



EUROPEJSKI TYDZIEŃ MOBILNOŚCI

16-22 WRZEŚNIA 2022

Przesiadaj się i jedź!

WYTYCZNE TEMATYCZNE 2022

Lepsze połączenia

#MobilityWeek



1) Wprowadzenie	4
Tegoroczny temat przewodni	4
„Lepsze połączenia”	5
Jak wziąć udział w kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI?	6
Powiązanie z innymi inicjatywami UE	7
2) Ludzie	8
2a) Współpraca przy tworzeniu	8
Rozwiązanie problemu parkowania w okolicy dzięki współpracy w Bremie (Niemcy)	8
Rozwój multimodalnych węzłów mobilności w Lizbonie (Portugalia).....	9
Projekt „Na podbój ulicy”: współpraca w Leuven	11
2b) Nauka obywatelska	12
WeCount – dane pomiarowe gromadzone przez obywateli w obrębie ich społeczności.....	12
2c) Zaangażowanie mieszkańców	13
Bolonia: zaangażowanie mieszkańców w tworzenie strefy z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz	13
Pięć sposobów, by zaangażować młodzież.....	14
3) Miejsca	16
3a) Reorganizacja przestrzeni.....	16
Przygotowanie miejsc spotkań w Malmö (Szwecja)	16
Ograniczenie ruchu ulicznego w Bytomiu (Polska).....	17
Tworzenie fizycznych barier w strefie bez samochodów w Salzburgu (Austria).....	17
3b) Zazielenianie miast	18
Wyjałowiony teren przemysłowy przekształcony w zasoby przyrodnicze – zmiany w Zagłębiu Ruhry	19
Ulepszone strefy dla pieszych w Lublanie (Słowenia)	19
3c) Strategie rowerowe	20
Nowoczesny parking rowerowy w Utrechcie (Holandia).....	20
Zautomatyzowana wieża parkingowa w Trzyńcu (Czechy).....	21
Włączenie parkingu rowerowego w sieć regionalną w regionie Île-de-France (Francja).....	21

4) Przesyłki	23
4a) Miejskie dostawy towarów.....	23
Oprogramowanie do koordynacji dostaw w Groningen (Holandia).....	24
Zmiana organizacji dostaw miejskich w Barcelonie (Hiszpania).....	24
4b) Regulacje dotyczące dostępu pojazdów do miast i strefy niskiej emisji.....	25
Rozszerzenie UVAR (Urban Vehicle Access Regulations) w Parmie	25

5) Planowanie i polityka	25
5a) Planowanie infrastruktury.....	26
Znaczenie inwestycji w zrównoważoną infrastrukturę w Pradze (Czechy).....	26
Przekształcenie parkingu samochodowego w miejskie centrum konsolidacyjne w Madrycie (Hiszpania).....	27
5b) Plany zrównoważonej mobilności miejskiej.....	27
Ważne zmiany w Brukseli wynikające z planów zrównoważonej mobilności miejskiej	28
Zwycięzcą ostatniej edycji nagród SUMP jest Tampere (Finlandia)	29

1) Wprowadzenie

Tegoroczny temat przewodni

Tegorocznym tematem przewodnim EUROPEJSKIEGOTYGDNIAMOBILNOŚCI na 2022 r. są „Lepsze połączenia”. Wybrano temat odzwierciedlający pragnienie mieszkańców, jakim jest ponowny kontakt z innymi ludźmi po wielu miesiącach izolacji, obostrzeń i ograniczeń. Ludzie mogą pozostawać w kontakcie, spotykając się na miejskich placach, czy też korzystając z transportu publicznego. Lepsze połączenia oznaczają lepiej skomunikowanych mieszkańców i lepiej skomunikowane miejsca, co jest jednym z głównych punktów zainteresowania Komisji Europejskiej w ramach **Europejskiego Zielonego Ładu**¹. W **Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności**² apeluje się też o lepsze kontakty pomiędzy decydentami, usługodawcami, urbanistami i mieszkańcami. W roku 2021 kładziono nacisk głównie na zdrowotne aspekty mobilności miejskiej, natomiast tegoroczny temat, „Lepsze połączenia” podkreśla cel EUROPEJSKIEGOTYGDNIAMOBILNOŚCI, jakim jest zbliżanie mieszkańców do siebie.

Ponieważ transport jest drugim w Europie sektorem emitującym największą ilość zanieczyszczeń³, a poziom emisji z transportu wewnętrznego w UE między 2018 a 2019 rokiem zwiększył się o 0,8%⁴, należy podjąć istotne działania, aby do 2050 roku osiągnąć cel zerowej emisji gazów cieplarnianych określony w Europejskim Zielonym Ładzie. Ponieważ jest to duże wyzwanie, istotna dla wszystkich zainteresowanych stron i miast jest współpraca w celu zdecydowanego ograniczenia emisji z transportu miejskiego.

Wytyczonym celom zagraża kryzys, taki jak pandemia COVID-19 lub wyzwania związane z utrzymaniem bezpieczeństwa energetycznego w następstwie rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Celem planu **REPowerEU**⁵ jest ograniczenie skutków tych wyzwań poprzez szereg działań służących oszczędzaniu energii, dywersyfikowaniu dostaw, zastępowaniu paliw kopalnych dzięki przyspieszeniu przejścia Europy na czystą energię, a także mądre łączenie inwestycji i reform⁶.

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

„Lepsze połączenia”

„Lepsze połączenia” obejmują każdy aspekt zrównoważonego transportu w środowisku miejskim, co można podsumować pięcioma słowami: ludzie, miejsca, przesyłki, polityka i planowanie.

Co więcej, transport publiczny stanowi kluczowy element decydujący o budowaniu relacji, bezpiecznych podróżach i ochronie środowiska, podobnie jak aktywne sposoby podróżowania, mobilność współdzielona oraz inne powiązane, dostępne na żądanie i zrównoważone opcje transportu. Jednym z najważniejszych kierunków na przyszłość będzie nadal łączenie „tradycyjnych” sposobów podróżowania z nowymi rozwiązaniami cyfrowymi.

Każdemu z czterech tematów poświęcono w wytycznych tematycznych osobny rozdział. W ten sposób niniejszy dokument zawiera przegląd przykładów najlepszych praktyk z ostatniego czasu oraz inicjatyw miast, miejscowości i obywateli, które to przykłady mogą stanowić inspirację do podjęcia własnych działań prowadzących w kierunku bardziej zrównoważonej mobilności miejskiej.

Przez ponad 20 lat trzonem EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI i siłą napędową naszej kampanii byli **ludzie**. Pomiędzy 16 a 22 września na stronę internetową kampanii trafia co roku kilka tysięcy przykładów wydarzeń, projektów i najlepszych praktyk, a rocznie zgłaszanych jest około 600 DZIAŁAŃNARZECZMOBILNOŚCI, co świadczy o sukcesie EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI w budowaniu relacji między ludźmi, aby realizowali oni własne inicjatywy na rzecz zrównoważonego transportu. Ponadto jednym z ważnych elementów **Europejskiego Roku Młodzieży 2022**⁷ jest nawiązywanie kontaktów przez młodych ludzi we wszystkich dziedzinach aktywności.

Miejsca, w tym przestrzeń miejska i tereny zielone muszą być przyjemne i funkcjonalne. Tylko wtedy mieszkańcy będą się tam spotykać i nawiązywać relacje. Więcej zieleni w miastach Europy było głównym postulatem 82% uczestników zeszłorocznej kampanii na rzecz czystych miast Clean Cities Campaign⁸.

Przesyłki mają podwójne znaczenie. Mogą oznaczać fizyczne paczki i coraz większe wyzwania logistyczne związane z dostarczaniem ich w ekologiczny sposób, a także cyfrowe pakiety informacji. Te drugie mają duże znaczenie dla sprawnego funkcjonowania mobilności miejskiej i wymagają „lepszych połączeń” między dostawcami danych a użytkownikami.

Polityka i planowanie są niezbędne w każdym mieście i każdej miejscowości. Bez nich nie sposób reagować na wspólne wyzwania w dziedzinie mobilności miejskiej w sposób kompleksowy i sprzyjający budowaniu odporności. EUROPEJSKITYDZIENMOBILNOŚCI stanowi dla urbanistów doskonałą okazję, by czerpać inspirację z koncepcji planowania mobilności ukierunkowanej na mieszkańców. Kluczowym elementem koncepcji planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) opracowanej przez Komisję Europejską jest zaangażowanie obywateli, natomiast konsultacje publiczne przeprowadzane podczas EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI mogą prowadzić do tworzenia nowatorskich rozwiązań w dziedzinie transportu, przyjaznych dla mieszkańców i środowiska w okolicy.

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

⁸ <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

Jak wziąć udział w kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI?

Tegoroczny temat „Lepsze połączenia” odzwierciedla również nasze pragnienie, jakim jest kontakt z Wami! Zapraszamy do śledzenia naszej aktywności na Twitterze⁹, Instagramie¹⁰ i Facebooku¹¹. Niezależnie od tego, co Ty i Twój lokalny zespół robicie w związku z tegorocznym tematem przewodnim, zachęcamy do dzielenia się z nami aktualnymi informacjami.

W 2021 roku pobito rekord liczby rejestracji podmiotów zaangażowanych w EUROPEJSKI TYGODNIEN MOBILNOŚCI, ponieważ udział w nim wzięło ponad 3100 miast i miejscowości z 53 państw, a w ciągu roku ogłoszono ponad 650 DZIAŁAŃ NARZECZ MOBILNOŚCI.

