

Nowe wzorce mobilności z Programu Południowego Bałtyku

Utworzono: środa, 16, październik 2013 08:20 Agnieszka Serbeńska



W 2011 r. Komisja Europejska opublikowała dokument pt. „Biała księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. W tym unijnym dokumencie podkreślono potrzebę zmian w zasadach funkcjonowania transportu. Zapisy Białej księgi zawierają również szereg sugestii odnoszących się do tworzenia nowych wzorców mobilności, diametralnie odmiennych od dotychczasowych nawyków transportowych. Tym przemianom służą działania realizowane w programach dofinansowywanych z unijnego budżetu. Oryginalnym przykładem jest Program Południowy Bałtyk, w ramach którego realizowane są projekty o charakterze międzynarodowym właśnie między innymi służące wymianie doświadczeń i dobrych praktyk w przedsięwzięciach z zakresu zrównoważonej mobilności.

Program Europejskiej Współpracy Terytorialnej obejmuje 52 przedsięwzięcia, których wspólnym celem jest przełamanie podziałów, jakie wprowadzają granice państw, a tym samym wspomaganie europejskiej integracji na poziomie lokalnym. Częścią tej inicjatywy jest Program Południowego Bałtyku. Obejmuje on zasięgiem obszar zamieszkały aż przez 9 mln osób. W Programie uczestniczą nadbałtyckie regiony i ich miejskie ośrodki z: Polski (podregiony: szczeciński, koszaliński, słupski, gdański, Gdańsk – Gdynia – Sopot; obszarem przyległym jest podregion elbląski), Szwecji (regiony Kalmar, Blekinge, Skane oraz region przyległy Kronoberg), Niemiec (obszary landu Meklemburgia/Pomorze Przednie: Greifswald, Rostock, Stralsund, Wismar, Bad Doberan, Nordvorpommern, Nordwestmecklenburg, Ostvorpommern, Rügen, Uecker-Randow), Danii (regionalny okręg Bornholm oraz obszar przyległy: Zealand) i Litwy (region Kłajpeda oraz jako regiony przyległe: Taurage i Telsiai).

Nowe wzorce mobilności z Programu Południowego Bałtyku

Utworzono: środa, 16, październik 2013 08:20 Agnieszka Serbeńska

Program Południowego Bałtyku jest finansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Całkowity budżet programu na lata 2007-2013 wynosi 75 342 210 euro, w tym środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego sięgają 60 735 659 euro. Ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego polscy, litewscy oraz niemieccy partnerzy uzyskali dofinansowanie w wysokości do 85 proc. kosztów kwalifikowanych projektu, natomiast partnerzy ze Szwecji i Danii do 75 proc.

W Programie Południowego Bałtyku mieści się projekt „Abc.multimodal”. Partnerami w jego realizacji są trzy miasta: Rostok, Gdańsk i Kalmar oraz dwie organizacje pozarządowe: stowarzyszenie z Rostoku reprezentujące rowerzystów i Polska Unia Mobilności Aktywnej (PUMA). Projekt zaplanowany jest na 36 miesięcy; zakończy się w czerwcu przyszłego roku. Uzyskał on 1,18 mln euro dofinansowania.

Wyznaczonym dla niego celem jest uzyskanie poprawy dostępności rowerowej poprzez zintegrowanie ruchu i transportu rowerowego w ramach multimodalnego systemu transportu. – Mówimy tu więc o transporcie wielogałęziowym, czyli o mobilności multimodalnej. Z jednej strony obejmuje to twarde rozwiązania, czyli infrastrukturę. Drugim elementem są działania miękkie. Projekt „Abc.multimodal” obejmuje zatem oba te aspekty – podkreśla Thomas Möller, menadżer ds. komunikacji w projekcie „Abc.multimodal”.*

Thomas Möller podkreśla, że idea projektu przekazywana jest w haśle: Jazda rowerowa łączy! Otóż z jednej strony łączy partnerów projektu, czyli miasta którym zależy na rozwoju ruchu rowerowego. Do projektu każde wnosi odmienne doświadczenia wynikające z krajowych uwarunkowań historycznych, kulturowych czy wreszcie geograficzno-klimatycznych. Miasta ponadto uzupełniają się pod względem sposobów i forma funkcjonowania miejskich struktur administracyjnych. W tym przypadku istotne są też doświadczenia kolejnych dwóch partnerów projektu reprezentujących organizacje pozarządowe. Z drugiej strony elementem łączącym w tym projekcie jest dążenie do poprawy dostępności rowerowej i wypromowanie ruchu rowerowego.

