

**W jakim mieście chcemy mieszkać? Odpowiedź na to pytanie powinna rozpoczynać proces przygotowania każdego Planu Zrównowazonej Mobilności Miejskiej (Eng. S.U.M.P.). Zatem wizja S.U.M.P. powinna być szczegółowo stworzona na podstawie potrzeb mieszkańców jak i strategii rozwoju miasta. W niniejszym opracowaniu zapoznamy się z różnymi podejściami, jakie miasta mają do wizji ich rozwoju. Zaczynamy od uaktualnienia działań w ramach projektu ENDURANCE.**

**Wiadomości z ostatniej chwili:** Baza danych EPOMM dotycząca podziału modalnego została ulepszona tak jak i narzędzie MaxEval. Więcej informacji poniżej.

## Sieć ENDURANCE ciągle się rozwija



Click on the picture to enlarge

Ostatnim dużym wydarzeniem, w którym uczestniczyli przedstawiciele ENDURANCE była Pierwsza Europejska Konferencja promująca Plany Zrównowazonej Mobilności Miejskiej (S.U.M.P.), która odbyła się w Sopocie w Polsce. Wszystkie prezentacje z konferencji są dostępne na [stronie projektu ENDURANCE](#). Podczas konferencji Komisja Europejska poinformowała o stworzeniu [Europejskiej Platformy promującej Plany Zrównowazonej Mobilności Miejskiej](#), która będzie integralną częścią istniejącej już [strony Eltis](#).

W czasie trwania konferencji odbyło się coroczne spotkanie partnerów projektu ENDURANCE, tzw. krajowych punktów konsultacyjnych (Eng. National Focal Point), podczas którego przedstawiono postępy prac w ramach projektu. Przedstawiono miasta, które są zainteresowane przystąpieniem do sieci krajowych, zwrócono też uwagę, iż nadal jest trudno przekonać władze lokalne co do meritum idei S.U.M.P. Wytoczne S.U.M.P. są zdefiniowane ale nadal nie rozumiemy, iż proces S.U.M.P. można budować na istniejących planach i ich rezultatach. Podczas szkolenia dedykowanego krajowym punktom konsultacyjnym dokonano wymiany dobrych praktyk pomiędzy krajami należącymi do platformy wymiany wiedzy EPOMM – ang. [EPOMM policy transfer approach](#).

[Strona projektu ENDURANCE](#) przedstawia miasta, które wykazały zainteresowanie podejściem S.U.M.P. oraz te, które już wdrażają takie planowanie i są na różnym etapie zaawansowania prac. Krajowe Punkty Konsultacyjne projektu ENDURANCE mają za zadanie pomóc tym miastom w wymianie dobrych praktyk i zaoferować niezbędne sesje szkoleniowe oraz warsztatowe. Ponadto będą organizować coroczne spotkania krajowe w celu przedstawienia etapów przygotowania i wdrożenia S.U.M.P w poszczególnych miastach. Większość punktów konsultacyjnych zorganizowała swoje pierwsze spotkanie i planują kolejne.

## Wizja przyszłości



Po części przygotowawczej, (aby dowiedzieć się więcej zobacz [Wytoczne Planów Zrównowazonej Mobilności Miejskiej \(SUMP\)](#)), budowania wspólnej wizji dla przyszłości, naturalnym etapem jest rozwinięcie obecnych S.U.M.P. W szwedzkim mieście Lund, prace nad S.U.M.P. rozpoczęły się już w 1996 roku, ale rezultaty wdrożenia tego planu przewidziano dopiero na 2030. „Miasto jest organizacją polityczną, łatwo zatem jest popaść w rutynę w wyznaczeniu celów na podstawie osiągnięć jednej kadencji” powiedział Prezes Zarządu Jan-Inge Ahlfidh. „Im bardziej radykalne są zmiany, tym szerzej można myśleć o rezultatach w perspektywie długoterminowej.” ([LundaMaTs II – Background and Results](#), str. 2).

Strategia rozwoju każdego miasta powinna brać pod uwagę jego specyficzne uwarunkowania oraz potrzeby lokalnej społeczności. Powinna obracać się wokół głównego pytania: jak stale poprawiać jakość życia mieszkańców, ale także i turystów. Spójrzmy na wizję S.U.M.P. w poszczególnych miastach sieci ENDURANCE i na proces jaki te miasta przeszły aby przygotować wspólną strategię rozwoju.