Weź udział we wrześniowym EUROPEJSKIM TYGODNIU MOBILNOŚCI. Do EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI można dołączyć na wiele sposobów. Jeżeli jesteś przedstawicielem miasta lub miejscowości, możesz wziąć udział w głównej kampanii w dniach 16–22 września, ale też zgłaszać swoje działania i środki związane z inicjatywami na rzecz zrównoważonej mobilności przez cały rok www.mobilityweek.eu

Zgłoś DZIAŁANIE NARZECZ MOBILNOŚCI i podziel się swoim sukcesem. Jeżeli reprezentujesz przedsiębiorstwo, inicjatywę obywatelską, instytucję edukacyjną lub inny podmiot, możesz przez cały rok zgłosić swoje DZIAŁANIE NARZECZ MOBILNOŚCI związane z inicjatywami na rzecz zrównoważonego transportu i „lepszycy połączeń”. Tegoroczne wytyczne tematyczne zawierają kilka przykładów DZIAŁAŃ NARZECZ MOBILNOŚCI przedstawionych przez lokalne podmioty z Europy zaangażowane w kampanię. Twórcy przyszłych DZIAŁAŃ NARZECZ MOBILNOŚCI, które wyróżnią się wyjątkową jakością, również zostaną zaproszeni do podzielenia się historią swojego sukcesu.

Opowiedz swoją historię i otrzymaj nagrodę. Czy Twoje miasto lub miejscowość osiągnęły w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej coś wyjątkowego, co może stanowić wzór? Za doskonałą pracę w ramach kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI przyznawane są nagrody. W kampanii przewidziano szereg różnych nagród w zależności od kontekstu osiągnięć. Zachęcamy zatem do udziału w naszych corocznych konkursach.



EUROPEAN MOBILITY WEEK

EUROPEAN MOBILITY WEEK is the European Commission's flagship awareness-raising campaign on sustainable urban mobility. It encourages behavioural change in favour of active mobility, public transport and other clean, intelligent transport solutions. The annual theme for 2022 is 'Better connections'. Find out more about this year's theme, [here](https://www.mobilityweek.eu).

With more towns and cities joining each year, the campaign continues to drive Europe, and beyond, 

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

¹⁰ <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en>

¹¹ <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek>

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

Powiązanie z innymi inicjatywami UE

EUROPEJSKITYDZIEŃMOBILNOŚCI to ważny punkt europejskiego kalendarza, który stanowi uzupełnienie kilku istotnych inicjatyw polityki UE. W opracowanej przez Komisję Europejską **Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności**¹² zawarto 82 konkretne inicjatywy, które mają zostać zrealizowane w ciągu kolejnych czterech lat i stanowić pierwszy krok ku nadrzędnemu celowi, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Ponadto nasza kampania wpisuje się w **Europejski Pakt na rzecz Klimatu**¹³ – inicjatywę mającą na celu zwiększanie świadomości, koncentrującą się na zobowiązaniach i działaniach służących zwalczaniu zmian klimatycznych w Europie. Jak więc widać, EUROPEJSKITYDZIEŃMOBILNOŚCI ma duże znaczenie w zakresie zachęcania mieszkańców, miast, placówek oświatowych, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych do promowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

EUROPEJSKITYDZIEŃMOBILNOŚCI wspiera wymienione wyżej inicjatywy, a także realizację celów wyznaczonych w ramach następujących inicjatyw: **Zielony Tydzień**¹⁴ i **Europejski Tydzień Zrównoważonej Energii**¹⁵. **Europejski Rok Kolei 2021**¹⁶ okazał się sukcesem. W ramach **Europejskiego Roku Młodzieży 2022**¹⁷ postanowiono skoncentrować się na młodzieży, aby podkreślić jej wkład we wszystkie dziedziny życia społeczeństwa, w tym znaczenie jej wpływu na przyszłość otoczenia miejskiego i zrównoważonej mobilności miejskiej.



¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹³ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en

¹⁵ <https://eusew.eu/>

¹⁶ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

¹⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

2) Ludzie

Niestety decyzje dotyczące mobilności miejskiej często postrzegane są jako działania w zdecydowanej mierze odgórne, a jednostki mogą czuć się ignorowane lub wykluczone. Dlatego też w oddaniu głosu mieszkańcom może pomóc bardziej inkluzywny i całościowy proces decyzyjny. Choć polityka ukierunkowana na mieszkańców bywa często zadaniem długofalowym, rezultaty mogą być bardzo satysfakcjonujące. Ramy współpracy objaśnione w kolejnej części pokazują, jak ważne jest angażowanie inicjatyw społeczeństwa obywatelskiego i osób reprezentujących wszystkie grupy wiekowe i warstwy społeczno-ekonomiczne, aby możliwe było wdrażanie działań, które będą oddziaływać na wszystkich.

2a) Współpraca przy tworzeniu

Współpracę przy tworzeniu można zdefiniować jako „systematyczny proces tworzenia nowych rozwiązań nie dla ludzi, ale wspólnie z nimi, poprzez angażowanie mieszkańców i społeczności w opracowywanie polityki oraz usług¹⁸”. Definicja ta stanowiła punkt wyjścia dla finansowanego ze środków unijnych projektu SUNRISE¹⁹, w ramach którego promowano procesy współpracy w sześciu miastach w Europie i poza nią. Opisane dalej trzy przykłady najlepszych praktyk dotyczą różnych aspektów takiej współpracy, a także różnych poziomów zaangażowania obywateli.

Rozwiązanie problemu parkowania w okolicy dzięki współpracy w Bremie (Niemcy)

W całej Europie historyczne dzielnice zbudowane przed latami 40. XX wieku nie były przystosowane do tego, by można było w nich tworzyć miejsca postojowe dla pojazdów prywatnych na ulicach lub poza nimi. Problem ten występuje również w Bremie, położonej w północno-zachodnich Niemczech. W dzielnicy Hulsberg, na stosunkowo niewielkim obszarze usytuowanym na wschód od hanzeatyckiego miasta i nieopodal słynnego Weserstadion, normą było parkowanie na wąskich uliczkach i chodnikach, a miasto nie miało polityki regulującej kwestię parkowania przy krawężnikach. Do niedawna samochody częściowo blokowały chodniki lub stały zaparkowane po obu stronach ulicy. Powodowało to spore utrudnienia, a chodniki często stawały się nieprzejezdne dla osób poruszających się na wózkach lub rodziców prowadzących wózki. Problemy napotykali również strażacy i pracownicy gospodarki komunalnej, gdyż zmuszeni byli do manewrowania dużymi pojazdami na ograniczonej przestrzeni. Kierowcy uważali parkowanie przed własnym domem za przysługujące im prawo, co skutkowało starciami między nimi a innymi grupami mieszkańców, które dążyły do reorganizacji przestrzeni i ograniczenia parkowania przy krawężnikach.

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu/>

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf



© SUNRISE Project

Zamiast wprowadzać rozwiązanie odgórne władze miasta uruchomiły projekt, w ramach którego wspólnie zidentyfikowano aktualne problemy i wspólnie wypracowano rozwiązania, które następnie na trzecim etapie wspólnie wdrożono, by na zakończenie wspólnie ocenić je w zróżnicowanym gronie mieszkańców. Gdy już zidentyfikowano wspomniane problemy, władze miasta razem z mieszkańcami dokonały reorganizacji miejsc postojowych przy krawężnikach. Na tym etapie kluczowe znaczenie miała mediacja pomiędzy różnymi grupami interesów. W godzinach wieczornych w dni robocze odbyło się wiele sesji informacyjnych i spotkań służących wymianie poglądów. Oddano też głos grupom wrażliwym społecznie, które były dotknięte sytuacją związaną z parkowaniem, takim jak osoby o ograniczonej mobilności, rodziny i osoby starsze.

Ogólnie rzecz biorąc, nieocenionym efektem i osiągnięciem tego procesu była reorganizacja polityki parkowania i jej egzekwowania, dzięki czemu uwolniono dodatkowe 1600 m krawężników, jak również stworzenie poczucia wspólnoty, które pokazało okolicznym mieszkańcom, że wymiana poglądów i dyskusja może prowadzić do pomyślnych rezultatów. Po przeprowadzeniu restrukturyzacji większość użytkowników dróg, pieszych i osób z niepełnosprawnością ma więcej miejsca dla siebie. Zbiorowe działanie współtwórcze uznano za duży sukces, dlatego też zostanie powtórzone w innych dzielnicach Bremy²⁰.

Rozwój multimodalnych węzłów mobilności w Lizbonie (Portugalia)

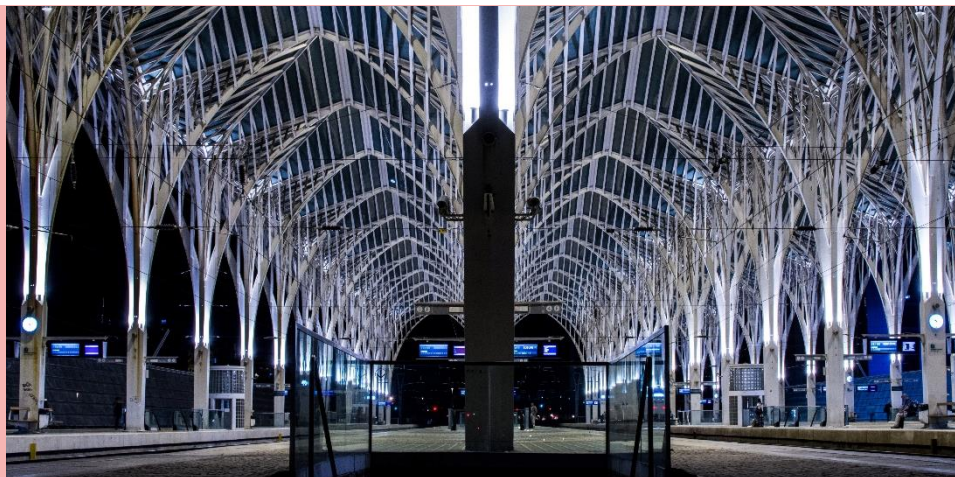
Lizbona dysponuje sprawnie funkcjonującym systemem metra, które w 2019 roku przewiozło 173 mln pasażerów, czyli nieco ponad 500 000 osób dziennie²¹. Łącznie z innymi środkami transportu publicznego odpowiada za 18% przejazdów w stolicy Portugalii w dni robocze, co daje wynik nieco poniżej poziomu aktywnej mobilności (24%). Niestety, aż 56% wszystkich przejazdów odbywa się prywatnymi samochodami osobowymi. Zwiększenie popularności transportu publicznego jest zatem fundamentem obniżenia poziomu emisji w Lizbonie.