Każdy z partnerów projektu osobno określił grupy docelowe, na dotarciu do których koncentrują swoje działania. Rostok wybrał jako grupę docelową osoby dojeżdżające do pracy, oraz studentów i uczniów dojeżdżających do uczelni i szkół. Ponadto działania ukierunkowano na konkretny obszar miasta, to jest na teren pomiędzy centrum a północo-zachodnią stroną. Gdańsk z kolei w tym projekcie postawił na grupę firm medialnych i dziennikarzy. Uznano bowiem, że to co o ruchu rowerowym przekazują dziennikarze jest istotne dla jego właściwej promocji. W przypadku Kalmaru grupą docelową są przedstawiciele sklepów detalicznych oraz ich klienci. Działania skoncentrowano w trzech obszarach, tam gdzie najczęściej jeździ się po zakupy, a więc na centrum miasta i na popularnych centrach handlowych.

Z kolei odrębny projekt, realizowany przez partnerów z Niemiec i Szwecji, dotyczy tworzenia wzorca mobilności na obszarach pozamiejskich. Projekt „Mobile Together”, czyli Mobilni Razem, ma zachęcać do wykonywania wspólnych podróży jednym samochodem, na przykład do pracy. Projekt skupia się na działaniach w

obszarach pozamiejskich, ponieważ tam z reguły nie funkcjonuje komunikacja publiczna, bądź jej kursy odbywają się w ograniczonym zakresie. W takich sytuacjach każda rodzina dysponuje co najmniej dwoma samochodami, a to podwyższa ich koszty utrzymania. Oczywiście indywidualnie wykorzystywane samochody stają się przyczyną zanieczyszczeń środowiska oraz tworzących się zatorów ulicznych.

Projekt zatem promuje ideę „Car sparing”. Chodzi w tym przypadku o umawianie się z sąsiadami na jazdę do miasta. W tym projekcie wykorzystywany jest system komputerowy, w którym rejestruje się samochód i liczbę wolnych miejsc bądź wpisuje się własne zapotrzebowanie na podróż do danego miejsca i w określonym czasie. System przede wszystkim ma ułatwić porozumienie się w sprawie regularnych, codziennie wykonywanych dojazdów do pracy czy na uczelnię.

- „Car sparing” oznacza nie tylko mniej samochodów na drogach, a tym samym ochronę środowiska przed zanieczyszczeniem. Istotnym aspektem tego projektu jest wzmacnianie więzi społecznych poprzez poznawanie nowych osób w zamieszkiwanym regionie – podkreśla Karoline Alvånger, koordynator projektu „Mobile Together”.**

Projekt rozpoczął się w tym roku. Między innymi zajmie się on badanie rynku wspólnych dojazdów. Jak zaznacza Karoline Alvånger, badania zwyczajów mobilnych umożliwiają systemy informatyczne, na przykład aplikacje na telefony komórkowe, które gromadzą dane o godzinach i porach dnia wykonywania podróży. Natomiast w praktyce taki system pozwala automatycznie wyszukać osoby o podobnych zwyczajach i potrzebach komunikacyjnych. W ten sposób można dobrać się w celu wspólnego wyjazdu samochodem do miasta, do pracy, na uczelnię itp. Ponadto uzupełnieniem takiego systemu może być program pokazujący gdzie aktualnie znajduje się osoba i kierowany przez nią pojazd, na który się umówiliśmy i na który właśnie czekamy. Pozwala to uniknąć obawy i zdenerwowania o to, czy dojedzie się zgodnie z planem do celu podróży. Daje to też duże poczucie bezpieczeństwa i pewności. Mało tego, są też programy, które służą ocenie osób i pojazdów umawianych na wspólne podróżowanie. Pozwala to unikać potencjalnych konfliktów poprzez niekojarzenie przez system osób, które się nie zaakceptowały wzajemnie.