## Ruse: Pogodzenie wzrostu gospodarczego z zachowaniem bogactwa kulturowego i naturalnego



Pierwsze spotkanie krajowe sieci ENDURANCE w Bułgarii odbyło się w październiku ubiegłego roku i zostało przyjęte z entuzjazmem, do tej pory 16 bułgarskich miast włączyło się do sieci. Jednym z nich jest miasto Ruse.

Ruse ma duże znaczenie dla regionu Dunaju, gdyż jest miastem o bogatym dziedzictwie kulturowym i różnorodności zarówno etnicznej jak i religijnej. Wizja rozwoju zakłada, iż miasto aspiruje do stania się nowoczesnym miastem europejskim, atrakcyjnym dla turystów. Chce zbudować czystą, rentowną, przyjazną środowisku i promującą zdrowy styl życia mobilność i szlaki turystyczne, które będą chronić zarówno dziedzictwo kulturowe jak i naturalne, a także będzie dbać o wyjątkowy ekosystem obszaru Dunaju. W tym samym czasie, rozwój miasta powinien być skierowany na nowe możliwości rozwoju zarówno w obszarze zielonej gospodarki jak i zielonych miejsc pracy.



Wizja rozwoju i lista potrzebnych środków do ich realizacji została przygotowana przez CSDCS, bułgarski punkt konsultacyjny projektu ENDURANCE, w ścisłej współpracy z przedstawicielami miasta i Agencji Energetycznej Miasta Ruse. Centrum Informacji Turystycznej również konsultowało ww. strategię. Podczas dwóch kampanii społecznych przeprowadzonych wiosną 2014 roku, wizja i środki do jej realizacji zostały szczegółowo przeanalizowane przez ponad stu uczestników: specjalistów w zakresie ruchu drogowego, turystów, ekologów i przedstawicieli organizacji pozarządowych, a następnie zdefiniowano listę priorytetów dot. mobilności w mieście. Proces wdrażania tej strategii ma zająć 9 miesięcy. Kampania promująca projekt miała za zadania dotarcie do jak największej liczby mieszkańców poprzez stronę urzędu miasta, szkolenia i prezentacje projektu podczas lokalnych wydarzeń i licznych konferencji prasowych, jak również artykułów w prasie i reklam w telewizji.

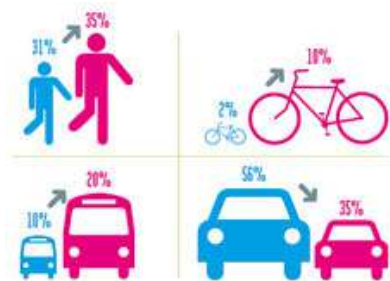
## Lille: Przeciwdziałanie zatłoczeniu poprzez zmianę zachowań



We francuskiej miejscowości Lille Métropole najbardziej aktualna wersja francuskiego odpowiednika europejskich Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (S.U.M.P.) znana pod nazwą PDU (plan de déplacements urbains) została przyjęta w 2011 roku, po 5-letniej fazie przygotowawczej. Istotnym elementem tego procesu była „Wielka Debatą” na temat mobilności zorganizowana w 2009 r. przez Martine’a Aubry – prezydenta Miejskiej Wspólnoty Okręgu Lille. Rezultatem tego wydarzenia, które zgromadziło ekspertów, organizacje, stowarzyszenia oraz przedstawicieli społeczności lokalnej, była publikacja *‘Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21ème siècle’* (tłum. „Wprowadzając zrównoważony transport w Metropolii Lille do XXI wieku”). Na skutek zaangażowania się polityków wysokiego szczebla, następujące potem konsultacje zaowocowały powstaniem konkretnych celów oraz środków ich realizacji zawartych w planie PDU.



Wizja miasta skupia się wokół pojęcia zrównoważonego rozwoju, w myśl którego środowisko naturalne, gospodarka oraz sfera transportu postrzegane są razem jako całość. Po tym jak w latach 80-tych oddano do użytku pierwszy na świecie zautomatyzowany system metra oraz po następującym potem okresie umocnienia się publicznego transportu w pierwszych latach XXI wieku, strategia zarządzania sferą transportu zbiorowego wymaga obecnie zmian, aby uporać się z rosnącą liczbą podróżnych (przewiduje się, że może ona wzrosnąć o 50% w przeciągu 10 lat).