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

²¹ <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> p7

Główne przedsiębiorstwo obsługujące parkingi w stolicy Portugalii, EMEL, podjęło współpracę z administracją miejską w celu rozpoczęcia procesu prowadzącego do uwolnienia potencjału multimodalnych węzłów mobilności. Są to stacje usytuowane strategicznie na przecięciu istniejących linii transportu publicznego. Większość z tych punktów przesiadkowych już teraz umożliwia mieszkańcom korzystanie z większej liczby środków transportu. Przykładowo z dworca Oriente w północno-wschodniej części miasta można ruszyć w podróż koleją dalekobieżną, pociągiem obsługującym krótsze trasy, a także autobusem.

© monteiro.onlie / Shutterstock



Po ustaleniu, który model węzła mobilności będzie odpowiedni dla miasta, planiści transportu uruchomili proces współpracy, który obejmował szeroko zakrojone badania ilościowe dotyczące potrzeb i życzeń użytkowników transportu publicznego. W ankiecie wzięło udział ponad 2000 osób, a w badaniu skoncentrowano się na poziomie zadowolenia z oznakowania, komfortu i bezpieczeństwa na pięciu wybranych węzłach mobilności. Ponieważ zdecydowana większość respondentów uznała pięć węzłów za dobrze skomunikowane, celem Lizbony będzie poprawa bezpieczeństwa i otoczenia tych miejsc. Ponad 50% ankietowanych nie czuła się komfortowo w okolicy węzła i uważała atmosferę za nieprzyjemną. Zadawano również pytania dotyczące tego, jak można udoskonalić węzły, co dało miastu jasny sygnał do tego, by zwiększać powierzchnię terenów zielonych (za było ponad 90% ankietowanych), a także rozwijać infrastrukturę umożliwiającą siedzenie w przestrzeni publicznej. Wyniki skonfrontowano z odpowiedziami uzyskanymi w toku wywiadów pogłębionych, które przyniosły podobne rezultaty.

Ogólny wniosek płynący z badania był taki, że właściwe organy władz miejskich uzyskały jasny obraz oczekiwań mieszkańców co do inwestycji w konkretne ulepszenia, które poprawią komfort pięciu węzłów. Tego rodzaju badania opinii są stosunkowo niedrogim narzędziem pozwalającym określić punkt wyjścia dla inwestycji²².

²² <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

Projekt „Na podbój ulicy”: współpraca w Leuven



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Podczas gdy możliwość oddziaływania mieszkańców na rzeczywistość poprzez badania opinii jest stosunkowo bierna, istnieją inne, bezpośrednie działania, które pozwalają im aktywnie wpływać na procesy decyzyjne. Jednym z przykładów jest projekt „Na podbój ulicy”. Belgijskie miasto Leuven, zamieszkiwane przez około 100 000 osób, jest też miejscem życia tysięcy studentów, co sprawia, że jest jednym z najbardziej rowerowych miast Belgii. Mimo to mieszkańcy Leuven nadal uważają samochód za dominujący element krajobrazu ulicznego. To zainspirowało twórców projektu „Verover de Straat” („Na podbój ulicy”)²³, których zamiarem było: „wspólnie z mieszkańcami uczynimy ulice bardziej zielonymi, zdrowszymi, przytulniejszymi, bezpieczniejszymi i bardziej przyjaznymi dzieciom!”. Celem jest danie mieszkańcom możliwości przeprojektowania dawnych miejsc parkingowych. Najpierw nastąpi okres składania wniosków, a następnie mieszkańcy kilku wybranych ulic będą mieli okazję zaprojektować ich konkretne fragmenty. Jeżeli efekty im się spodobają, rozwiązania zostaną wdrożone na stałe. Projekt realizowany pod nadzorem kilku lokalnych inicjatyw jest wspierany przez władze miasta Leuven. Trwa okres składania wniosków przez mieszkańców obszarów położonych przy ulicach przeznaczonych do reorganizacji.

²³ <https://veroverdestraat.be/over-het-project/>

2b) Nauka obywatelska

Nauka obywatelska to pojęcie odnoszące się do procesu partycypacyjnego, który pozwala zwykłym obywatelom wyrażać opinię na potrzeby analiz i procesów naukowych. Nauka obywatelska polega nie tylko na rozłożeniu ciężaru odpowiedzialności za pozyskiwanie danych i analizę, ale również zwiększa proces identyfikacji uczestników z zagadnieniem objętym badaniem. Ten identyfikacyjny aspekt ma kluczowe znaczenie dla projektów, w ramach których promuje się zaangażowanie obywateli, a więc demokratyczną koncepcję działania „przez ludzi i dla ludzi”.

WeCount – dane pomiarowe gromadzone przez obywateli w obrębie ich społeczności

Projekt WeCount finansowany w ramach programu „Horyzont 2020” zakładał zaangażowanie społeczeństwa w gromadzenie danych o ruchu ulicznym w sześciu pilotażowych miastach Europy. Uczestnicy sami zgłaszali się do udziału w warsztatach szkoleniowych i uczyli się, jak wykorzystywać i interpretować dane z czujników pomiaru ruchu, które mieli umieścić w oknach swoich domów lub miejsc pracy.

© WeCount Project



Dublin, będący jednym z miast zaangażowanych w projekt, mierzy się z problemem nieustannego przyrostu liczby ludności i niewydolności systemu transportu publicznego, który nie jest w stanie sprostać zapotrzebowaniu. Nie było zatem dużym zaskoczeniem, że przed pandemią Dublin był szóstym miastem Europy pod względem zatorów ulicznych²⁴. W ramach projektu WeCount w irlandzkiej stolicy zastosowano liczne czujniki, które pomogły ocenić podejmowane inicjatywy. Informacja zwrotna od uczestników świadczyła o zmianie polegającej na przesunięciu ciężaru od budowania świadomości istnienia problemów związanych z ruchem i zanieczyszczeniami w okolicy do entuzjazmu wynikającego z możliwości pozyskiwania rzeczywistych danych, które można wykorzystać, by poprawić sytuację tam, gdzie jest to dla nich najważniejsze – w miejscach zamieszkania, pracy i na drogach do szkół. Projekt WeCount pozwolił mieszkańcom gromadzić dane i zdobywać wiedzę na temat przebiegu i natężenia ruchu ulicznego w ich własnej okolicy, jak również zwiększyć wymianę wiedzy pomiędzy mieszkańcami a decydentami²⁵.

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

Wśród analizowanych problemów znalazły się takie kwestie, jak brak ścieżek rowerowych, nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości, brak pomiaru ruchu komercyjnego i takich informacji środowiskowych, jak poziom hałasu i zanieczyszczeń. Uczestnicy uznali dostarczoną technologię za angażującą, a zdecydowana większość z nich zrozumiała metody gromadzenia danych. Im bardziej dostrzegali, że dane są poprawne, tym bardziej zadowoleni byli z udziału w pomiarach. Tak więc nie tylko umożliwiono mieszkańcom czynny udział w pomiarze danych i dano im okazję, by mieli realny wpływ na własną społeczność, ale również zapewniono korzyści miastom, zdejmując z nich finansowy i administracyjny ciężar związany z gromadzeniem danych, rozdzielając to zadanie na wiele osób.

Działanie to miało nie tyle służyć za bezpośrednie narzędzie politycznej zmiany, ale miało na celu zainspirowanie mieszkańców do przyjmowania bardziej proaktywnych postaw. Projekt doprowadził przy okazji do zawiązania trwałej współpracy mieszkańców i decydentów. W związku z tym przedsięwzięciem w Irlandii, Rada Miejska Dublina zamówiła od monitorujących dane o ruchu ulicznym i pomiaru jakości powietrza na potrzeby inicjatywy na rzecz stref przyszkolnych. Celem tej inicjatywy jest promowanie aktywnego transportu i zwiększenie bezpieczeństwa wokół stref wyznaczonych w okolicach szkół²⁶. Wykorzystanie danych z czujników WeCount zapewnia radzie obiektywne dane pomiarowe, które pozwalają ocenić skuteczność inicjatywy i następujące z biegiem czasu zmiany w ruchu pojazdów wokół szkół.

2c) Zaangażowanie mieszkańców

Mieszkańcy miast są najlepszymi ekspertami od wyzwań związanych z mobilnością, niebezpiecznego przebiegu ulic, a także problemów dotyczących zanieczyszczeń czy braku dostępności. Elementem kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI, który często robi duże wrażenie, są historie zgłoszone w ramach prezentowanych DZIAŁAŃNARZECZMOBILNOŚCI²⁷. Dostrzegamy przykłady najlepszych praktyk i ich potencjał w inspirowaniu kolejnych działań w danym mieście i innych miejscach.