Polski projekt „BAYinTRAP” postawił natomiast na młodzież, a dokładnie na kreowanie młodzieńczego potencjału w tworzeniu polityk transportowych, w tym polityk mobilności. Młodzież ma więc podpowiadać decydentom, co zrobić, by miejska przestrzeń była komunikacyjnie przyjazna wszystkim. - Młodzież znad Bałtyku wpływa na politykę transportową – tak można tłumaczyć zawarte przesłanie w akronimie stanowiącym nazwę projektu – wyjaśnia Jacek Piotrowski, koordynator projektu BAYinTRAP.***

Projekt ruszył w tym roku; jego wartość to ponad 230 tys. euro. Partnerem projektu jest Szczecinek, niemiecki Greifswald i litewska Kłajpeda. - Celem projektu jest zwiększenie dostępu społeczeństwa do procesu tworzenia przepisów, a szczególnie polityk dotyczących transportu miejskiego. Regulacje unijne i krajowe niestety nie

pozostawiają żadnego marginesu na działania i inicjatywy społeczne. Dlaczego więc w tym projekcie zależy nam na młodzieży? Odpowiedź jest oczywista: ponieważ młodzież jest kreatywna, entuzjastyczna, ale też krytyczna, prowadząca do konfrontacji z politykami samorządowymi i specjalistami transportu czy drogownictwa. Taka konfrontacja może przynieść dobre efekty. Chodzi o zbudowanie mostu porozumienia między młodzieżą a decydentami, by przyszłościowo kształtować mobilność Południowego Bałtyku - zaznacza Jacek Piotrowski.

AS

Źródło: Współpracy międzynarodowej w tworzeniu nowych wzorców transportowych został poświęcony panel dyskusyjny „Transgraniczne rozwiązania ku zrównoważonej mobilności”, który był częścią programu IV Kongresu Mobilności Aktywnej (Gdańsk, 12-13 września 2013 r.).

***Thomas Möller** - doradca ds. promocji ruchu rowerowego firm prywatnych i administracji publicznej. Dysponuje bogatym doświadczeniem projektowym; zajmuje się konsultingiem w zakresie strategicznego planowania oraz wdrażania konkretnych rozwiązań na rzecz promocji ruchu rowerowego. Razem z Hanzeatyckim Miastem Rostock zaplanował i wdrożył wiele różnych rozwiązań, które przyczyniły się do wzrostu ruchu rowerowego o 60% w przeciągu 5 lat. Od 2011 r. jest głównym specjalistą ds. komunikacji projektu „abc.multimodal” w Regionie Południowego Bałtyku, w którym uczestniczy Rostok, Gdańsk i Kalmar. Od 2007 roku jest również członkiem zespołu „team red”, firmy konsultingowej ds. zarządzania mobilnością, planowania ruchu drogowego oraz rozwoju turystyki. W ramach swojej działalności w zespole „team red” przeprowadził badania nad promocją ruchu rowerowego w historycznych miastach i parkach, dokonywał ekspertyzy polityki rowerowej Saksonii i koncepcji kampanii przeciw konfliktom w ruchu drogowym. Miał wkład w rozwój systemu wypożyczalni rowerów dla turystów „Usedomrad,” ewaluację systemu wypożyczalni rowerów publicznych w Moguncji i studiów nad udogodnieniami typu Bike&Ride przy dworcach kolejowych.

****Karoline Alvånger** pracuje dla Agencji Energetycznej Południowowschodniej Szwecji (Energy Agency for Southeast Sweden). Od kilku lat pracuje jako konsultant inżynierii energetycznej. W ESS pracuje z przedsiębiorstwami średniej i małej wielkości. Koordynuje projekty o zarządzaniu mobilnością, a przede wszystkim o ride-sharing.

*****Jacek Piotrowski** - w latach 2002 do 2005 pełnił funkcję zastępcy burmistrza Miasta Szczecinek. Dwukrotnie powołany przez Premiera Rządu RP na następcę burmistrza Białego Boru (2001 rok) i Miasta Szczecinek (2005 rok). W latach 2006 - 2009 Dyrektor Centrum Wsparcia dla Biznesu w Szczecinku. Natomiast w latach 2009 - 2012 był odpowiedzialny za upowszechnienie rezultatów projektu RENAISSANCE, projektu Inicjatywy CIVITAS +. RENAISSANCE był konsorcjum pięciu miast: Perugii (Włochy), Bath (Wielka Brytania), Szczecinka, Gorna Oryahovista (Bułgaria) i Skopje (Macedonia). Pełna nazwa projektu brzmiała: Testowanie

Nowe wzorce mobilności z Programu Południowego Bałtyku

Utworzono: środa, 16, październik 2013 08:20 Agnieszka Serbeńska

Innowacyjnych Strategii dla Ekologicznego Transportu Miejskiego w Historycznych Miastach Europy. Od 2012 zarządza projektem BAYinTRAP – Młodzież z Krajów Bałtyckich Oddziałująca na Politykę Transportową (Program Południowego Bałtyku na lata 2007 – 2013). Jest to inicjatywa dążąca do utworzenia warunków do aktywnego zaangażowania młodzieży w rozwój zrównoważonej miejskiej polityki transportowej.