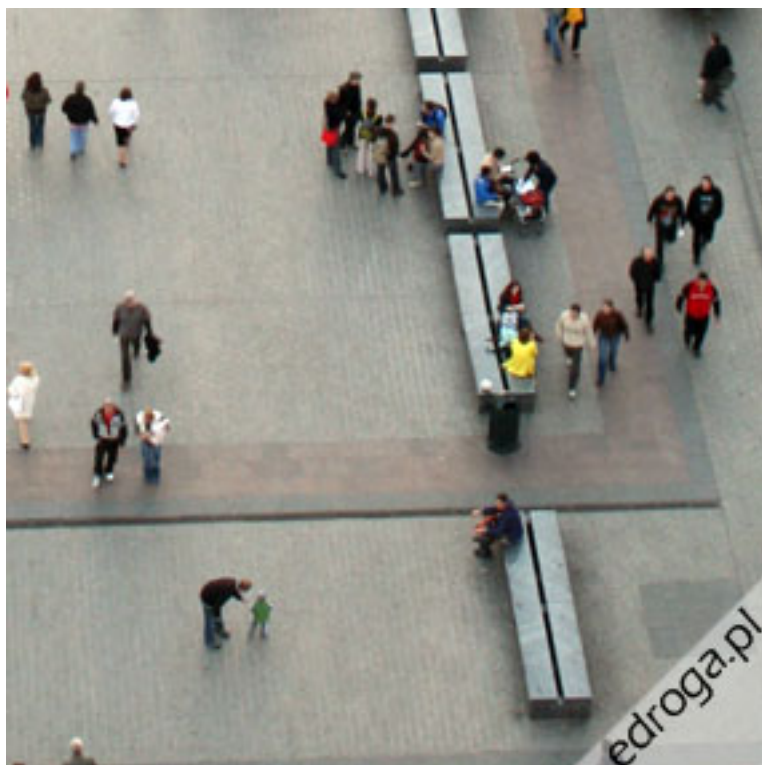




Brest opracował kompleksowy plan redukcji emisji gazów cieplarnianych. Oprócz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) będzie on zawierał wskazówki dotyczące użytkowania gruntów, mieszkalnictwa oraz klimatu i energii. To kompleksowe i zintegrowane podejście powinno zwiększyć spójność w określaniu środków zrównoważonego rozwoju. Ponadto, doprowadziło ono do zmian jakościowych w SUMP, a także lepszego zrozumienia przez społeczeństwo i wszystkie zaangażowane strony strategicznych priorytetów rozwoju miasta.

Brest jest najbardziej wysuniętym na zachód miastem we Francji i drugim pod względem liczby ludności miastem w Bretanii. W 2010 roku zdecydowano tam o zaktualizowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a także ogólnego planu zagospodarowania przestrzeni oraz ochrony środowiska w zakresie klimatu i energii. Oszacowano, że za 33 proc. emisji gazów cieplarnianych odpowiedzialny jest transport, z czego 62 proc. pochodzi od samochodów prywatnych.

Celem opracowanego planu generalnego dla miasta jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20 proc. do 2020 roku i kolejne 80 proc. do 2050 roku. Spójność założeń i rozwiązań w projektach składowych, dotyczących zrównoważonego transportu, zagospodarowania przestrzeni, ochrony klimatu i zużycia energii, uznano za niezbędne do osiągnięcia tego celu. Np. cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej sformułowano na podstawie analizy terytorialnej i priorytetów określonych w planie zagospodarowania. Należą do nich:

- wzrost atrakcyjności aglomeracji dzięki lepszej efektywności głównych sieci transportowych,

Brest aktualizuje SUMP

Utworzono: piątek, 23, maj 2014 09:01 Ilona Hałucha

- sprawienie, aby bardziej ekologiczne środki transportu stały się atrakcyjniejsze dla mieszkańców i przedsiębiorców,
- zapewnienie ciągłości sieci transportowych,
- pomoc obywatelom w przyjęciu nowego stylu życia, który uwzględni zrównoważoną mobilność.