Bolonia: zaangażowanie mieszkańców w tworzenie strefy z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz

Historyczne centrum włoskiej Bolonii zamieszkiwanej przez około 400 000 osób boryka się z problemem nadmiernego ruchu samochodowego, ponieważ prawie 60% przejazdów w mieście wykonywanych jest właśnie samochodem. Nie trzeba być ekspertem od ruchu drogowego, by zdać sobie sprawę, że nadmierne korzystanie z samochodów osobowych z połączeniu z wąskimi uliczkami historycznego centrum miasta może stanowić zabójczą mieszaninę, zarówno ze względu na bezpieczeństwo ruchu, jak i poziom emisji spalin. To przypuszczenie znajduje potwierdzenie w statystykach, które wskazują na 20 ofiar śmiertelnych i 2600 rannych rocznie w ciągu ostatnich dziesięciu lat.

Dlatego grupy aktywistów zorganizowały w lipcu 2021 roku protest w formacie „flash mobu”, aby zwiększyć świadomość na temat problemu i przeciwdziałać negatywnym skutkom indywidualnego transportu samochodowego. To wyjątkowe wydarzenie stanowiło wstęp do kampanii „30 Bologna – una citta per tutti”. Za pośrednictwem mediów społecznościowych, specjalnie przygotowanej strony

²⁶ https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

²⁷ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

²⁸ <https://bologna30.it/>

internetowej bologna30.it²⁸ oraz za sprawą działań komunikacyjnych oddolny ruch zebrał kilka tysięcy podpisów stanowiących wyraz poparcia.

Mądre wykorzystanie danych statystycznych i najlepsze praktyki z innych miast, które podsumowano i przetłumaczono, nadając im formę krótkich i nośnych haseł prezentowanych w języku włoskim, pomogły inicjatorom akcji dotrzeć z przekazem do mieszkańców. Plakaty ich kampanii można pobrać ze strony internetowej, aby każdy, kto popiera przesłanie, mógł wydrukować materiały samodzielnie w domu. Przedsięwzięcie spotkało się z szerokim poparciem organizacji, inicjatyw i przedsiębiorstw z całej Bolonii.

Oddolny ruch skutecznie zwiększył świadomość na temat sytuacji panującej w mieście, zwracając uwagę na przykłady najlepszych praktyk z innych państw europejskich i pokazując mieszkańcom Bolonii istotne korzyści płynące z takiego podejścia.

Pięć sposobów, by zaangażować młodzież

„Dzieci są naszą przyszłością” to hasło, które na całym świecie wypowiada wielu polityków. Pytanie brzmi, jak zainteresować młodych ludzi tematem zrównoważonej mobilności. W ramach kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI opracowano materiały i zorganizowano warsztaty dotyczące sposobów komunikowania się z młodszymi pokoleniami. W ten sposób powstała specjalna strona internetowa na temat Europejskiego Roku Młodzieży²⁹ z perspektywy EUROPEJSKIEGOTYGODNIAMOBILNOŚCI, a także wytyczne dotyczące komunikowania się z młodszym pokoleniem³⁰. Przedstawiamy pięć zaleceń dla zainteresowanych stron angażujących się w EUROPEJSKITYDZIEŃMOBILNOŚCI.

1. Należy nawiązać rzeczywisty dialog z młodymi ludźmi, aby stali się częścią faktycznego procesu kształtowania polityki. Świat jest przepełniony frazesami, które ludzie z łatwością ignorują, zatem aby zbudować realną relację pomiędzy młodzieżą a decydentami, należy zapewnić im przestrzeń do prowadzenia dialogu, zadawania pytań i wzajemnego wysłuchiwanie swoich racji.
2. Grupa młodzieży musi być zróżnicowana; powinny się w niej znaleźć osoby w różnym wieku i z różnych środowisk. Dobrym punktem wyjścia, aby dotrzeć do grup młodzieży i inspirować ją, pozwalając lepiej zrozumieć, jak skutki planowania w zakresie mobilności wpływają na codzienne życia i jak można zaangażować się w ten proces, są sieci lokalne.
3. Zaangażowanie musi mieć rzeczywisty charakter, a nie sprowadzać się do elementu, który należy odhaczyć. Tylko wtedy będzie wartościowe i konstruktywne dla procesu planowania mobilności. Im bardziej zróżnicowana jest grupa przedstawicieli danej społeczności, tym lepszy obraz uzyskuje miasto chcące opracować dobry plan, który wpłynie pozytywnie na zrównoważony rozwój i jakość życia mieszkańców.
4. Należy dostrzegać znaczenie dostępności transportu oraz powiązania między dostępnością a możliwościami i barierami napotykanymi przez młodych ludzi. Koszty i korzyści wpływają na możliwości osobistego rozwoju, co zawsze ma duże znaczenie, szczególnie dla osób, które dopiero szukają swojej drogi.

²⁸ <https://bologna30.it/>

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

³⁰ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

5. Młodzi ludzie z większym prawdopodobieństwem będą popierać rozwój zrównoważonych form transportu. Mają mniej zakorzenionych nawyków, a aktywny transport jest początkowym etapem dla większości z nas. Pozostanie przy korzystaniu z tego rodzaju transportu na dalszym etapie życia to lepszy wybór dla wszystkich. Zrozumienie perspektywy młodzieży może wpływać na innych członków społeczności i stanowić ważny czynnik sprzyjający tworzeniu sieci połączeń przyjaznych użytkownikom i powodzeniu inicjatyw na rzecz zrównoważonej mobilności.

3) Miejsca

EUROPEJSKITYDZIEŃMOBILNOŚCI służy zwróceniu uwagi na rozwiązania, które zamieniają węzły komunikacyjne w miejsca zachęcające odwiedzających i użytkowników do spacerów, spotkań i spędzania w nich czasu. Sekretariat kampanii postanowił wybrać przykłady najlepszych praktyk w tej kategorii, które prowadzą do przekształcenia miejsc, ulic, dzielnic i miast w miejsca przyjazne do życia i dobre dla środowiska. Co więcej, kluczowe w tym rozdziale są takie zagadnienia, jak polityka parkowania w ścisłych centrach miast, ponieważ w wielu miastach działania z powodzeniem prowadzą do uwolnienia miejsc przy krawężnikach i przestrzeni miejskiej. Przestrzeń może zatem służyć tworzeniu „lepszych połączeń” między ludźmi, środowiskiem i różnymi formami mobilności.

3a) Reorganizacja przestrzeni

W ostatnich latach ludzie mieli więcej czasu, by przebywać w domu, poznawać najbliższą okolicę i robić zakupy w lokalnych sklepach. Spowolnienie tempa życia i czas spędzony w najbliższym otoczeniu przełożyły się na duże postępy w kształtowaniu przestrzeni publicznej. Gdy ludzie zaczęli regularnie spacerować po okolicy, łatwiej było zaangażować ich w działania mające służyć tworzeniu bardziej zrównoważonej przestrzeni.

Przygotowanie miejsc spotkań w Malmö (Szwecja)

W Malmö podjęto kroki, by na dawnych miejscach parkingowych umieścić elementy małej architektury miejskiej i w ten sposób przywrócić ulice społeczności, która może cieszyć się nimi w chwilach wytchnienia³¹. Takie miejsca przygotowano w całym mieście, przy udziale mieszkańców i dzięki ich opiniom. Gotowe „moduły” małej architektury miejskiej (stoły, ławy, kwietniki itp.) można łączyć na różne sposoby i przedstawiać, dostosowując do różnych celów.

Idea polega zasadniczo na zastąpieniu miejsca parkingowego miejscem spotkań dla mieszkańców. To nowe rozwiązanie planistyczne może wpłynąć na zastąpienie koncepcji ulicy jako towaru, koncepcją ulicy jako miejsca spotkań sąsiadów. Meble miejskie zwiększają szanse na spotkanie sąsiadów, a jednocześnie zmieniają przepływ ruchu oraz zapewniają bezpieczniejszą przestrzeń dla mieszkańców i dzieci korzystających z uroków miasta poza parkami, w otoczeniu budynków mieszkalnych i usługowych oraz miejskiego krajobrazu.

Umożliwienie lokalnej społeczności udziału w projektowaniu przestrzeni we własnej okolicy to doskonały sposób na budowanie „lepszych połączeń”, zaczynając od najbliższego sąsiedztwa. Tworzenie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz miejsc spotkań towarzyskich przed domami lub lokalnymi sklepami, a nie w odległych punktach miasta, prowadzi do normalizacji zrównoważonego transportu i sprawia, że każdy ma „miasto” tuż za progiem.

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

Ograniczenie ruchu ulicznego w Bytomiu (Polska)

Każdy zna w swoim mieście co najmniej jedną ulicę, na której kierowcy przekraczają prędkość lub która nie jest szczególnie bezpieczna dla pieszych lub rowerzystów. Przyczyn może być wiele: usytuowanie między dwiema głównymi drogami, brak radarów mierzących prędkość, brak egzekwowania przepisów lub po prostu układ miasta niesprzyjający aktywnej mobilności. Mieszkańcy Bytomia, miasta położonego nieopodal Katowic, mieli do czynienia z tego rodzaju zagrożeniami na ul. Miarki, gdzie kierowcy pędzili z prędkością 100 km/godz. lub większą.

Potrzebne było zastosowanie niezbyt kosztownych rozwiązań, ponieważ dostępny budżet na reorganizację wynosił jedynie 15 000 euro. Choć aktywiści działający na rzecz aktywnej mobilności zwykli mawiać, że „farba to nie infrastruktura”, było to jedyne rozwiązanie dostępne dla grupy poszukującej wykonalnego sposobu na ograniczenie ruchu oraz związanego z nim hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Wyznaczenie dwukierunkowego pasa rowerowego oraz kilku przejść dla pieszych i miejsc parkingowych na ulicy pomogło ograniczyć szerokość jezdni. To działanie w połączeniu ze słomowym przebiegiem drogi uspokoiło ruch.

