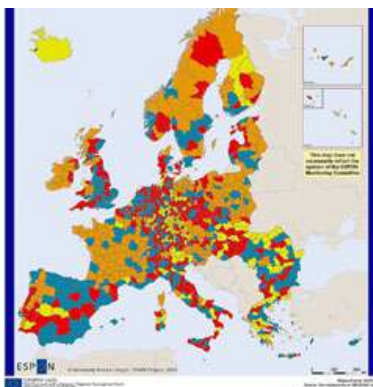


## Drogi czytelniku,

Większość dostępnych materiałów na temat zrównoważonej mobilności skupia się na problemach dużych miast. Jednak połowa europejskich obywateli zamieszkując w miastach mniejszych staje przed własnymi specyficznymi wyzwaniami z zakresu mobilności. W niniejszym wydaniu naszego e-biuletynu przyjrzymy się właśnie tym trudnościom poświęcając także część naszej uwagi ogromnym możliwościom dla rozwoju zrównoważonej mobilności, jakie niesie planowanie jej na małą skalę. Jak się okazuje, metodologia SUMP świetnie nadaje się także dla mniejszych miejscowości.

## Małe społeczności w Europie



Dominujący model osiedla ludzkiego, kliknij aby powiększyć

Europa to kontynent silnie zurbanizowany, jednak proporcje pomiędzy obszarami gęsto zaludnionymi i tymi o mniejszym zagęszczeniu populacyjnym różnią się zależnie od kraju (patrz [broszura informacyjna ESPON](#) wraz z dołączoną mapką). Pojęcia małego czy średniego miasta różnią się znacząco od kraju do kraju. Próbę ustalenia powszechnych definicji tych terminów podjęły takie organizacje jak [OECD](#) i [ESPON](#). W tym wydaniu naszego e-biuletynu postanowiliśmy zająć się kwestią ośrodków miejskich o populacji nieprzekraczającej 100 tys. mieszkańców oraz obszarami wiejskimi do nich przyległymi. Według danych ESPON w Europie znajduje się 8500 miejscowości z populacją pomiędzy 10 a 100 tys. mieszkańców – są one domem dla około 52% Europejczyków. Wokół oraz pomiędzy samymi miastami występują także nie mniej ważne obszary podmiejskie, w których charakterystyczne jest współistnienie elementów zurbanizowanych z wiejskimi.

Z uwagi na bliskość i większą gęstość zaludnienia oraz obecność biznesu, miasta wykazują się większą zasobooszczędnością od obszarów o niższej populacji (patrz [raport techniczny EEEA wydanie 23/2015](#)). Niemniej jednak stanowisko Unii Europejskiej wyraźnie mówi, że ludzie powinni mieć prawo do swobodnego wyboru miejsca swojego zamieszkania. Miejsce to z kolei powinno w każdym wypadku i niezależnie od terenu mieć dostęp do usług publicznych, wydajnego systemu transportowego, niezawodnej sieci energetycznej oraz szerokopasmowego internetu. Małe miasta odgrywają w tym względzie kluczową rolę jako łącznik pomiędzy obszarami wiejskimi a dużymi aglomeracjami miejskimi zapewniając tym samym [spójność terytorialną](#) wewnątrz Unii. Innymi słowy Unia Europejska w sferze terytorialnej musi być policentryczna – z małymi i średnimi miastami rozsiętymi na obszarach wiejskich, które zbudują zurbanizowaną sieć samorządów stanowiącą alternatywę dla największych metropolii na całym obszarze wspólnoty ([Tymczasowy Raport Spójności 2004](#)).

## SUMP na małą skalę



**The Poly-SUMP Methodology**  
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region  
Guidelines

Metodologia Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) pociąga za sobą wszechstronny i bardzo intensywny proces planistyczny, który wielu mniejszym miastom może wydać się przytłaczający. Nie zmienia to jednak faktu, że mniejsze samorzady także wymagają planowania, a metodologia SUMP jest w tym celu niezwykle przydatna. Jeśli w danym regionie znajduje się kilka miast, w stworzeniu wspólnego SUMPu pomóc może narzędzie zwane [POLY-SUMP](#). Więcej informacji na jego temat zaczerpnąć można z tego [internetowego seminarium projektu CIVITAS](#).

