



# KRAJOWY PORADNIK TURYSTYKA I ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ POLSKA



## Krajowy poradnik turystyka a zrównowazona mobilność w Polsce

Output/Deliverable no. D4.4g of the SEEMORE project

Date of preparation of this document: 09. 07. 2014

### Koordinator Projektu:

CINESI Transport Consultants, Spain

Mr. Maarten van Bemmelen

[mvanbemmelen@cinesi.es](mailto:mvanbemmelen@cinesi.es)

tel. +34 971 613714

### Autor niniejszego dokumentu:

Instytucja: PSWE

Imiona i nazwiska autorów:

Piotr Kuropatwiński, Andrzej B. Piotrowicz

email: [info@pswe.org](mailto:info@pswe.org)

Data rozpoczęcia projektu: kwiecień 2012

Data zakończenia projektu: marzec 2015

tel: +48 58 303 01 00

strona internetowa projektu:

<http://www.seemore-project.eu>

#### Zastrzeżenie prawne:

Wyłączna odpowiedzialność za treść niniejszego dokumentu ponoszą autorzy. Nie reprezentuje on opinii Wspólnot Europejskich. Komisja Europejska nie bierze odpowiedzialności za jakikolwiek skutek, który może być wynikiem wykorzystania informacji zawartych w niniejszym dokumencie.

Projekt SEEMORE jest współfinansowany z Programu Komisji Europejskiej Inteligentna Energia Europa w okresie od kwietnia 2012 roku do marca 2015 roku.

## SPIS TREŚCI

1	O PROJEKCIE SEEMORE .....	3
1.1	STRESZCZENIE PROJEKTU .....	3
1.2	KONSORCJUM PROJEKTU SEEMORE .....	3
2	STRESZCZENIE .....	4
3	GLOSSARIUSZ .....	5
4	PREZENTACJA PROJEKTU SEEMORE .....	6
4.1	INFORMACJE OGÓLNE .....	6
4.2	DZIAŁANIA REALIZOWANE W RAMACH PROJEKTU .....	6
5	ISTOTNE PROCESY ROZWOJOWE DOTYCZĄCE TURYSTYKI I ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W KRAJU .....	7
5.1	INFORMACJE OGÓLNE .....	7
5.2	SPOSÓB ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ .....	8
6	DZIAŁANIA PODEJMOWANE W RAMACH PROJEKTU SEEMORE NA POMORZU .....	21
7	PREZENTACJA PROJEKTU SEEMORE W POLSCE .....	22
7.1	PIERWSZE KRAJOWE SEMINARIUM TRANSFEROWE .....	22
7.2	DRUGIE KRAJOWE SEMINARIUM TRANSFEROWE .....	22
7.3	TRZECIE KRAJOWE SEMINARIUM TRANSFEROWE .....	22

# 1 O PROJEKCIE SEEMORE

## 1.1 STRESZCZENIE PROJEKTU

SEEMORE pokazuje, że regionalne podmioty działające w 8 europejskich przybrzeżnych regionach turystycznych są w stanie zmienić zachowania osób odwiedzających te regiony tak, by korzystały one w większym stopniu ze zrównoważonych rodzajów transportu.

Główne cele projektu są następujące:

- Podniesienie świadomości odwiedzających na temat zrównoważonej mobilności;
- Wzmocnienie współpracy między sektorem mobilności i sektorem turystyki;
- Zmianę zachowań transportowych turystów na rzecz zrównoważonych rodzajów transportu; a także
- Przekazanie informacji i doświadczeń do innych regionów turystycznych.

## 1.2 KONSORCJUM PROJEKTU SEEMORE

Partner Projektu	Kraj
CINESI Transport Consultancy (koordynator projektu)	Hiszpania
Mallorca Transports Consortium	Hiszpania
Trivector Traffic AB	Szwecja
Association of Local Authorities Fyrbodal	Szwecja
FGM-AMOR Austrian Mobility Research	Austria
Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa	Polska
Samorząd Gminy Choczewo	Polska
Klub Zrównoważonego Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego	Bułgaria
Prowincja Forli-Cesena	Włochy
Central European Initiative	Włochy
Limassol Tourist Development and Promotion Co Ltd	Cypr
Stratagem Energy Ltd	Cypr
Horários do Funchal Public Transport	Portugalia
Local Councils' Association	Malta

## 2 STRESZCZENIE

Pakiety robocze projektu SEEMORE tworzone są z zamiarem przekazywania wiedzy, zbieranej na różnych poziomach oraz wśród różnych interesariuszy w ciągu całego cyklu życia realizacji projektu.

Trzy Krajowe Seminaria Transferowe zostały zorganizowane w Polsce przez partnera projektu SEEMORE. Krajowe Seminaria Transferowe umożliwiły spotkanie przedstawicieli destynacji turystycznych, które nie uczestniczyły w realizacji projektu SEEMORE, ale stoją przed potrzebą sprostania takim samym (lub podobnym) wyzwaniom jak regiony uczestniczące w realizacji projektu SEEMORE w kategoriach zarządzania mobilnością turystów.

Celem Krajowych Seminarium Transferowych w Polsce było upowszechnienie innowacyjnego podejścia do zarządzania mobilnością turystów opracowanych w ramach projektu SEEMORE, ułatwiając w ten sposób i zachęcając do transferu najlepszych praktyk w tej dziedzinie. Jeśli chodzi o gminę Choczewo (jedną ze 121 gmin Pomorza), ograniczona skala gminy była poważnym wyzwaniem dla zorganizowania jakichkolwiek działań przekazywania doświadczeń.