Prędkość spadła średnio o ponad 20 km/h. Wystarczyło kilka znaków i kilka litrów farby. Co więcej, ruch samochodowy zmniejszył się o ponad 30%, co zdecydowanie ograniczyło obciążenie mieszkańców wynikające z zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Grupa aktywistów jest przekonana, że jest to przykład skutecznego działania niskobudżetowego, które znajdzie zastosowanie również w innych częściach tego miasta³².

Tworzenie fizycznych barier dla samochodów w strefie bez samochodów w Salzburgu (Austria)

Wielu z nas marzy o centrum miasta bez samochodów, gdzie mieszkańcy mogliby spacerować i oddychać świeżym powietrzem. W Salzburgu postanowiono zrealizować to marzenie. Nie tylko uwolniono mieszkańców od ruchu samochodów osobowych, ale poprawiono również komfort tysięcy turystów tłumnie odwiedzających miejsce urodzin Mozarta (każdej doby w mieście nocuje ich 170 000).

Dzięki korzystnemu usytuowaniu w dolinie rzeki Salzach, centrum czwartego pod względem wielkości miasta Austrii charakteryzuje dość zwarta zabudowa. Wprowadzono rygorystyczne rozwiązania, takie jak bariery drogowe z wysuwanych słupków, które blokują dostęp do centrum. W wyjątkowych sytuacjach bariery są składane, na przykład gdy do centrum musi dostać się radiowóz policyjny lub wóz strażacki



© FAAC.BIZ

³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

bądź ciężarówka dostarczająca towar do sklepów. Dostawy są jednak możliwe wyłącznie od poniedziałku do soboty, w godzinach 6:00-11:00, a w niedziele zakaz wjazdu dotyczy również samochodów dostawczych³³. Aby mieszkańcy centrum mogli dojechać pojazdem do swoich domów, Salzburg wydaje im specjalne przepustki.

Te rygorystyczne ograniczenia stanowią część szerszej strategii parkingowej, zapisanej w planie „Salzburg.Mobil 2025”³⁴, wprowadzonej w 2016 roku. Jednym z głównych elementów strategii był system obiektów „parkuj i jedź”, który zapewnia ponad 4000 miejsc postojowych³⁵ w ważnych punktach na obrzeżach miasta, takich jak lotniska, tereny wystawiennicze i outlety modowe. Dodatkowo ograniczono parkowanie przy krawężnikach w okolicy historycznego centrum miasta. Maksymalny czas parkowania na tych obszarach wynosi 3 godziny. W weekendy i na obrzeżach można parkować przy krawężnikach bezpłatnie, ale obowiązuje maksymalny czas postoju wynoszący 3 godziny. Ogólnie rzecz biorąc, połączenie systemu słupków miejskich, obiektów „parkuj i jedź” oraz uregulowań dotyczących parkowania przy krawężnikach zmniejsza dyskomfort turystów i codziennych uczestników ruchu dzięki przekierowaniu samochodów z historycznego centrum miasta.

3b) Zazielenianie miast

Zazielenianie miast może przynosić różne korzyści, takie jak rekompensowanie emisji zanieczyszczeń dzięki drzewom, które mogą też powodować zmniejszanie średniej temperatury w miastach o około 1°C³⁶. Dzięki cieniowi drzew, temperatura powierzchni w upalne lato może zmniejszyć się o 8-12°C w Europie Środkowej i do 4°C w Europie Południowej³⁷. Zazielenianie miast może również sprzyjać miejskiej bioróżnorodności, czego przykładem jest Utrecht, gdzie władze miasta postanowiły przystosować dachy ponad 300 przystanków autobusowych do umieszczenia na nich roślin przyciągających motyle, pszczoły i trzmiele. Działanie to, które będzie trwało przez co najmniej 15–20 lat, pomoże zwiększyć różnorodność biologiczną w mieście. Ogólnie rzecz biorąc miasto i podatnicy nie ponoszą żadnych kosztów, ponieważ koszty utrzymania są pokrywane z przychodów z reklam umieszczanych na lokalnych przystankach autobusowych³⁸.

Co więcej, jak wspomniano w wytycznych tematycznych na ten rok, Paryż do 2026 r. zamierza posadzić 170 000 drzew³⁹. Tego rodzaju kroki są podejmowane w całej Europie i nagradzane w ramach inicjatywy Komisji Europejskiej „Zielona Stolica Europy”⁴⁰. Nadając ten tytuł, który jest przyznawany co roku od ponad dekady, docenia się i nagradza lokalne działania na rzecz poprawy środowiska, a w konsekwencji gospodarki i jakości życia w miastach. Z tego względu poniżej przedstawiamy dwóch zdobywców tytułu Zielonej Stolicy Europy z ubiegłych lat: Essen i Lublanę.

³³ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/>

³⁴ <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

³⁵ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702>

³⁷ <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

³⁸ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

³⁹ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

Wyjałowiony teren przemysłowy przekształcony w zasoby przyrodnicze – zmiany w Zagłębiu Ruhry

Ruhrgebiet (Zagłębie Ruhry) był kiedyś przemysłowym ośrodkiem gospodarki Niemiec (Zachodnich) i często przedstawia się go jako stereotypowy nieużytek z lasami kominów emitujących zanieczyszczenia przemysłowe. Można to jednak uznać za stereotyp z przeszłości. Od czasu upadku kopalni w latach 60. XX wieku, podejmowano tam inwestycje i realizowano plany strategiczne, aby doprowadzić do rewitalizacji tego obszaru, zamieszkiwanego przez ponad pięć milionów osób⁴¹. Strukturwandel (zmiana strukturalna) dotyczy tworzenia miejsc pracy dla byłych górników i ich rodzin, a także rekultywacji terenu.

Jednym z głównych działań była renaturyzacja dwóch ważnych rzek przepływających przez Essen: Emscher i Ruhry, od której wzięł nazwę cały obszar. Choć obie rzeki w latach 90. XX wieku uznawano za zagrożenie dla zdrowia publicznego, nastąpiła tu istotna przemiana. Dzięki intensywnej współpracy miast i jednostek administracyjnych, wzdłuż rzeki Emscher zbudowano około 150 km ścieżek rowerowych.

Biorąc pod uwagę cały obszar Essen, zasadzono ponad trzy miliony drzew, uruchomiono 73 linie autobusowe i kolejowe, a obszary zielone stanowią obecnie 53% powierzchni miasta. Co więcej, zrehabilitowano znaczną liczbę odcinków brzegu rzeki. Te i inne działania poskutkowały powolnym powrotem ptaków i ryb oraz doprowadziły do zniesienia w 2017 roku obowiązującego przez 40 lat zakazu kąpeli w Ruhrze. Mimo że działania te wymagały dużego nakładu pracy i poważnych inwestycji, jak również współpracy między wieloma gminami, należy podkreślić, że ta pomyślna zmiana może służyć za wzór innym gminom europejskim.

© imageBROKER.com



Ulepszone strefy dla pieszych w Lublanie (Słowenia)

O stolicy Słowenii Lublanie była mowa w zeszłorocznych wytycznych tematycznych⁴² z powodu istotnej przemiany z miasta dla samochodów i innych pojazdów silnikowych w miasto z powierzchnią dla pieszych o wielkości 140 boisk piłkarskich. Bez wątplenia już teraz Lublana jest bardzo zielonym miastem, ponieważ 46% jej powierzchni zajmują rodzime lasy.

W 2007 roku liczna grupa zainteresowanych stron, zrzeszająca władze miejskie, różne instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, opracowała plan „Wizja Lublana 2025”. Powstały kolektyw przedstawił długoterminowy plan, na który składało się ponad 100 indywidualnych projektów: od udoskonalenia

⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

⁴² https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

infrastruktury na potrzeby aktywnej mobilności, po działania kulturalne i upiększanie placów. Obok istniejących parków, których część liczy sobie już ponad 100 lat, założono w mieście nowe parki.

Przekształcono w tym celu tereny nieużytków przemysłowych, co doprowadziło do zwiększenia powierzchni terenów zielonych o 80 hektarów, czyli ponad 110 boisk piłkarskich. Wspomniane tereny zielone obejmują również infrastrukturę rekreacyjną, taką jak mała farma, place zabaw, ścieżki spacerowe i ścieżki dla rowerzystów⁴³.

3c) Strategie rowerowe

Rowery odgrywają ważną rolę w transformacjach ku zrównoważonej mobilności, a także w tworzeniu miast przyjaznych do życia i w dbaniu o zdrowie mieszkańców. Poza wyznaczeniem przestrzeni i dróg należy również zadbać o udogodnienia w postaci dostatecznej infrastruktury z miejscami postojowymi dla rowerów w punktach przesiadki do innych środków transportu, a także zwiększyć popularność korzystania z roweru w miastach. Aby możliwe było przemieszczanie się z punktu A do punktu B, potrzeba lepszych połączeń, które umożliwią łatwe przesiadanie się z transportu publicznego na rower. Kluczowym elementem, który należy uwzględnić w strategii rowerowej, jest zapewnienie wielu bezpiecznych miejsc parkingowych.

Nowoczesny parking rowerowy w Utrechcie (Holandia)

Holandia niezmiennie pozostaje punktem odniesienia, jeśli chodzi o infrastrukturę rowerową, a w szczególności parkingi. Zmodernizowany dworzec kolejowy w Utrechcie ma obecnie największy parking rowerowy na świecie, oferujący 12 500 miejsc postojowych. Najważniejsza w tym systemie jest wygoda, ponieważ tego najbardziej potrzebują mieszkańcy, by zdecydować się na podróż rowerem.

