariuszy, społecznych skutków oraz realizacji celów politycznych.



model ewaluacji NISTO

Istnieje jeszcze kilka innych narzędzi ułatwiających oszacowanie oddziaływania planowanych rozwiązań. Są to m.in.:

- Baza danych projektów zarządzania mobilnością [MaxEva](#)

- Przegląd gospodarczych korzyści zrównoważonych rozwiązań transportowych projektu **EVIDENCE**
- Poradnik przeprowadzania analizy kosztów i zysków inwestycyjnych projektów w ramach polityki spójności 2014-2020

Nadchodzące wydarzenia

- **System sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej Global 2016**
26-27 stycznia 2016 – Londyn, Zjednoczone Królestwo
www.transport-ticketing.com
- **STARS, MOBI i PTP-ostatnia konferencja rowerowa**
18 lutego 2016 – Bruksela, Belgia
www.eltis.org
- **IT-TRANS 2016**
1-3 Marca 2016 – Karlsruhe, Niemcy
www.uitp.org/events/it-trans
- **20 europejska konferencja na temat zarządzania mobilnością**
1-3 Czerwca 2016 – Ateny, Grecja
ecomm2016.com
termin nadsyłania prezentacji to 16 grudnia 2015!

Aby uzyskać informacje o innych wydarzeniach, odwiedź [kalendarz wydarzeń EPOMM](#) .

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

 EODMM 2016  allinx  feedback  subscribe  unsubscribe  fullscreen  news archive