Krajowy Poradnik na temat turystyki i zrównoważonej mobilności został przygotowany przez partnera projektu SEEMORE po zorganizowaniu pierwszych trzech Krajowych Seminarium Transferowych. Zgodnie ze wspólnym podejściem, Krajowy Poradnik na początku omawia w skrócie projekt SEEMORE, następnie przedstawia ogólny obraz rozwoju turystyki i zrównoważonej mobilności i wreszcie przedstawia listę działań wdrażanych w ramach projektu SEEMORE.

Ponieważ dostępne środki umożliwiły zorganizowanie trzech wydarzeń takiego typu, zdecydowano się zorganizować trzy Krajowe Seminaria Transferowe (a więc wtedy, gdy większość działań przewidzianych do realizacji w gminie Choczewo będzie w trakcie wdrażania lub po ich wdrożeniu) angażujące interesariuszy i regiony transferowe z całego kraju.

Dzięki istniejącym synergiom i sieciom, Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa (tj. Organizacja odpowiedzialna za wdrożenie projektu SEEMORE na Pomorzu) miała możliwość prezentowania projektu w Polsce w roku 2013, w ramach 4-tej edycji Kongresu Mobilności Aktywnej, zorganizowanego w Gdańsku we wrześniu 2013 roku.

Niniejszy dokument jest raportem z realizacji wyżej wymienionych działań. Pierwsze rozdziały zawierają ogólną prezentację projektu SEEMORE, ogólny obraz procesów mających miejsce w dziedzinie turystyki i mobilności w Polsce oraz pewne działania wdrożone przez Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa.

Niniejszy poradnik jest adresowany do odwiedzających, mieszkańców, władz lokalnych i regionalnych działających w destynacjach turystycznych w Polsce, firm oferujących usługi związanych z zapewnianiem mobilności, hoteli i operatorów atrakcji turystycznych.

Jego intencją jest **upowszechnienie podejścia** do zarządzania mobilnością wypracowanego w ramach projektu SEEMORE, **ułatwiając i zachęcając w ten sposób do transferu najlepszych praktyk** wśród różnych regionów wykazujących podobne cechy oraz stojących przed potrzebą sprostania podobnym wyzwaniom.

### 3 GLOSSARIUSZ

Skróty wykorzystane w niniejszym raporcie

Abbreviation	Full name
LPGP	Lokalny Plan Gospodarki Przestrzennej
MM	Zarządzanie mobilnością
TP	Transport Publiczny
PSWE	Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa
PUMA	Polska Unia Mobilności Aktywnej
STP	Sustainable Travel Plan
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TUD	Technische Universität Dresden

**Tablica 1 – Zastosowane skróty**

## 4 PREZENTACJA PROJEKTU SEEMORE

### 4.1 INFORMACJE OGÓLNE

Projekt SEEMORE ma na celu promowanie i podnoszenie jakości zrównoważonej mobilności w miejscowościach turystycznych. Badania pokazują, że podróże realizowane w czasie wolnym stanowią 50% wszystkich kilometrów przejeżdżanych przez mieszkańców krajów uprzemysłowionych, oczekuje się ponadto, że ich skala w najbliższych latach będzie nadal rosła. Wpływ przejazdów realizowanych w czasie wolnym jest szczególnie odczuwany w regionach turystycznych które muszą radzić sobie z sezonowymi zmianami popytu na transport i kongestią na drogach z powodu wysokiego poziomu korzystania z samochodów prywatnych. Nieefektywna organizacja mobilności może prowadzić do spadku atrakcyjności danej destynacji turystycznej. Tak więc, zarządcy regionów i miejscowości turystycznych powinni wypracowywać nowe produkty dla rosnących grup docelowych takich jak osoby podróżujące przy pomocy tanich sposobów podróżowania; turystów w podeszłym wieku, które nie chcą prowadzić samochodu, oraz dla turystów zgłaszających popyt na zrównoważone wakacje.

Aby destynacje turystyczne zachowały swoją konkurencyjność i atrakcyjność na globalnym rynku, bardzo ważną kwestią jest współpraca między lokalnymi podmiotami pracującymi w sektorze turystyki i mobilności. W ramach projektu SEEMORE, 8 europejskich regionów przybrzeżnych tworzą sieci takiej współpracy w celu przeprowadzenia następujących działań:

- Dostarczenie odwiedzającym informacji na temat opcji zrównoważonej mobilności takiej jak transport publiczny, jazda rowerem, chodzenie pieszo i mobilność elektryczna,
- Opracowanie zintegrowanych produktów turystycznych, łączących ofertę linii transportu publicznego oraz czasu wolnego,
- Tworzenie nowych i poprawionych opcji zrównoważonej mobilności i usług dla odwiedzających, w tym rowery publiczne i nowe usługi transportu publicznego.

### 4.2 DZIAŁANIA REALIZOWANE W RAMACH PROJEKTU

Wdrożenie i ewaluacja działań na rzecz zrównoważonej mobilności w ośmiu regionach przygrzeżnych tworzą rdzeń projektu SEEMORE. Aby podnieść jakość działań regionalnych projektu SEEMORE, partnerzy wypracują ogólny przegląd dobrych praktyk oraz zaleceń wynikających z przeprowadzonych badań.