W celu stworzenia po-węglowej metropolii, władze Okręgu Metropolitalnego Lille postawiły przed sobą bardzo ambitny cel, jakim jest modalne przesunięcie (eng. modal shift) czyli działania związane z zamianą transportu prywatnego na inne formy transportu (wykres przedstawia porównanie celów, które mają zostać osiągnięte do roku 2020 z tymi z roku 2006).

Aby to osiągnąć, plan PDU zakłada wdrożenie 170 środków zaradczych podzielonych na 6 grup tematycznych. Aby dowiedzieć się więcej, odwiedź [podstronę](#) poświęconą Lillena stronie projektu ENDURANCE lub sprawdź [“key elements of the PDU”](#) „kluczowe założenia planu PDU” (jęz. francuski).

## Kaunas: Ożywić stare miasto

W Kaunas na Litwie, wizja transportu przyszłości została stworzona w oparciu o nowy Miejski Plan Transportowy (2013-2023). Do jego głównych założeń należy: ograniczenie korzystania z prywatnego transportu samochodowego, podniesienie zarówno jakości jak i liczby podróży odbywanych za pośrednictwem transportu publicznego, znaczna rozbudowa i poprawa miejskiej infrastruktury rowerowej oraz rewitalizacja zabytkowego starego miasta przewidująca także zmianę podejścia do tematu miejskich parkingów.



Przygotowanie Miejskiego Planu Transportowego obejmowało publiczne prezentacje. Pokrewne europejskie projekty przyczyniły się do stworzenia korzystnej formy współpracy z grupami zainteresowanych podmiotów. - Na temat Miejskiego Planu Transportowego powstały artykuły oraz zorganizowano już kilka wydarzeń informacyjnych. Oczywiście niektóre elementy tego planu uzyskują większe zainteresowanie od pozostałych - tłumaczy Jim McGeever z UAB – Team Urbanistai, z krajowego punktu konsultacyjnego projektu na Litwie – jednak regularne kampanie i akcje promocyjne byłyby ogromnie pomocne w utrzymaniu zainteresowania mieszkańców wizją rozwoju ich miasta w przeciągu najbliższych 10 lat. To obszar, na którym z pewnością będziemy chcieli się skupić.



Photo by Vygintas

## Drezno: budując poparcie wśród różnych grup interesu



Round Table meeting in 2010 (Urban Planning Office)

W Dreźnie proces przygotowania planu pn. „Plan Rozwoju Transportu 2025plus” (TDP) rozpoczął się jesienią 2009 roku. Komitet centralny planu od samego początku pełnił rolę Okrągłego Stołu w procesie planowania. Kierowany przez niezależne biuro projektowe, składał się z przedstawicieli 46 organizacji, stowarzyszeń, grup lobbystycznych, organów administracji miejskiej oraz reprezentantów wszystkich partii zasiadających w Dreźnieńskiej Radzie Miejskiej. W trakcie przygotowania planu zawiązano cztery grupy, w ramach których członkowie o zbliżonych poglądach i pomysłach pracowali wspólnie. Były to:

- Grupa Miejskiego Zarządu projektu TDP;
- Dostawcy Publicznych Usług Transportowych;
- Grupa ds. Interesów Społecznych oraz Jakości Miejskiego Życia;
- Związek Stowarzyszeń Biznesowych Ruchu Ulicznego i Transportu.

Każda z pracujących grup przygotowała własne wizje. Następująca potem czteromiesięczna faza dyskusji kładąca nacisk na międzygrupową komunikację zakończyła się porozumieniem Okrągłego Stołu, który za zgodą wszystkich interesariuszy wypracował wspólną wizję działania. W 2011 roku projekt z pewnymi zmianami został oficjalnie przyjęty przez Radę Miasta Drezna.

Wizja ta 'Plany przyszłości Miasta Drezna dot. ruchu ulicznego (ang. Dresden aims for future traffic development)', stała się podstawą rozwoju Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Dreźnie – S.U.M.P. Zgodnie z jej założeniami, transport miejski rozpatrywany jest nie jako cel sam w sobie, lecz jako środek zmierzający do usprawnienia mobilności mieszkańców, wsparcia ich prawa do wyboru dowolnego środka poruszania się, jak również podreperowania miejskiego budżetu. Koncepcja planu kładzie duży nacisk na równowagę między aspektem ekonomicznym, ekologicznym oraz względami społecznymi, a także na otwartość samego procesu planowania opartego o zgodne stanowisko wszystkich zainteresowanych stron. Idea projektu promowana jest za pośrednictwem strony internetowej, oficjalnego czasopisma, specjalistycznego biuletynu TDP oraz obywatelskich forów dyskusyjnych.