Rowerzyści mogą wjechać bezpośrednio na stację, na której mają do dyspozycji trzy poziomy parkingi, z których przedostaną się na pociąg, do sklepów i do miasta. Dostępność miejsc parkingowych można sprawdzić na ekranach zamontowanych na końcu rzędów, informacje są aktualizowane w czasie rzeczywistym, a dwupoziomowe miejsca postojowe są wyposażone w uchwyty ochronne i układ pneumatyczny pomagający w podnoszeniu jednośladów. Rower można pozostawić tam bezpłatnie na 24 godziny. Rejestrowanie wjazdu i wyjazdu jest zintegrowane z kartą miejską wykorzystywaną w transporcie, co zapewnia dostęp do 1000 rowerów miejskich znajdujących się w obiekcie. Na miejscu znajduje się też serwis rowerowy, a cały obiekt objęto monitoringiem. Przewidziano również miejsca dla większych rowerów, np. rowerów bagażowych. Dzięki całościowemu podejściu przyjętemu przy projektowaniu obiektu, podróż rowerem z miasta na parking, a następnie pociągiem do domu przebiega bez żadnych trudności. Kamień i szkło wykorzystane do wykończenia budynku wpasowują go w otoczenie. Optymalnie wykorzystano też światło dzienne. Brak ślepych uliczek sprawia, że ruch odbywa się sprawnie, a obiekt jest funkcjonalny, co czyni go przyjaznym dla użytkowników i ogólnie przyjemnym miejscem⁴⁴.

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

⁴⁴ [https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:-:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central.close%20to%20the%20station%20entrances.https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/https://www.eltis.org/sv/node/44358](https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:-:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central.close%20to%20the%20station%20entrances.https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/)

Zautomatyzowana wieża parkingowa w Trzyńcu (Czechy)

W dorocznym wytycznym tematycznym zawsze dążymy do zaprezentowania przykładów dobrych praktyk zarówno z dużych, jak i mniejszych miast. Czeskie miasto Trzinec zamieszkiwane przez 35 000 osób to doskonały przykład dla małych miejscowości z dużymi ambicjami w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. Korzystając ze środków unijnego Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, miasto stworzyło zautomatyzowaną wieżę parkingową, która może pomieścić 118 rowerów.

Nowa konstrukcja powstała w pobliżu głównej stacji transportowej w mieście, którą w ramach tej samej inicjatywy przeniesiono do centrum. Działania te doprowadziły do zwiększenia dostępności oraz zachęciły mieszkańców i odwiedzających do wybierania aktywnych środków transportu. Wystarczy nacisnąć guzik, a rowery są zabierane i odstawiane na miejsce parkingowe, skąd następnie odbiera je się, skanując bilet parkingowy.

Inicjatywa ta zwiększyła popularność przejazdów rowerowych w mieście i zapewniła wygodne rozwiązanie umożliwiające podróżnym rezygnację z samochodów, ponieważ teraz mogą dojechać do wieży na rowerze i przesiąść się na pociąg, który zabierze ich w dalszą podróż. Z nową infrastrukturą władze miasta koncentrują się obecnie na zachęcaniu do korzystania z aktywnego transportu nie tylko w celach rekreacyjnych, ale również na potrzeby codziennych dojazdów.

W całym mieście pojawiły się ścieżki rowerowe i stojaki na rowery, a także narzędzia i obiekty umożliwiające konserwację i naprawę roweru oraz naładowanie roweru elektrycznego⁴⁵.



© Ministerstwo Rozwoju Regionalnego/ Antonín Kapraň

Włączenie parkingu rowerowego w sieć regionalną w regionie Île-de-France (Francja)

Otoczający Paryż region Île-de-France we Francji pracuje nad zwiększeniem udziału transportu rowerowego w transporcie ogółem z 2% do 6%, dlatego też inwestuje w parkingi rowerowe połączone z transportem publicznym.

Celem wyznaczonym w oparciu o wysoce zaawansowany system transportu publicznego (515 stacji) jest utworzenie do 2030 roku 140 000 miejsc postojowych dla rowerzystów. Zaspokojenie potrzeb regionu liczącego dwanaście milionów mieszkańców, którzy wykonują 9,4 mln przejazdów dziennie po drogach i ścieżkach o długości 1850 km, to nie lada wyzwanie. Inicjatywa służyła ogólnie m.in. uproszczeniu

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

systemu opłat abonamentowych u szeregu usługodawców oraz zapewnieniu bezpłatnych usług dla posiadaczy rocznej karty transportowej.

Przedsięwzięcie realizowano równolegle względem opracowywania polityki krajowej, w ramach której parking dla rowerów na dworcach ma być obowiązkowy, a także w spójności z rozwojem paryskiej sieci ekspresowej, co umożliwia uwzględnienie infrastruktury i planowania rowerowego już na etapie projektowania. Głównym celem jest umożliwienie podróży rowerem na odległość do 10-15 km od granic Paryża, a zostanie on osiągnięty za sprawą dotacji rowerowych i planów budowy systemu długoterminowego wypożyczania elektrycznych rowerów miejskich. W kontekście takiej zaplanowanej całościowo sieci, podróże rowerowe mają być, zgodnie z przyjętą wizją, wygodnym środkiem transportu umożliwiającym wykonywanie dobrze zorganizowanych przejazdów lokalnych, a także środkiem do podróżowania po całym regionie⁴⁶.

⁴⁶ <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

4) Przesyłki

30% łącznych emisji dwutlenku węgla w Europie pochodzi z sektora przewozów towarowych. Jednym z najskuteczniejszych sposobów na ograniczenie emisji jest ograniczenie liczby przejazdów i prób doręczeń. Im mniej przejazdów musi wykonać pojazd, aby dostarczyć przesyłkę, tym niższy poziom emisji. Każdy zwrot przesyłki powoduje wydłużenie czasu transportu, liczby używanych pojazdów i zużycia paliwa. Klienci poprzez jasne opisy na produktach powinni być zachęceni do podejmowania mądrych decyzji zakupowych i powinni mieć świadomość skutków ich decyzji, aby można było ograniczyć prawdopodobieństwo zwrotów, ruchu lokalnego i oddziaływania na środowisko. Usługi kurierskie mogą być bardziej zrównoważone, jeżeli korzystać się będzie z takich środków transportu, jak pojazdy elektryczne czy rowery dostawcze, które często zapewniają większą wygodę i wydajność, co czyni je idealnym wyborem na dostawę na ostatnim odcinku do miejsca docelowego.

4a) Miejskie dostawy towarów

Ostatnie kilka lat przyniosło wykładniczy wzrost transakcji handlu elektronicznego. Pandemia COVID-19 spowodowała lawinowy wzrost liczby zakupów internetowych, ponieważ ludzie nie mogli chodzić do sklepów z powodu obostrzeń lub unikali zakupów stacjonarnych, aby uchronić się przed infekcją. Około 40% ludzi w Europie zamieszkuje obecnie w obszarach miejskich⁴⁷. Wydajne i ekologiczne dostawy w ciągle rozwijających się obszarach miejskich coraz bardziej zyskują na popularności. Jednym z powodów są zintensyfikowane działania władz miejskich służące ograniczeniu wpływu zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych poprzez takie rozwiązania, jak przepisy regulujące dostęp pojazdów do miast. Ponadto ludzie coraz częściej decydują się na zakupy przez internet, często nie biorąc pod uwagę wpływu takich zakupów na łańcuch dostaw i mobilność miejską.

Na szczęście istnieje wiele rozwiązań alternatywnych wobec pojazdów silnikowych zasilanych paliwem. Są to chociażby rowery dostawcze, które mogą być wydajniejsze niż samochody dostawcze, co pokazało badanie⁴⁸ przeprowadzone niedawno w Londynie. Z badania tego wynikało, że elektrycznymi rowerami bagażowymi można dostarczać towary w centrach miast o 60% szybciej niż samochodami dostawczymi. W przypadku rowerów zarówno prędkość, jak i wydajność jest większa niż samochodów dostawczych, ponieważ rowery osiągają większą średnią prędkość i w analizowanym przykładzie umożliwiły dostarczenie dziesięciu paczek na godzinę, podczas gdy samochodem dostawczym dostarczono ich sześć.

Rower dostawczy jest zatem wspaniałym sposobem na ograniczenie przez firmy poziomu emisji pochodzącej z floty dostawczej, ponieważ stanowi skuteczny wyraz zobowiązania do przeciwdziałania zmianie klimatu, o ile idą za tym strategię zrównoważonego rozwoju realizowane na wcześniejszych etapach łańcucha dostaw. Dzisiejsi konsumenci są w coraz większym stopniu świadomi zagadnienia zrównoważonej działalności, a rowery dostawcze to prosty i widoczny sposób na to, aby informować wszystkich o podejmowaniu działań na rzecz ochrony środowiska.

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

⁴⁸ Badania wykazały, że rowery cargo dostarczają towar szybciej i czystiej niż samochody dostawcze | Road transport | The Guardian⁴⁹ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

Oprogramowanie do koordynacji dostaw w Groningen (Holandia)

Idealny przykład wykorzystania rowerów dostawczych do usprawnienia doręczania towarów pochodzi z holenderskiego miasta Groningen. Miasto zawsze wyróżniało się aktywizmem w dziedzinie starań na rzecz ochrony środowiska, a w 2014 roku otrzymało doroczną nagrodę dla najlepszej gminy w Holandii w zakresie zrównoważonej mobilności. Miasto dąży też do osiągnięcia zerowego poziomu emisji w dziedzinie dostaw do 2025 roku poprzez uczestnictwo w kilku projektach finansowanych z UE, takich jak SURFLOGH⁴⁹ i ULaaDs⁵⁰. Dzięki temu projektowi miasto zdołało poprawić swoją strukturę logistyczną, koordynując przejazdy w nowatorskim i wydajnym programie planowania tras, a także przekierowując dostawy do nowego centrum logistycznego usytuowanego bliżej centrum. Ponadto paczki są transportowane bezemisyjnymi elektrycznymi rowerami dostawczymi, co pozwala ominąć miejski ruch uliczny dzięki specjalnym pasom dla rowerów.