W ciągu całego procesu realizacji projektu SEEMORE zorganizowany zostanie szereg imprez publicznych mających na celu wymianę doświadczeń z innymi regionami turystycznymi.

Praktycy z innych regionów mają możliwość uzyskania dostępu do interesujących wyników projektu na stronie internetowej projektu: [www.seemore-project.eu](http://www.seemore-project.eu).

## 5 ISTOTNE PROCESY ROZWOJOWE DOTYCZĄCE TURYSTYKI I ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W KRAJU

### 5.1 INFORMACJE OGÓLNE

**Powierzchnia:** 312 689 km<sup>2</sup>

**Ludność:** 38 200 037 (na 31 grudnia 2010 r.)<sup>2</sup>

**PKB na mieszkańca:** 18.936 \$ w 2010 = 14343 €

Następujące informacje zostały pobrane ze strony EPOMM Mobility Management Monitor 2011 (ostatni dostępny raport)

**Motoryzacja:** 445 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w Polsce w roku 2010 oraz ~250 rowerów na 1000 mieszkańców w Polsce w roku 2009

23.037 mln zarejestrowanych pojazdów mechanicznych w Polsce, z tego 17.239 mln samochodów osobowych

**Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych:** 3907 w roku 2010 (102 ofiary śmiertelnych na milion mieszkańców).

**Podział modalny:**

Samochód	Transport publiczny	Kolej	Drogowy (samochód osobowy, dostawczy lub ciężarowy)	Pieszo	Rower	Inne samochody (np. carsharing)	Inne (np. drogi wodne)
Transport pasażerski	2,30%	5,82%	79,9%	Brak danych	0,76%	9,91%	2,05% (samolot)
Transport towarowy	Brak danych	25%	61%	Brak danych	Brak danych	Brak danych	14% (drogi śródlądowe i rurociągi)

Źródło: [http://www.epomm.eu/docs/MMM\\_2011\\_Poland\\_final.pdf](http://www.epomm.eu/docs/MMM_2011_Poland_final.pdf)

Jako że tablica przedstawiona na stronie EPOMM Mobility Management Monitor 2011 daje jedynie ogólny obraz roli poszczególnych środków transportu w Polsce, zespół projektowy zdecydował pokazać również inne dane na temat struktury modalnej zawarte albo w innych tablicach strony internetowej EPOMM lub zebrane w ramach projektu CentralMeetBike zgodnie z zaawansowaną metodologią opracowaną na Politechnice Drezdeńskiej (TUD) (RFN).

**Struktura modalna podróży w mieście Gdańsku (stolicy Pomorza) 2009**

Pieszo	Rower	Samochód	Autobus	Tramwaj	Kolej
21%	2%	39%	17%	17%	4%

Źródło: TEMS – The EPOMM Modal Split Tool; Survey method: Sampling surveys (4792 households), Year 2009  
[http://www.epomm.eu/tems/result\\_city.phtml?city=109&map=1](http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=109&map=1)

**Struktura modalna podróży w mieście Gdańsku (stolicy Pomorza) 2012**

Pieszo	Rower	Samochód	Autobus	Tramwaj	Kolej
35%	3%	35%	10%	14%	2%

źródło: opracowanie własne autora na podstawie danych zawartych w "Results of mobility behaviour of Gdansk citizens 17.04.-30.05.2012), opracowanego w ramach projektu CentralMeetBike



## 5.2 SPOSÓB ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ

### 5.2.1 Czy definicja zarządzania mobilnością (mobility management- MM) tak jak została ona sformułowana przez EPOMM odpowiada sposobowi zarządzania mobilnością stosowanemu w Polsce? Jeśli nie, jakie są główne różnice?

W Polsce definicja zarządzania mobilnością (Mobility Management) jest zgodny z definicją promowaną przez EPOMM, ale znajduje odpowiednie odzwierciedlenia w krajowej i regionalnej polityce i planowaniu transportu. Zarządzanie Mobilnością jako działalność skupiona na potrzebach mieszkańców nie jest wystarczająco przeciwstawione tradycyjnemu podejściu do planowania transportu skupiającego się na ułatwianiu przepływu pojazdów na podstawie modeli opracowanych przez ekspertów zarządzania ruchem (pojazdów).

Wysiłki wdrożenia zasad zarządzania mobilnością do praktyki ograniczają się prawie wyłącznie do szczybla miast, szczególnie Gdanska, Krakowa, Poznania, Warszawy i Wrocławia.

Nawet jednak w tych względnie zaawansowanych miastach ogranicza się często do opracowywania Planów Transportu lub nawet jedynie Planów Transportu Publicznego, ponieważ formalne przepisy zobowiązują zarządy miast do opracowania i wdrażania takich planów. Muszą one obejmować okres 6 lat i skupiają się przede wszystkim na działaniach inżynierskich, takich jak budowa dróg, (quasi bezkolizyjnych) skrzyżowań, wiaduków i mostów.