We Francji jedynie miasta o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 tys. zobowiązane są do posiadania SUMP, które tam zwane są PDU ("plan de déplacement urbain"). Miasta mniejsze mogą dobrowolnie wybrać jedno spośród dwóch rozwiązań pokrewnych. Mogą zdecydować się na przygotowanie w pełni rozwiniętego PDU lub podjąć decyzję o przyjęciu ogólnej polityki mobilności, która narzuca lżejsze wymagania od oficjalnego PDU oraz nie posiada statusu prawnego dokumentu. Mniej więcej jedna trzecia mniejszych samorządów francuskich podjęła się realizacji jednego z dwóch wspomnianych dobrowolnych rozwiązań, a tamtejsze ministerstwo rozważa obecnie sposoby zwiększenia tej liczby. Więcej na temat francuskich dokumentów PDU oraz dobrowolnym planowaniu przeczytasz [tutaj](#).

W Portugalii posiadanie SUMPu zwanego tam [PMT](#) prawo wymusza na wszystkich regionalnych stolicach oraz samorządach z liczbą mieszkańców powyżej 50 tys. Zaleca się ponadto wprowadzenie go dla niektórych grup samorządów terytorialnych, zaś samorzady mniejsze mogą, jeśli chcą, zaangażować się w ten proces.

## Ograniczone zasoby



Judenburg, Austria

Miasta o mniejszym rozmiarze mają rzecz jasna mniejsze budżety oraz bardziej ograniczone zasoby kadrowe. Wiele z nich posiada zaledwie jedną osobę odpowiedzialną za planowanie transportu. Proces przygotowania nierzadko opiera się jedynie na poziomie motywacji, entuzjazmu i umiejętności tej jednej osoby. Europejskie projekty takie jak [Cittaslow](#), [Eurotowns](#), [METREX](#) oraz [PURPLE](#) oferują szereg materiałów szkoleniowych (głównie w j. angielskim), takich jak np. [e-kurs projektu CIVITAS](#).

Jednak obok tego powinien także istnieć dostęp do edukacji w ojczystym języku, która uwzględniałaby ponadto lokalny kontekst danego regionu. W ramach projektu [ENDURANCE](#) staramy się oferować doradztwo "szyte na miarę" jak również wymianę wiedzy wewnątrz sieci w języku danego kraju dla miast zarówno dużych jak i małych. Zwłaszcza w miastach mniejszych może to wywołać naprawdę spore zmiany. Przykładem może tu być choćby austriacki [Judenburg](#), (9000 mieszkańców), gdzie wsparcie zaoferowane w ramach projektów [ADVANCE](#) oraz [ENDURANCE](#) stało się główną siłą napędową dla zainicjowania procesu SUMP. W jego efekcie Judenburg zdołał poradzić sobie z dosyć skomplikowanym procesem planowania oraz utrwalił koncepcję zrównoważonej mobilności miejskiej w strukturze wydziałów swojego ratusza. Kolejnym przykładem jest polski [Tomaszów Mazowiecki](#) (65000 mieszkańców), w którym nasz krajowy punkt kontaktowy sieci [ENDURANCE](#) – CIFAL Płock, poprzez organizację intensywnych konsultacji społecznych, pomógł tamtejszym władzom postawić kolejne kroki na drodze do stworzenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej uwzględniającego spójną i powszechnie uzgodnioną wizję polityki transportowej w perspektywie do roku 2020. Więcej na ten temat można przeczytać [tutaj](#).

## Przyciąganie kreatywnej siły roboczej



Wiele z europejskich miast staje w obliczu zjawiska zmniejszania się populacji (patrz [raport projektu CIRES](#) a także [artykuł portalu VOX](#)). Zjawisko to często pociąga za sobą braki w zasobach ludzkich, ograniczenia w możliwościach zatrudnienia czy usługach publicznych, jak również deficyt oferty komercyjnej na rynku, co z kolei jeszcze bardziej potęguje odpływ ludności z danego obszaru. To błędne koło dokładniej opisane jest w artykule na temat [kurczących się małych miast na Węgrzech](#). Dostrzeżono, że mniejsze miasta sąsiadujące z dużymi aglomeracjami kompletnie zmieniły swój profil, przeobrażając się w pozbawione charakteru sypialnie dużych metropolii. Zobacz interesującą analizę nt. zachodzących zmian w małych szkockich miastach - [Built Environment Forum Scotland](#).