## Informacje na temat pokrewnych projektów



W maju dobiegł końca projekt **CASCADE**. Jego zadaniem było wspieranie wymiany wiedzy pomiędzy miastami oraz poszerzanie ich kompetencji na szczeblu lokalnym w celu zniwelowania rozdźwięku, jaki występuje w dziedzinie wydajności energetycznej pomiędzy planami a rzeczywistością. Internetowa strona poświęcona temu przedsięwzięciu zawiera **zestaw narzędzi** służących do bezpośredniej wymiany wiedzy między miastami typu peer-to-peer oraz **zestaw collection of best practices**. Przegląd wybranych wydarzeń:

- **Wizja transportowa Warszawy** ;
- **Wizja transportu publicznego w mieście Burgas** (Bułgaria);



- Lokalny plan transportowy hrabstwa Tyne and Wear – przykład współpracy 5 przedstawicieli władz lokalnych (Zjednoczone Królestwo) .

## Wiadomości z ostatniej chwili: TEMS jeszcze lepszy



EPOMM rozpoczął prace nad ulepszeniem **Narzędzia do Porównywania Podziału Modalnego (ang. TEMS)**. Wprowadzono następujące zmiany:

- Teraz jeszcze szczegółowiej wyjaśniono, dlaczego kwestia podziału modalnego jest tak ważna oraz jak ogromną pomoc podczas przeprowadzania analiz porównawczych stanowi TEMS;
- Mapa zawiera tzw. markery oferujące jeszcze dokładniejszy przegląd treści;
- Można teraz **porównywać i wysyłać** wszystkie dane na temat miast znajdujących się w bazie danych, co idealnie sprawdzi się podczas dokonywania analiz;
- Istnieje teraz możliwość sprawdzenia podziału modalnego za pomocą wyszukiwarki – należy wpisać nazwę miasta wraz z frazą „modal split”;
- Podczas **przesyłania danych** możliwe jest podanie danych szczegółowych w formie ankiety czyniąc przyszłe analizy jeszcze bardziej wiarygodnymi;
- Niektóre błędne dane zostały usunięte, dokonano także drobnych poprawek w zakresie użyteczności rejestrowanego materiału.

W kolejnym etapie kraje oraz miasta (także te zarejestrowane w projekcie ENDURANCE) powinny przesłać dane nt. miast, których zabrakło w projekcie (ponad połowa miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 000 jest już zarejestrowana, jednak oznacza to również, że wciąż brakuje pozostałej połowy). Kraje należące do EPOMM stworzyły już plan zakładający upowszechnienie wiedzy na temat TEMS oraz przesłanie brakujących lub nowych danych z zakresu podziału modalnego na szczeblu zarówno miejskim jak i krajowym.

Ponadto EPOMM pracuje nad ulepszeniem **narzędzi do ewaluacji i analiz MaxEva** – więcej na ten temat w kolejnym wydaniu biuletynu.

Kwestia monitorowania doskonale wpisuje się w ideę **nagród S.U.M.P.**, których temat przewodni brzmi: „Monitorujemy proces wdrażania, aby usprawnić Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.”, zobacz poniżej.

## Nadchodzące wydarzenia

- **Nagrody SUMP (10 000 Euro)**  
Data nadsyłania konkursowych zgłoszeń: 3 listopada 2014  
[szczegóły tutaj](#)
- **Konferencja eBRIDGE Conference Miejska eMobilność 2020**  
7-8 października 2014, Berlin, Niemcy  
[program www.ebridge-project.eu](http://www.ebridge-project.eu)
- **Warsztaty poświęcone mobilności**  
20 październik 2014 - Hanover, Niemcy  
<http://www.uitp.org/growing-integrated-mobility-market>
- **Walk 21**  
21-23 październik 2014 – Sydney, Australia  
<http://www.walk21.com/conferences/sydney.asp>
- **Doroczna Konferencja Polis**  
27-28 Listopad 2014 – Madryt, Hiszpania  
<http://www.polisnetwork.eu/events2/polisconference/2014conference>

Aby przeczytać o pozostałych wydarzeniach, odwiedź [EPOMM Calendar](#).



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