Popularny sposób rozumienia pojęcia "mobilność" jest w Polsce często utożsamiany z infrastrukturą transportową dla samochodów, tramwajów, autobusów i pociągów. Interesy rowerzystów i pieszych to znaczy ogólnie rzecz biorąc użytkowników dróg nie są zwykle odpowiednio brane pod uwagę lub są brane pod uwagę po zakończeniu projektu. Występują jednak izolowane przykłady rosnącego zainteresowania na szczeblu zarządów miast przekształceniem tradycyjnego podejścia skupionego na transporcie na podejście skupione na mobilności – odnoszące się przede wszystkim do potrzeb użytkowników.

Mimo faktu zapisania zasady zrównoważonego rozwoju w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, oraz deklarowanym dążeniem do przestrzegania zasad zrównoważonego rozwoju poszczególnych regionów, obszarów metropolitalnych, miast, miasteczek i gmin wiejskich zapisanym w wielu dokumentach strategicznych, rzeczywista struktura inwestycji oraz filozofia milcząco przyjmowana przez wielu decydentów jest bardzo często zorientowana na rozwój infrastruktury indywidualnego transportu zmotoryzowanego.

Tym tendencjom często towarzyszy niespójne planowanie przestrzenne oraz rozwojem rozproszonych sieci osiedleńczej. Procesy rozlewania się przestrzeni miejskiej, suburbanizacji oraz wyludniania się tradycyjnych centrów miejskich są często identyfikowane w dokumentach przygotowywanych na szczeblu rządu centralnego lub przez poszczególne grupy ekspertów, jako procesy, które powinny być ograniczane. Instrumenty polityki, które mogą prowadzić do ich ograniczenia lub odwrócenia, są jednak rzadko proponowane w dokumentach strategicznych przyjmowanych do realizacji przez lokalnych polityków. Budowa szerokich korytarzy drogowych szybkiego ruchu zmotoryzowanych są nadal postrzegane jako główne lub nawet jedyne sposoby radzenia sobie z narastającymi wyzwaniami kongesji doświadczanej wzdłuż wielu korytarzy ruchu na terenach zurbanizowanych.

W przypadku przebudowy skrzyżowań wykonywanych w ramach prac remontu ulic, uwaga jest skupiona na dodawaniu pasów jazdy samochodem dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo, poważnie pogarszając bezpieczeństwo i komfort ruchu pieszych na skrzyżowaniach oraz utrudniając ich dostęp do przystanów transportu publicznego. Ruch rowerów jest traktowany marginalnie lub też dąży się do jego kanalizowania wzdłuż specjalnie poświęconych rowerzystom



traktów (dróg) rowerowych. Wielu mieszkańców, którzy nadal są skłonni do traktowania jazdy rowerem jako formy treningu sportowego lub sposobu spędzania czasu wolnego jest przekonanych, że drogi dla rowerów są i powinny być budowane po to by jazda rowerem mogła odbywać się poza jezdnią lub też że cykliści powinni spełniać specjalne wymagania by pozwolić im na jazdę w ruchu miejskim.

Idea zarządzania mobilnością (zarządzania popytem na transport) jest albo nieznaną albo wprowadzana niekiedy jako marginalny element lokalnej agendy rozwoju systemu transportowego. Biura rozwoju miast bardzo często nie przedstawiają alternatywnych scenariuszy rozwoju infrastruktury drogowej. Wydziały planowania przestrzennego i planowania transportu biur rozwoju miasta często pracują w izolacji od siebie a decydenci są często zafascynowani wizją wielkich drogowych projektów inwestycyjnych które nie uwzględniają bocznych efektów rosnącego uzależnienia od samochodu miast, które w coraz mniejszym stopniu są zdolne sprostać wyzwaniom nowoczesnej cywilizacji takich jak starzejąca się ludność, wykluczenie społeczne czy problemy zdrowotne wynikające z upowszechnienia się siedzącego trybu życia.

Próby stosowania narzędzi wpływających na zmianę zachowań nie są traktowane jako ważne składniki lokalnych, regionalnych i krajowych polityk transportu. Daje się to szczególnie ostro zauważyć w świetle bardzo złych wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Wysokie liczby ofiar śmiertelnych wśród niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego (cyklistów i pieszych) są traktowane jako przesłanka potrzeby "edukowania pieszych i cyklistów" raczej niż podejmowania prób wprowadzania działań prowadzących do redukcji skali lub uspokojenia ruchu zmotoryzowanych.

Koncepcja Zrównoważonych Planów Podróży (Sustainable Travel Plans - STP) jest studiowana w środowiskach aktywistów organizacji pozarządowych takich jak PSWE, ale nie jest wspierana przez lokalne środowisko akademickie czy samorządy lokalne. Te dwa ostatnie środowiska wydają się zainteresowane wdrażaniem ich pod warunkiem pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania (np. z UE). Ekonomiczne korzyści wynikające z wdrażania STP nie są zauważane i nie ma rzetelnej bazy danych na temat pomyslnego wdrażania i wielkości pieniężnych korzyści z ich wdrażania.

Jednakże, w ostatnich latach koncepcja zarządzania mobilnością weszła w nową fazę, częściowo w wyniku wysiłków podejmowanych przez PSWE. Od września 2010, gdy zorganizowano pierwszy polski Kongres Mobilności Aktywnej w Gdańsku oraz została podpisana Gdańska Karta Mobilności Aktywnej w czasie dwudniowej konferencji z udziałem około 170 uczestników, proces pozyskiwania wiedzy przez lokalnych decydentów o korzyściach wynikających z promocji mobilności aktywnej: jazdy rowerem i chodzenia pieszo samodzielnie lub w powiązaniu z promocją korzystania ze środków transportu publicznego zaczęła przyciągać uwagę samorządów lokalnych które zdecydowały się na wstąpienie do sieci Polskiej Unii Mobilności Aktywnej (PUMA).