Zdaniem [N. Davida Mildera](#) - amerykańskiego specjalisty zajmującego się rewitalizacją miejskich centrów - strategie stosowane w celu przyciągnięcia firm zewnętrznych mających zapewnić nowe miejsca pracy są bardzo często nieskuteczne. Sztuczka polega na tym, aby zwabić nowych mieszkańców, którzy albo nie potrzebują zatrudnienia, przeniosą swoją pracę razem ze sobą albo są w stanie stworzyć własne miejsca pracy. Badania wskazują, że poziom zatrudnienia i wzrost gospodarczy podążają za osobami kreatywnymi takimi jak informatycy, architekci, nauczyciele, pisarze, artyści, twórcy rękodziela, w tym samym stopniu co kreatywne jednostki przemieszczają się w poszukiwaniu satysfakcjonującej dla nich pracy czy atrakcyjnej przestrzeni życiowej. Więcej na ten temat można przeczytać w [informatorze ESPON - Spostrzeżenia terytorialne - nr 5](#); m.in na stronie 19 można znaleźć listę tzw. kreatywnych profesji. Wskazówki dla lokalnych władz samorządowych znaleźć można w broszurze pt. [Kreatywne strategie zarządzania w małych i średnich miastach: Wskazówki dla władz lokalnych](#).

Twórczą siłę roboczą nie przyciąga jedynie duży rozmiar miasta. Mniejsze miejscowości czy wiejski styl życia nadal mają swój urok dla sporej grupy ludzi. W obecnych czasach nowe technologie, lepsze możliwości przemieszczania się oraz elastyczniejszy czas pracy sprawiły, że "miejska" egzystencja możliwa jest praktycznie w każdym miejscu. Do tego wszystkiego należy dodać piękno natury, dziedzictwo kulturowe (folklor danego miejsca) oraz niższe koszty zakwaterowania. Właściwie każde z mniejszych miast powinno poszukać swojej własnej tożsamości i marketingowego wyróżnika, które następnie należy wypromować na rynku oraz w regionie. Poznaj przypadek miasta [Roanoke](#) (98465 mieszkańców) w USA, lub zapoznaj się bliżej z projektem [Soho Solo](#), który przyczynił się do sprowadzenia 500 rodzin do małych wiosek w Regionie Gers we Francji.

## Miasta dla roweru i spaceru z obszarami atrakcyjnymi turystycznie

Przystosowana do podróży tak pieszych jak i rowerowych atrakcyjna przestrzeń publiczna już od jakiegoś czasu stała się kartą przetargową w walce o przyciągnięcie i utrzymanie mieszkańców w mieście. Obejrzyj film przedstawiający dokonania projektu [Destination Portsmouth](#) w amerykańskim mieście Portsmouth (95000 mieszkańców), w którym nowa polityka zagospodarowania przestrzennego sprzyja realizacji zasad zrównoważonej mobilności w miejskim centrum zamiast promować niekontrolowany rozrost jego przedmieści kosztem okolicznych terenów wiejskich.



Miasto Portsmouth przed i po

Zaletą mniejszych miast są niewielkie odległości, jakie ich mieszkańcy mają do pokonania w trakcie codziennych podróży. Mimo to miasta te są bardzo często zorientowane na transport samochodowy. Nawet w takiej rowerowej mekce jak Dania [badanie](#) wykazało, że jest to jedna z głównych przeszkód w zachęcaniu do przesiadania się mieszkańców z samochodów na rowery. W małych miastach ultranowoczesne ścieżki rowerowe stanowią mało realny scenariusz zważywszy na tamtejsze odległości czy choćby liczbę przewidywanych rowerowych uczestników ruchu. Obszar realnego działania może w tym przypadku dotyczyć kreatywnych rozwiązań, których przykładem są tzw. drogi 2-1, na których strefy dla kierowców zmotoryzowanych ograniczone są do jednego pasa ruchu, podczas gdy uczestnicy tzw. "miękkiego" ruchu ulicznego otrzymują do dyspozycji po obu stronach dwa szerokie i wyraźnie oznaczone pasy jezdni. W przypadku, gdy na drodze dochodzi do spotkania dwóch samochodów, w celu wyminięcia korzystają one z tychże dwóch pobocznych pasów. Zważywszy na niską intensywność ruchu panującą w mniejszych miejscowościach, podobne rozwiązania zakładające wprowadzenie dzielonej przestrzeni drogowej często bardzo dobrze się sprawdzają.

Coraz więcej samorządów zaczyna zdawać sobie sprawę z istotnej roli infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Do zilustrowania tego zjawiska posłużyć może hiszpańskie miasto Torrelodones (23000 mieszkańców), które było typowym przykładem niekontrolowanej ekspansji zabudowy na jego obrzeżach do czasu wprowadzenia SUMPu i zainicjowania rozwoju sieci dróg dla rowerzystów oraz pieszych. Tamtejsze władze skupiły się na kluczowych lokalizacjach takich jak szkoły, centra sportowe, instytucje kultury itp. Władarze otrzymali wsparcie ze strony naszego hiszpańskiego punktu kontaktowego gea21 ([więcej o ich strategii przeczytasz tutaj](#)). Innym przykładem jest holenderskie miasto Veenendaal (63000 mieszkańców), które należy do pierwszej dziesiątki najbardziej rowerowych miast w tym kraju. Z tej wspaniałej [publikacji](#) dowiesz się jak element infrastruktury rowerowej stały się integralną częścią procesu budowy nowych osiedli mieszkaniowych w Veenendaal (oraz innych miastach).