Miasta na całym świecie nie muszą już działać wyłącznie w oparciu o zasadę udostępniania znacznej części obszarów miejskich samochodom i pojazdom usługowym, skoro zamiast tego mogą obsłużyć rosnącą liczbę mieszkańców w inny sposób, a jednocześnie promować zrównoważoną mobilność miejską⁵¹.

Zmiana organizacji dostaw miejskich w Barcelonie (Hiszpania)

Barcelona podejmuje intensywne działania, by promować dostawy towarów w sposób zapewniający niski poziom oddziaływania. Służy to promowaniu korzystania z rowerów elektrycznych i małych samochodów dostawczych przy dostawach w obszarach o niskiej intensywności ruchu, co ma ograniczyć wpływ miejskiego transportu towarów na środowisko.

Istotnym celem dla drugiego co do wielkości miasta Hiszpanii jest neutralność klimatyczna. Z tego względu Barcelona dąży do utworzenia na terenie miasta małych węzłów zrównoważonej mobilności miejskiej. Obecnie funkcjonują już dwa takie obiekty, a pozostałe są w trakcie budowy. Zdaniem przedstawicieli władz miasta niektóre dzielnice wybrały już lokalizacje przyszłych węzłów. Aktualny program dotacji funkcjonujący w Barcelonie, który służy wspieraniu zakupu elektrycznych rowerów dostawczych i dotowaniu tworzenia przez gminy małych węzłów logistycznych ma zostać rozszerzony na obszar metropolitalny Barcelony.

Granty będą przyznawane jako nagrody dla tych miast obszaru metropolitalnego Barcelony, w których istnieją strefy niskiej emisji. Niebagatelne znaczenie dla zapewnienia skutecznej realizacji przedsięwzięcia z myślą o zrównoważonym rozwoju, ma współpraca organów publicznych i prywatnych podmiotów zainteresowanych. Miasta mogą bowiem wspierać prywatne inicjatywy poprzez finansowe wspieranie projektów w dziedzinie mobilności.

⁴⁹ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

⁵⁰ <https://ulaads.eu/>

⁵¹ [City Hub Groningen | e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme Groningen has the most sustainable mobility in 2013 \(the Netherlands\) | Eltis](#)
[10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it](#)

[Badania wykazały, że rowery cargo dostarczają towar szybciej i czystiej niż samochody dostawcze | Road transport | The Guardian](#)

4b) Regulacje dotyczące dostępu pojazdów do miast i strefy niskiej emisji

Regulacje dotyczące dostępu pojazdów do miast (Urban Vehicle Access Regulations - UVAR) i strefy niskiej emisji (Low Emission Zone - LEZ) to środki wprowadzane w celu poprawy jakości powietrza w obszarach miejskich, ponieważ mają one wpływ na zdrowie i oczekiwaną długość życia. Ponadto regulowanie dostępu poszczególnych pojazdów pomaga ograniczyć ruch w wyznaczonych obszarach, co pozwala na korzystanie z przestrzeni miejskiej przez użytkowników aktywnych środków transportu przy mniejszym zagrożeniu ze strony pojazdów. Od czasu wprowadzenia tych strategii wiele obszarów przekształcono w sposób sprzyjający większej mobilności pieszych, rowerzystów i innych użytkowników dróg pochodzących z grup społecznie wrażliwych. Dodatkowy pozytywny skutek wprowadzenia UVAR i LEZ to ograniczenie zanieczyszczenia hałasem oraz mniejszy poziom stresu i lęku wywołanego hałasem ulicznym.

Rozszerzenie UVAR w Parmie

Włoskie miasto Parma znajduje się w regionie Emilia Romagna, w centrum Doliny Po. Parma mierzy się z szeregiem problemów związanych ze słabą jakością powietrza. Dzięki uczestnictwu w finansowanym przez UE projekcie Dynaxibility4CE⁵², miasto to wykonało istotny krok w stronę uregulowania dostępu pojazdów prywatnych do miasta i okolicy oraz organizacji ruchu.

Pierwszym etapem w tworzeniu lub wzmocnieniu regulacji dotyczących dostępu pojazdów do miasta jest dokumentacja już rozpoczętych przedsięwzięć i obowiązujących planów miejskich. W 2021 roku Parma zainicjowała projekt „Obszar zielony”, który stanowił ważny krok w kierunku bardziej zrównoważonej przyszłości. Obszar zielony jest strefą niskich zanieczyszczeń graniczącą z głównymi obwodnicami miasta. Począwszy od maja 2022 roku zintensyfikowano działania związane z organizacją ruchu obowiązujące od poprzedniej zimy, przewidziane w regionalnym planie przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza⁵³. Ponadto dostęp do centrum miasta będzie w większym stopniu regulowany z myślą o środowisku: obszar w obrębie bulwarów Parmy powinien stawać się przestrzenią w coraz większym stopniu przyjazną dla pieszych i rowerzystów. Historyczne centrum miasta to tzw. obszar niebieski, obejmujący strefę niskiej emisji i wyspy środowiskowe, gdzie obowiązują specjalne zasady dotyczące tranzytu i parkowania. W tym obszarze mogą poruszać się i parkować samochody elektryczne lub hybrydowe.

5) Planowanie i polityka

Kolejny rozdział, zatytułowany „Planowanie i polityka” skupia się na przekształcaniu ścisłych centrów miast w miejsca bardziej ekologiczne, zróżnicowane i inkluzywne, które umożliwiają bezpieczne i wydajne współistnienie różnych środków transportu. Urbanistyka i rozwój infrastruktury są ze sobą ściśle powiązane. Wymogi dotyczące przestrzeni i dystrybucja infrastruktury i sieci wpływają na konfigurację obszarów miejskich.

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

⁵³ Limitazioni alla circolazione PAIR 2021 dal 1/10 al 31/12 - www.infomobility.pr.it

Rozwój infrastruktury niesie ze sobą kilka wyzwań: tworzy połączenia, ale jednocześnie skutkuje powstaniem niepożądanych, fizycznych barier, które mogą negatywnie oddziaływać na lokalne społeczności. Zrównoważona infrastruktura transportowa powinna zatem służyć unikaniu, minimalizowaniu i rekompensowaniu negatywnych skutków dla osób, społeczności i ekosystemów, ponieważ infrastruktura ta w sposób nieunikniony ulega rozszerzaniu, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu użytkowników miejskich. Zrównoważony transport i zrównoważony rozwój miast są ze sobą wzajemnie powiązane i odgrywają ważną rolę w normalizacji rozsądnych praktyk bardziej przyjaznych środowisku. Jednym z największych wyzwań, z jakimi mierzą się miasta i miasteczka jest zapewnienie, by infrastruktura i mobilność były w pełni zrównoważone pod każdym względem: gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Budowanie zrównoważonej infrastruktury oznacza rozbudowę systemu wspierania usług w harmonii ze środowiskiem i w odpowiedzi na potrzeby ludzi.

5a) Planowanie infrastruktury

W erze ekologicznej transformacji wszystkie sektory zaangażowane w łańcuch dostaw oraz transport pasażerów i towarów muszą inwestować w zrównoważony rozwój i rozbudowę „inteligentnej” infrastruktury. Aby sprostać wyzwaniom związanym z kryzysem klimatycznym, w nadchodzących latach należy sfinansować dużą liczbę inwestycji publicznych, by wdrożyć w europejskich miastach ambitne plany dotyczące mobilności oraz plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Rozbudowa zrównoważonej infrastruktury musi wiązać się z nowymi kompetencjami, jeśli chodzi o cyfryzację, organizację pracy i współpracę z sektorem prywatnym.

Znaczenie inwestycji w zrównoważoną infrastrukturę w Pradze (Czechy)

Aby stworzyć zrównoważony i dostępny system sieci transportu pozwalający poprawić mobilność ludzi i towarów, stolica Czech planuje zainwestować 14 mln euro w budowę ścieżek rowerowych i innego rodzaju infrastruktury rowerowej. Inwestycje mają zarazem służyć finansowaniu badań i projektów, które wspierają zrównoważoną mobilność w mieście.

Ponieważ zapotrzebowanie na aktywną mobilność w Pradze i w całej Europie nieustannie wzrasta, infrastruktura rowerowa jest wspaniałą inwestycją, aby wspierać tego rodzaju rozwój. Początkowy etap prac nad rozwojem infrastruktury obejmował badanie potrzeb rowerzystów, które pozwoliło ocenić, jakie obszary będą najbardziej odpowiednie do budowy ścieżek rowerowych, parkingów dla rowerów i punktów serwisowych. Innym ważnym punktem była współpraca między organami publicznymi a lokalnymi szkołami, które miały przedstawić swoje potrzeby, ponieważ miasto promuje dojazdy rowerem do szkoły poprzez finansowanie stojaków rowerowych w okolicy budynków szkół.

Dostrzegając rosnącą liczbę rowerzystów Praga korzysta na tworzeniu infrastruktury rowerowej, ponieważ zyskuje w zamian mniejsze zanieczyszczenie powietrza, mniejszy poziom hałasu, zdrowszych mieszkańców i lepszy poziom ich sprawności fizycznej.