Udział międzynarodowych ekspertów oraz wysiłki polskich ekspertów dysponujących międzynarodowym doświadczeniem zaowocowały zmianą perspektywy przyjmowanej przez niektórych decydentów, zmianą treści lokalnych i regionalnych dokumentów polityki transportowej oraz wdrożeniem pewnych projektów mających na celu przyjęcie mniej samochodocentrycznego rozwoju miasteczek, miast i regionów. (pełny program i treść prezentacji dostępny jest pod adresem <http://www.kongresmobilnosci.pl>).

Gdańska Karta Mobilności Aktywnej, podpisana przez uczestników kongresu w roku 2010 służyła jako dokument założycielski Polskiej Unii Mobilności Aktywnej – stowarzyszenie samorządów lokalnych zainteresowanych promocją chodzenia pieszo, jeżdżenia rowerem i korzystania

z transportu publicznego, tworzone z myślą jako sieć/ platforma współpracy miast i organizacji zainteresowanych planowaniem lokalnej mobilności i zarządzaniem mobilnością .

Utworzenie tej sieci umożliwiło przygotowanie uczestniczących w jej pracach samorządów w wielu projektach wspieranych przez Unię Europejską takich jak ELMOS, abc.multimodal czy CentralMeetBike, co zaowocowało sytuacją, w której Pomorze zaczęło być postrzegane jako wiodący region rowerowy w Polsce. Według ankiety przeprowadzonej przez wiodący miesięczny rowerowy magazyn ilustrowany Rowertour z listopada 2012 roku, cztery miasta Pomorza znalazły się wśród najbardziej przyjaznych rowerom 25 miastach Polski (Gdańsk zajął pierwsze miejsce, na liście znalazły się także Gdynia, Słupsk i Grudziądz).

### 5.2.2 KRÓTKA HISTORIA ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ

W latach 1990, rząd centralny Polski całkowicie wycofał się z zaangażowania w kwestie kształtowania transportu w miastach. Odpowiednie kompetencje zostały przekazane na szczebel samorządów regionalnych i lokalnych, ale nie zapewniono odpowiednich źródeł finansowania. Samorzady miast musiały znaleźć alternatywne sposoby finansowania lokalnych systemów transportowych by zapewnić środki na utrzymanie i rozwój infrastruktury transportu.

Szybki wzrost transportu zmotoryzowanego oraz suburbanizacja, która temu procesowi towarzyszyła doprowadziły do pojawienia się znacznych problemów kongestii, emisji zanieczyszczeń oraz względnego lub absolutnego spadku atrakcyjności transportu publicznego. Doprowadziło to do zwiększenia zainteresowania poszukiwaniem rozwiązań mobilności na poziomie poszczególnych miast, wychodząc poza kwestie inżynieryjne i twarde działania inwestycyjne. Poszukiwanie sposobów zarządzania mobilnością stało się przedmiotem zainteresowania lokalnego raczej niż krajowego czy regionalnego szczebla samorządu.

Obecna sytuacja w polskich miastach różni się znacznie pod względem poziomów motoryzacji, warunków ruchu, stanu infrastruktury technicznej, reguł funkcjonowania transportu publicznego oraz stadiów wdrażania programów rozwoju transportu.

Największymi wyzwaniami są pogarszające się warunki ruchu (zakorkowanie ulic) oraz brak spójnego planowania transportu skoordynowanego z planowaniem przestrzennym. Decyzje budowy obiektów generujących ruch (takich jak wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, szpitale lub wielopiętrowe biurowce) są rzadko oparte o analizę wielokryterialną.

Miasta, które opracowały dokumenty polityki transportowej dość wolno wdrażają ich zapisy do praktyki; priorytetowe traktowanie ruchu autobusów i tramwajów nie jest konsekwentnie stosowane w praktyce. Środki finansowe otrzymywane przez samorzady lokalne na transport publiczny z trudnością wypełniają lukę występującą między kosztami operacyjnymi a przychodami ze sprzedaży biletów.

Miasta średniej wielkości doświadczają spadku liczby osób korzystających z transportu publicznego, podczas gdy w dużych miastach liczba osób korzystających z niego pozostaje stała lub ulega nieznacznemu zwiększeniu. W wielu miastach małych i niektórych miastach średniej wielkości oraz na obszarach podmiejskich dużych miast codzienne potrzeby mobilności pokrywane są często przez prywatne linie autobusowe, operujące zwykle bez wsparcia lokalnego samorządu.

W wielu miejscowościach jest to jedyny dostępny środek transportu publicznego. Regionalni operatorzy transportu (w tym operatorzy kolei) redukują zakres swoich usług a koszty transportu zdominowanego przez samochody wzrasta. Lukę wypełniają prywatni operatorzy transportu, w większości przypadków lokalne spółki obsługujące się kilkoma mini-busami.