## Podnoszenie świadomości



Dzień bez Samochodu w mieście Ramnicu Valea

Rozwiązania z dziedziny zarządzania mobilnością takie jak kampanie informacyjne czy szkolenia sprawdzają się znakomicie w przypadku małych miasteczek z uwagi na fakt, że ich koszt jest zazwyczaj niski a zasięg oddziaływania znaczny. Projekt MMOVE stworzył [zestaw narzędzi](#) uwzględniający wiele instrumentów z zakresy zarządzania mobilnością, które zostały wypróbowane przez samorządy mniejszych miast.

Władze rumuńskich miast Ramnicu Valcea (99000 mieszkańców) oraz Odorheiu Secuiesc (34000 mieszkańców) włożyły wiele wysiłku w działania podnoszące świadomość wśród swoich mieszkańców. Wymienić tu należy np. kampanię dla dzieci nawiązującą do ulicznej wersji popularnej gry komputerowej Wąż czy organizację Dnia bez Samochodu oraz Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Więcej na temat doświadczeń miasta [Ramnicu Valcea](#) oraz [Odorheiu Secuiesc](#) przeczytasz klikając na powyższe odnośniki.

## Rozwiązania transport publicznego na małą skalę



Jest oczywistym, że z uwagi na swoją niewielką populację, małe miasto nie jest w stanie zapewnić wysokowydajnych usług transportu publicznego rodem z dużych metropolii. W związku z tym musi ono stawiać na tworzenie rozwiązań kreatywnych oraz na zapewnienie przyzwoitych połączeń komunikacyjnych z okolicznymi wiejszymi aglomeracjami. Dostarczenie ważnych usług dla mieszkańców mniejszych miejscowości możliwe jest także poprzez e-urzędy, zakupy online czy konsultacje medyczne regularnie świadczone w sąsiednim miasteczku bądź wiosce.

Zwłaszcza na wsi osoby bez dostępu do samochodu zagrożone są wykluczeniem i izolacją. Duży odsetek osób starszych w populacji na danym terenie wiejskim sprawia, że ryzyko to dodatkowo wzrasta (zobacz wyniki badań w tym względzie [2013 Defra Rural Ageing Research](#) przeprowadzone w Zjednoczonym Królestwie). Czasem utrzymanie regularnych połączeń transport zbiorowego najwzyczajniej w świecie się nie opłaca. W takim wypadku rozwiązaniem może być wprowadzenie usług transportowych na życzenie bądź zorganizowanie systemu podróży w ramach lokalnej społeczności.

Poniżej zamieściliśmy kilka interesujących przykładów i odnośników do materiałów:

- Ulotka informacyjna na temat [Usług transportu na życzenie w małych i średnich miastach](#) (Francja)
- W Arlon (29000 mieszkańców) w Belgii mieszkańcy mogą skontaktować się z miejscowym biurom mobilności celem otrzymania informacji na temat odbycia podróży ze swojej okolicy. Jeśli aktualnie nie ma żadnej odpowiadającej ich potrzebom oferty, mają oni możliwość zamówienia transportu w ramach usługi [FlexiTEC](#) (treść w języku francuskim) za cenę normalnego biletu autobusowego.
- Amerykańska Niezależna Sieć Transportowa oferuje model przejazdów "od drzwi do drzwi". W jego ramach ludzie mogą uczestniczyć w systemie bezpłatnych przejazdów np. w zamian za specjalne punkty, które nabyli użyczając swojego samochodu na czybieś

potrzeby lub poprzez pełnienie funkcji kierowcy dla innych, gdy sami byli jeszcze w stanie samodzielnie prowadzić (seniorzy). Obejrzyj ich materiał wideo [YouTube video](#).

- **Rejon miasta Siilinjärvi w Finlandii:** Linie komunikacyjną oparto tam o kursy mikrobusu, który przez cztery godziny każdego dnia obsługuje dwa tamtejsze ośrodki dziennego pobytu dla osób niepełnosprawnych oraz starszych. Przez resztę dnia linia funkcjonuje na zasadzie transportowej usługi publicznej, którą można zamówić telefonicznie.
- Belgijskie miasto Mechelen (83000 mieszkańców) niedawno ogłosiło, że rozpocznie sprzedaż talonów na usługi taksówkarskie dla osób o ograniczonej mobilności lub najbardziej potrzebujących mieszkańców. W każdym kwartale ich posiadacze będą mogli korzystać z maksymalnie 20 talonów o wartości 2,5 eur, dostępnych dla nich po obniżonej cenie 1,25 eur. Dla porównania - koszt normalnego przejazdu taksówką wynosi tam 2,5 eur plus 1,7 za każdy kilometr trasy.