Przekształcenie parkingu samochodowego w miejskie centrum konsolidacyjne w Madrycie (Hiszpania)

W mieście takim jak Madryt, gdzie liczba mieszkańców sięga prawie 3,5 miliona, logistyka miejska ma olbrzymie znaczenie dla funkcjonowania miasta. Według oficjalnych danych Rady Miasta Madrytu, miejska dystrybucja towarów odpowiada za 10% ruchu miejskiej floty, 20% zatorów ulicznych w godzinach szczytu i 30% zanieczyszczeń powietrza. Właśnie dlatego opracowano strategię służącą stawieniu czoła temu wyzwaniu poprzez budowę miejskiego centrum konsolidacyjnego (UCC) usytuowanego na parkingu samochodowym przy Plaza Mayor. UCC usytuowane w historycznym centrum miasta to rozwiązanie, które ma ograniczać skutki dystrybucji towarów. Pozwala dystrybuować towary do 150 000 mieszkańców, oferując usługi B2C (business-to-customer) i B2B (business-to-business) w obrębie madryckiej strefy niskiej emisji. Będzie to możliwe dzięki przekształceniu dawnego parkingu samochodowego w centrum logistyczne wyposażone w pojazdy elektryczne, w tym rowery dostawcze i dodatkowe rozwiązania pozwalające na transport towarów.

Większe pojazdy, jak samochody dostawcze i ciężarówki, będą dostarczać towary na parking przy Plaza Mayor w spokojnych porach, takich jak wczesne godziny poranne, a tam przesyłki będą sortowane i rozdzielane do mniejszych pojazdów, które będą kontynuować dostawę. Przykład ten pokazuje, w jaki sposób transformacji ekologicznej musi towarzyszyć rozwój nowych struktur promujących system zrównoważonej mobilności.

5b) Plany zrównoważonej mobilności miejskiej

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) to strategiczny i wizjonerski plan długoterminowy, który za sprawą stosowanej polityki i realizacji przedsięwzięć ma służyć poprawie miejskiej mobilności pasażerów i dostaw towarów w miastach. Interwencje przedstawione w planie mają ponadto zasadniczy cel ograniczenia ruchu samochodowego i ogólnej poprawy jakości życia. Cel ten zostaje osiągnięty poprzez skupienie się na mobilności, ale i zwrócenie uwagi na inne dziedziny życia, takie jak rewitalizacja przestrzeni miejskiej oraz zwiększenie uprzywilejowania pieszych w dzielnicach. Wśród głównych założeń należy wymienić ograniczenie oddziaływania miasta na środowisko przez optymalizację obszarów miejskich, poprawę bezpieczeństwa na drodze i wydajności systemu mobilności, włączenie w przestrzeń wszystkich użytkowników dróg oraz ochronę szczególnie narażonych użytkowników dróg, takich jak dzieci, osoby z niepełnosprawnościami i rowerzyści.

Komisja Europejska wspiera przyjmowanie planów mobilności miejskiej, zapewniając kompleksowe informacje i wytyczne oraz zachęcając do ich tworzenia wszystkie europejskie miasta zaklasyfikowane jako węzły miejskie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Głównymi podmiotami zaangażowanymi w tworzenie planów zrównoważonej mobilności są więc gminy. Zachęca się jednak krajowe i regionalne organy administracyjne, by odgrywały kluczową rolę w tworzeniu krajowych ram wsparcia, aby wzmocnić miasta i regiony w tym procesie.

Ramy SUMP dzielą się na cztery etapy, na które składa się wiele działań. Każdy z czterech etapów rozpoczyna się i kończy celem pośrednim, który odpowiada decyzji lub rezultatowi, które są niezbędne, by przejść do kolejnego etapu. Wszystkie etapy i działania należy jednak uznać za elementy ciągłego cyklu planowania, ulegającego nieustannemu doskonaleniu w miarę trwania procesu.

Więcej informacji o planach zrównoważonej mobilności miejskiej można znaleźć w poświęconej im sekcji na platformie ELTIS⁵⁴.

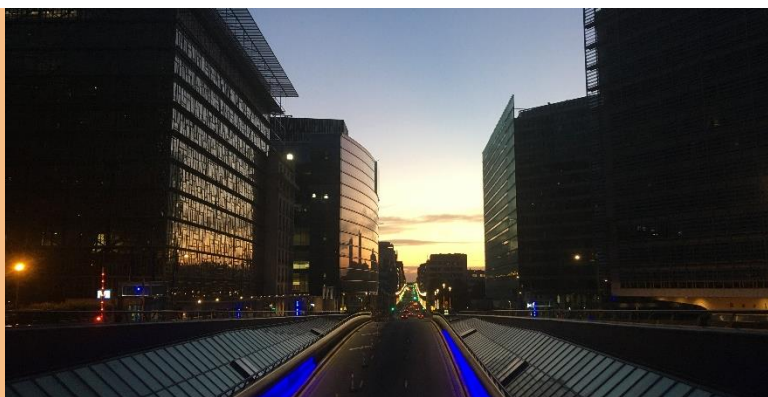
Ważne zmiany w Brukseli wynikające z planów zrównoważonej mobilności miejskiej

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) musi spełniać określone potrzeby ludzi i przedsiębiorstw związane z mobilnością. Komisja Europejska przyznaje nagrodę za plan zrównoważonej mobilności miejskiej, aby docenić miasta lub lokalne władze, które najlepiej poradziły sobie z konkretnymi aspektami planowania związanymi z tematem danego roku. Za procedurę przyznawania nagrody odpowiada konsorcjum organizujące EUROPEJSKITYDZIEŃMOBILNOŚCI.

Bruksela wygrała 5. i 8. edycję nagród za SUMP, dając doskonały przykład tego, jak można łączyć potrzeby dotyczące ludzi i towarów oraz polepszać jakość życia. Stolica Belgii jest znana z tego, że ma największą w Europie przestrzeń dla pieszych, dzięki czemu ludzie mogą beztrudno korzystać z większości obszaru centrum miasta, nie obawiając się samochodów. Ponadto na większości ulic w mieście obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/godz., co pomaga zapobiegać wypadkom i zwiększa bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Za sprawą ograniczenia prędkości do 30 km/godz. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych zmniejszyła się do 30, podczas gdy średnia w poprzednich pięciu latach wynosiła 44,2.

Jednym z problemów, nad którego rozwiązaniem miasto musi nadal zdecydowanie pracować, jest system transportu towarów. Aby go rozwiązać, Bruksela przyjęła plan mobilności miejskiej dla transportu towarów, który opiera się na trzech wytycznych:

- 1) Usprawnienie przejazdów, by ograniczyć do minimum ich wpływ na przestrzeń publiczną i zmniejszyć obciążenie pracą kurierów
- 2) Usprawnienie systemu dostaw towarów
- 3) Zwiększenie wykorzystania pojemności pojazdów dostawczych, aby ograniczyć do minimum „wożenie powietrza”.



© Niklas Schmalholz

Dodatkowo w planie przewidziano inwestowanie w niskoemisyjne i bezemisyjne pojazdy dostawcze oraz przebudowę obszarów załadunku i rozładunku w wybranych dzielnicach⁵⁵.

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

⁵⁵ Brussels' zone 30: 5 months on (brusselstimes.com)

Zwycięzcą ostatniej edycji nagród SUMP jest Tampere (Finlandia)

W 2021 roku nagroda za SUMP trafiła do Tampere – trzeciego co do wielkości miasta w Finlandii. Ponieważ tematem przewodnim zeszłorocznej edycji nagrody było zdrowie, Tampere miało doskonałe argumenty, by przekonać niezależne jury. Miasto liczące około 250 000 mieszkańców dąży do poprawy zdrowia fizycznego i psychicznego mieszkańców poprzez konkretne kampanie na rzecz mobilności. Pracuje nad tym specjalny dział edukacyjny miasta Tampere, który z jednej strony testuje różne działania pilotażowe, takie jak aktywne przejazdy do szkoły rowerem, poruszanie się pieszo lub hulajnogą, czy też kampanie dotyczące przejść dla pieszych, a z drugiej strony podkreśla kluczową rolę mobilności dla tworzenia przestrzeni miejskiej wysokiej jakości. Nadrzędnym celem jest ograniczenie indywidualnych przejazdów samochodami osobowymi o około 30%, co jest ambitnym założeniem, biorąc pod uwagę, że mieszkańcy fińskich miast podczas długich miesięcy zimowych mają do czynienia z niskimi temperaturami i śniegiem.

Jak wspomniano, jednym z decydujących argumentów za przyznaniem nagrody temu miastu, była część jego SUMP poświęcona „zdrowiu i środowisku”, opublikowana w 2021 roku⁵⁶. Chociaż jakość powietrza w Tampere jest dobra, a poziom zanieczyszczenia hałasem niski w porównaniu z innymi miastami europejskimi, 15% mieszkańców jest narażona na hałas przekraczający próg 55 decybeli. Celem jest zatem stworzenie „harmonijnej struktury społecznościowej, która zmniejsza presję na sieć ulic. Zagęszczenie struktury miejskiej tworzy lepsze warunki dla funkcjonalnego transportu publicznego oraz przemieszczania się rowerem i pieszo”. Kolejnym filarem działań, który ma zmniejszyć obciążenie ruchem samochodowym, jest aktywna mobilność. Planowane są lokalne rozwiązania dla pieszych i rowerzystów, obejmujące poprawę chodników i analizę możliwości wdrożenia regulacji dotyczących dostępu pojazdów do miasta. Ogólnie rzecz biorąc, Tampere startuje z wysokiego poziomu, ale ma ambitny plan, który chce zrealizować do końca bieżącego cyklu SUMP, przypadającego na 2030 rok.



© Raland

⁵⁶ <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

Autorzy:

POLIS sieć miast i regionów na rzecz innowacyjnych rozwiązań transportowych

Niklas Schmalholz

NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer

MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice

LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES

info@mobilityweek.eu

#MobilityWeek