Z drugiej strony, infrastruktura drogowa, (nawierzchnia dróg, ulic i chodników), utrzymywana jest na niskim poziomie jakości. Zaawansowane, zorientowane na cały obszar miasta systemy informacji i zarządzania mobilnością zaczęły być wdrażane dopiero w ostatnich latach, nawet jeśli nie wymagały one znacznych nakładów i mogły szybko poprawić szybkość i wygodę świadczonych usług.

Jedynie kilka miast przygotowało plany rozwoju zintegrowanej sieci udogodnień dla rowerów i zwykle budują je jako szereg rozwiązań wdrażanych ad-hoc. W roku 2009 trzy duże polskie miasta: Gdańsk, Kraków i Łódź podpisały Kartę Brukselską, zobowiązując się do osiągnięcia 15% udziału przejazdów rowerowych w ogólnej liczbie podróży w mieście. Jedynie Gdańsk wydaje się jednak stworzył odpowiednie ramy instytucjonalne i konsekwentnie dąży do osiągnięcia tego celu.

Trzy podstawowe szczeble zaangażowane są w podejmowaniu prób sprostania wyzwaniom transportowym Polski.

- Na poziomie krajowym, **Ministerstwo Rozwoju Regionalnego** oraz **Krajowa Rada Rozwoju Przestrzennego** są odpowiedzialne za przygotowanie ogólnego Master Planu dla Polski, który ma w założeniu zapewnić ramy tworzenia regionalnych/ lokalnych Master Planów, szczególnie jeśli chodzi o ustalanie przebiegu głównych korytarzy transportowych.
- Na szczeblu regionalnym, **Regionalny Plan Rozwoju Przestrzennego** określa szczegółowe warunki lokalizacji infrastruktury transportowej. Podstawową rolę grają tutaj dwa dokumenty: **Polityka Rozwoju Przestrzennego** (opisuje ona warunki wstępne rozwoju oraz zarys sposobów gospodarowania przestrzenią w danej społeczności) oraz **Lokalne Plany Rozwoju Przestrzennego** (dokumenty prawa miejscowego, przygotowywane dla całego obszaru danej jurysdykcji, ale zwykle dla niektórych wybranych jednostek przestrzennych miasta).
- Na szczeblu lokalnym spoczywa obowiązek opracowania **Lokalnych Planów Rozwoju Przestrzennego** (LPRP). Są one przedmiotem sprawdzenia co do ich zgodności z dokumentami planistycznymi przyjętymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Lokalny Plan Rozwoju Przestrzennego (LPRP), przygotowany przez prezydenta miasta jest poddawany akceptacji przez Radę Miasta. W praktyce, Miejskie Biuro Planowania Przestrzennego jest odpowiedzialne za przygotowanie LPRP dla miasta. Przygotowanie LPRP zajmuje około dwóch lat, ponieważ bardzo często jest ono przedmiotem opozycji ze strony lokalnych społeczności.

LPRP, jako narzędzie planowania, określa rolę danego obszaru, wykorzystanie gruntu, rodzaj zabudowy i infrastrukturę transportową, etc. Jeśli deweloper chce zrealizować nowy projekt inwestycyjny, a nie ma dla danego obszaru LPRP, musi uzyskać pozwolenie na budowę, które odnosi się konkretnie do proponowanej inwestycji i bierze pod uwagę szersze oddziaływanie na okoliczną przestrzeń. Nie ma żadnych wymagań, by nowe budynki tworzone były w pobliżu korytarzy transportu publicznego. Gdy nie ma obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego, występuje duża możliwość dowolnego kształtowania przestrzeni przez samorząd lokalny. To umożliwi spychanie strategicznych kwestii mobilności na margines rozważań dotyczących lokalnej gospodarki przestrzennej.

Plany transportu zawarte są w następujących dokumentach: **Polityka Transportowa**, **Strategia Rozwoju**, **Polityka Rozwoju Przestrzennego** oraz **Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego**. Takie dokumenty tworzone są na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, chociaż nie zawsze zachowują odpowiednią ważność na wszystkich szczeblach w związku z opóźnieniami w procesie ich opracowywania.

**Polityka Transportowa** jest głównym dokumentem o charakterze prawa, zakłada się, że powinna uwzględniać wszelkie aspekty mobilności. Na szczeblu krajowym, "**Polityka Transportowa**

**Państwa na lata 2006-2025”** określa główne problemy transportu, diagnozuje warunki realizacji zadań transportu/ drogowe i proponuje rozwiązania umożliwiające wyważenie szkodliwego wpływu transportu na zdrowie obywateli.

Inny dokument, szczególnie szczebla lokalnego, który może przyczynić się do rozwoju zarządzania mobilnością promującego korzystania ze zrównoważonych opcji transportu jest **Polityka Parkingowa**. Polityka Parkingowa określa zalecane lub maksymalne liczby miejsc do parkowania dla nowych/odnowionych nieruchomości budynkowych. Takie dokumenty zostały opracowane w kilku miastach Polski (Kielce, Poznań, Wrocław), podczas gdy w większości przypadków kwestie parkowania (specyfikacje warunków parkowania) są zawarte w dokumentach dotyczących gospodarki i polityki przestrzennej.

Integracja zarządzania mobilnością i planowania transportu z planowaniem przestrzennym jest kluczowym wyzwaniem dla samorządów polskich miast. Ważną potrzebą jest zaproszenie mieszkańców do uczestnictwa w procesie odnoszenia się do kwestii mobilności na wszystkich etapach planowania. Obecnie, planiści i administratorzy działający na szczeblu zarządów miast są w Polsce często świadomi potrzeby przyjęcia zrównoważonych rozwiązań w transporcie.