## Zarządzanie transportem motorowym



W słabiej zaludnionych rejonach samochód stanowi często jedyny dogodny lub realny środek transportu pozwalający na pokonanie niejednokrotnie dużego dystansu do najbliższego centrum miasta. W celu zapewnienia konkurencyjności danego miasteczka w dziedzinie handlu w stosunku do innych miast, centrów handlowych czy większych aglomeracji miejskich w okolicy, należy zadbać, aby jego centrum utrzymało równowagę pomiędzy określonym stopniem "życzliwości" wobec kierowców samochodów a bezpieczną i atrakcyjną infrastrukturą dla pieszych, rowerzystów czy użytkowników transportu publicznego. Po garść porad jak można tego dokonać odwiedź stronę pn. [100 sposobów jak wspomóc główną ulicę](#) lub zapoznaj się z publikacją pt.: [średnie i małe miasta – PODNOSZĄC STAWKĘ](#).

System współużytkowania samochodów popularnie zwany car sharing jest trudny do wprowadzenia w mniejszych miejscowościach i opiera się głównie na wysiłkach wolontariuszy (zobacz [broszurę informacyjną organizacji momo](#)). Istnieje również możliwość korzystania z gminnej floty pojazdów wieczorami oraz w weekendy, tak jak ma to miejsce w szwedzkim [Linköping](#) (97000 mieszkańców), gdzie władze udostępniły do użytku publicznego swoją flotę pojazdów napędzanych biogazem.

Ostatnią, choć nie mniej istotną kwestią, jest transport towarów, który mniejszym miastom oraz miasteczkom potrafi nieźle dać się we znaki. I tym razem przedstawiamy krótką listę linków do interesujących rozwiązań i przykładów dobrych praktyk:

- **Projekt ENCLOSE** - Efektywność energetyczna usług logistyki miejskiej dla małych i średnich miast historycznych w Europie
- **Publikacja projektu CIVITAS nt. logistyki transportu towarów** w małych i średnich miastach
- Szwedzkie miasto [Borlänge](#) (50000 mieszkańców) wspólnie z trzema innymi większymi gminami utworzyło w 1999 r. centrum dystrybucji, aby skonsolidować dostawy artykułów spożywczych do szkół i innych samorządowych instytucji, dzięki czemu ograniczono liczbę wykonywanych dostaw o 75%.

## Stawiając na perspektywy



Jasnym jest, że małe miasta borykają się z poważnymi utrudnieniami, jeśli chodzi o realizowanie założeń zrównoważonej mobilności. Nie da się jednak ukryć, że z uwagi na ich niewielkie rozmiary, otwiera się przed nimi również wiele możliwości. Nie należy także zapominać o ich interakcji z wysoce zurbanizowanymi strefami w okolicy. Cytując fragment koncepcji sieci projektu PURPLET: "Problemy zbyt często rozwiązują się w pierwszej kolejności rozpatrując potrzeby zurbanizowanych centrów miast pomijając przy tym szanse, jakie otwierają się przed strefą okolicznych obszarów podmiejskich".

## Nadchodzące wydarzenia

- **Globalna konferencja nt. przyszłości urbanistyki**  
2-3 marca - Graz, Austria  
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**  
17-18 marca - Milton Keynes, UK  
<http://www.smartertravellive.com>

- **Wystawa i konferencja Smart Cities dla południowo-wschodniej Europy**  
5-7 kwietnia – Sofia, Bułgaria  
<http://viaexpo.com>
- **Szczyt Smart Cities we Frankfurcie**  
6-7 kwietnia – Frankfurt, Niemcy  
<http://smartcitiesseries.net/frankfurt/>
- **3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**  
12-13 kwietnia - Bremen, Niemcy  
<http://eltis.org/SUMP2016>
- **Design oraz miasto**  
19-22 kwietnia – Amsterdam, Holandia  
<http://designandthecity.eu/>
- **20 Europejska konferencja na temat zarządzania mobilnością**  
1-3 czerwiec – Ateny, Grecja  
<http://ecomm2016.com/>

Więcej wydarzeń można znaleźć w [kalendarzu platformy EPOMM](#).

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

 EODMM 2016     allinx     feedback     subscribe     unsubscribe     fullscreen     news archive