Cały proces od podjęcia decyzji o aktualizacji planów do ich opracowania trwał 3 lata. W styczniu br. rada miasta zatwierdziła nowy, zintegrowany plan. Całkowity koszt jego przygotowania (wynagrodzenia dla pracowników i opłacenie powiązanych z nim badań) wyniósł około 2 mln euro. Szacunkowe koszty realizacji SUMP w ciągu następnych 10 lat wynoszą natomiast około 538 mln euro.

Pierwszym krokiem była aktualizacja analizy terytorialnej w 2011 roku, która brała pod uwagę czynniki demograficzne, ekonomiczne i ekologiczne. Ponadto, przeprowadzono badania techniczne dotyczące urbanistyki, mieszkalnictwa, transportu czy rozwoju gospodarczego. Kolejny, 2012 rok był poświęcony zdefiniowaniu głównych strategicznych kierunków rozwoju terytorialnego. Prace nad tym zakończono w 2013 roku.

Podczas tego procesu wszystkie potrzebne służby miejskie (pracujące nad planowaniem urbanistycznym, rozwojem gospodarczym, transportem, mieszkalnictwem, energetyką i ekologią) były w nim zaangażowane. Nad ogólną koordynacją czuwał wyznaczony techniczny kierownik projektu. O postępie prac regularnie informowany był komitet sterujący, składający się z wybranych przedstawicieli rady miasta i okolicznych gmin.

To skoordynowane podejście i aktualizacja wielu planów na raz spowodowała, że nastąpiły zmiany jakościowe w rozwiązaniach dotyczących zrównoważonej mobilności. Aby osiągnąć cele transportowe i jednocześnie zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych zdecydowano się na budowę linii tramwajowej. Inny przykład to rewitalizacja centrów miast dzięki tworzeniu stref z dostępem do sieci transportu publicznego.

W celu zwiększenia atrakcyjności tych obszarów określono szczegółowe wytyczne poświęcone projektowaniu przestrzeni publicznej, podkreślono znaczenie rzadszego korzystania z prywatnych samochodów oraz poprawę infrastruktury pieszej i rowerowej, a także zdefiniowano środki stymulujące rozwój carpoolingu i carsharingu.

Wszystkie te zaplanowane działania muszą być wdrożone jednocześnie, aby faktycznie osiągnąć cel w postaci zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Zmiany jakościowe dotyczą także:

- nowej klasyfikacji sieci ulicznej: drogi główne, przeznaczone dla samochodów, łączące aglomerację, główne drogi miejskie, przeznaczone dla samochodów i

transportu publicznego oraz pozostałe ulice, zaprojektowane z myślą o rowerzystach i pieszych;

- długoterminowej wizji rozwoju sieci transportu publicznego, spójnego z rozwojem obszarów miejskich, w tym odpowiednią lokalizację węzłów multimodalnych;
- nowej organizacji ruchu samochodowego w centrum miasta i dzielnic, w tym nowych przepisów parkingowych;
- wytycznych w zakresie użytkowania gruntów i rozwoju sieci transportowych w obszarach najsilniejszego rozbudowy miasta.

Takie zintegrowane podejście do planowania w dziedzinie użytkowania gruntów, mobilności, mieszkalnictwa i energetyki jest teraz wymagane w dużych francuskich aglomeracjach. Choć uzyskanie kompleksowego obrazu jest łatwiejsze na małych obszarach, to jednak większe ośrodki mają silniejsze zaplecze personalne, co pozwala na głębszą analizę. Kolejną zaletą jest lepsze zrozumienie decyzji podejmowanych przez władze lokalne oraz zaangażowanie opinii publicznej. Poza dostępem do informacji za pośrednictwem strony internetowej, w Breście zorganizowano trzy spotkania, na których zaprezentowano analizę terytorialną, strategiczne wytyczne w dziedzinie rozwoju oraz wyniki całego planu. Ponadto, w ostatniej fazie projekt został poddany pięcioletniowym konsultacjom społecznym.

IH

Źródło: Eltis