Decydenci polityczni, członkowie rad miejskich i obywatele są zwykle dużo mniej zorientowani w strukturze i skali wyzwań, które się z tym wiążą. Na szczeblu krajowym w ograniczonym stopniu uwzględnia się zasadę społecznej partycypacji w procesie planowania krajowej polityki transportowej. Trzeba dążyć do sprostania wyzwaniu lepszemu uwzględnianiu potrzeb użytkowników. Jedną z metod osiągnięcia tego celu jest upowszechnianie wiedzy na temat dobrych praktyk stosowanych pomyślnie w innych krajach.

W Polsce można znaleźć kilka przykładów poprawy polityki tworzenia transportu publicznego i rozwoju sieci udogodnień dla ruchu rowerowego zintegrowanych z planowaniem transportu na poziomie lokalnym. W wielu miastach zostały opracowane i wdrożone działania na rzecz ograniczenia ruchu – dostępu indywidualnego transportu zmotoryzowanego i parkowania. Decydenci na poziomie lokalnym pozostają jednak pełni wahań co do sensu i możliwości rozszerzania obszaru stosowania takich rozwiązań i zrównoważony rozwój transportu pozostaje często nadal na poziomie deklaracji i sloganów niż przejawia się w codziennej praktyce.

Kilka polskich miast, szczególnie Kraków, Gdańsk, Warszawa, Poznań i Wrocław wykorzystały środki na realizację projektów inwestycyjnych finansowanych z UE do wdrożenia bardziej zintegrowanego i zorientowanego na potrzeby użytkowników planowania transportu. Są one w coraz większym stopniu skupione na kształtowaniu zachowań ludności dotyczących mobilności, ale pozostają skoncentrowane na kwestiach transportu publicznego i rozwoju oraz utrzymaniu infrastruktury, podczas gdy poprawa warunków chodzenia pieszo i jeżdżenia rowerem jako znaczących sposobów zasilania transportu publicznego pozostaje niedoceniana.

### 5.2.3 Jakie są główne strategie promowania i wdrażania zarządzania mobilnością na różnych szczeblach administracji w Polsce?

#### 5.2.3.1 SZCZEBEL KRAJOWY

##### Polityki

Głównym dokumentem polityki jest **Krajowa Polityka Transportowa na lata 2006-2025** – opracowana przez Ministerstwo Infrastruktury i przyjęta do realizacji przez rząd w czerwcu 2005. Dokument ten skupia się na trendach i problemach oraz kwestii relacji między transportem a środowiskiem.

Dokument wymienia następujące cele: poprawa jakości środowiska miejskiego, wzrost konkurencyjności transportu publicznego; poprawa warunków chodzenia pieszo i jeżdżenia rowerem, przy czym specjalna uwaga poświęcona jest potrzebom osób mających trudności z poruszaniem się (niepełnosprawnych ruchowo); poprawa jakości życia oraz konkurencyjności obszarów metropolitalnych, w tym bodźce fiskalne (współfinansowanie) oraz ułatwienie modernizacji kolei aglomeracyjnych; rozwój systemu transportu intermodalnego z jasnym algorytmem wsparcia finansowego ze strony państwa, jak również wprowadzenie ulg podatkowych i prawnych.

Ważnym dokumentem alternatywnej polityki jest opracowanie pt. **Alternatywna Polityka Transportowa dla Polski** opracowana przez Instytut Zrównoważonego Rozwoju w roku 2009. Opracowanie to szuka możliwości zwiększenia alternatywnych środków transportu (szczególnie chodzenia pieszo i jeżdżenia rowerem). Innym ważnym dokumentem polityki jest **Propozycja Alternatywnej Polityki Energetycznej** również opracowana przez Instytut Zrównoważonego Rozwoju w roku 2009; jej uwaga skupia się na priorytetach i sposobach redukcji emisji gazów wydechowych przez pojazdy.

Kluczowym dokumentem rządu jest także **Krajowa Strategia Rozwoju Transportu 2030** opracowana przez Ministerstwo Infrastruktury (Lipiec 2010). Głównym celem jest zwiększenie dostępu do transportu, poprawa bezpieczeństwa i efektywności sektora transportu drogowego przez stworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego dla użytkowników systemu transportowego na poziomie krajowym zgodnie z uznanymi w UE i w skali międzynarodowej standardami. Konkretnymi zadaniami wymienionymi w tym dokumencie są:

- Redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne (wzrost skali transportu publicznego i niezmotoryzowanego na obszarach miejskich i w relacjach międzymiastowych, wzrost efektywności transportu, szczególnie transportu drogowego, przez promocję efektywnych, niskoemisyjnych pojazdów i przyjazny dla środowiska styl jazdy),
- Promocja paliw alternatywnych i dostosowanie przepisów prawa tak, by wspierało ono korzystanie z nich,
- Włączenie zewnętrznych kosztów transportu w obliczenia prowadzone w ramach studiów wykonalności budowy i modernizacji infrastruktury transportu,
- Promowanie intermodalności w transporcie przez ustalenie lokalizacji głównych węzłów transportowych, koordynowanie rozwoju różnych gałęzi transportu, korzystanie z rozwiązań technologicznych prowadzących do optymalizowania działań, redukcji czasu podróży i poprawy bezpieczeństwa użytkowników,
- Badanie nowych technologii (takich jak inteligentnych systemów transportowych w celu redukcji kongestii a tym samym czasów przejazdu)



- Poprawa jakości usług transportu publicznego: poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg, zapewnienie dostępu do usług transportowych osób niepełnosprawnych, poprawa transportu publicznego i integracji przestrzennej obszarów miejskich, wprowadzanie zintegrowanych systemów biletowania w transporcie publicznym (obejmujących obszary przedmieść i przyległych obszarów zabudowanych)

Kolejnym dokumentem mającym znaczenie dla polityki mobilności jest **Strategia redukcji emisji CO<sub>2</sub> w Polsce do roku 2010** opracowana przez Ministerstwo Ochrony Środowiska (2003), który uzasadnia potrzebę rozwoju alternatywnych źródeł energii w transporcie.

[[http://www.cieplej.pl/imgturysta/file/podglad/strategia%20redukcji%20gazow\\_2020.pdf](http://www.cieplej.pl/imgturysta/file/podglad/strategia%20redukcji%20gazow_2020.pdf)]

### Programy działań

Głównym elementem programu działań na rzecz wdrożenia polityki transportowej jest **Program Infrastruktura I Środowisko na lata 2007-2013** opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Komisją Europejską i przyjęty do realizacji w roku 2007. Program ten jest głównym instrumentem finansowym planowania transportu i zarządzania nim przy wykorzystaniu funduszy UE. Priorytety, cele i działania objęte tym programem obejmują: przyjazny dla środowiska transport, bezpieczeństwo ruchu drogowego i zdrowie.

Kluczowym aktem prawnym jest **Ustawa o Transporcie Publicznym** (z grudnia 2008 r.), u której podstaw leżało przekonanie, że transport publiczny musi być odpowiednio uregulowany przepisami by zapewnić konkurencję w świadczeniu usług. Ustawa określa jasne reguły konkurencyjności na rynku transportowym z myślą o wzroście jakości usług.

Oczekiwanym skutkiem wdrożenia tej Ustawy jest udostępnienie transportu publicznego wszystkim oraz stworzenie realnej i skutecznej alternatywy dla indywidualnej motoryzacji. Ustawa zwiększyła liczbę podmiotów oferujących usługi transportu publicznego i doprowadziła do szerokiej akceptacji rozwiązań rynkowych w tym sektorze.

### Działania legislacyjne (w tym odnoszące się do podatków)

Od roku 2009 polskie Ministerstwo Finansów rozważa wprowadzenie eko-podatku od samochodów. Podatek zależałby od emisji CO<sub>2</sub> oraz pojemności silnika. Wyższy poziom emisji pociągałby za sobą płaćenie wyższej stawki bez względu na to, czy mieliśmy do czynienia z pojazdem nowym czy używanym.

Jeśli ustawa zostanie przyjęta, właściciele samochodów 15 letnich lub starszy musieli by płaćić do 250 zł (€55) podatku rocznie. Dla nowszych samochodów, wysokość podatku byłaby niższa. Takie rozwiązanie powinno skłaniać konsumentów do zakupu samochodów emitujących mniej zanieczyszczeń oraz zmniejszenie udziału starszych pojazdów w ruchu.

W roku 2010 rząd analizował założenia ewentualnych zmian system opodatkowania samochodów. Jeśli odpowiedni nacisk zostanie wywarty przez Komisję Europejską, ustawa zostanie uchwalona raczej wcześniej niż później.

Przeciętny wiek samochodu w Polsce wynosi około 14 lat. Zastąpienie podatku akcyzowego przez podatek proporcjonalny do poziomu emisji zanieczyszczeń ma zachęcić wiele osób do zakupu nowego samochodu i ograniczenie napływu do kraju starszych samochodów charakteryzujących się wysokimi wskaźnikami wpływu na środowisko i niskim stanem technicznym. W roku 2011, ponad 47 % samochodów importowanych z zagranicy było użytkowanych od ponad 10 lat.

Aby zachęcić do korzystania z rowerów i poprawić bezpieczeństwo, wprowadzono zmiany w prawie o ruchu drogowym. Jedną z najważniejszych zmian było ustalenie pierwszeństwa cyklistów jadących wzdłuż głównej drogi w stosunku do samochodów skręcających lub wyjeżdżających z drogi podporządkowanej. Zmiana pozwala cyklistom również na jazdę wzdłuż środka pasa ruchu

przed skrzyżowaniem lub na rondach. Zezwala ona również na jazdę rowerzystów obok siebie, jeśli to nie powoduje utrudnienia w ruchu. Dokument wprowadza również kilka innych zmian, takich jak możliwość jazdy po chodniku w warunkach złej pogody, lub wykorzystanie przesuniętej linii stopu (służy rowerowej) na skrzyżowaniach, co poprawia widoczność oraz bezpieczeństwo rowerzystów skręcających w lewo.

[<http://moto.wp.pl/kat,23681,title,Nowe-prawa-rowerzystow,wid,12186661,wiadomosc.html>]

### **Promocja i podnoszenie świadomości**

Szansa wykorzystania meczów organizowanych w ramach Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro2012, które przyciągnęły olbrzymie ilości odwiedzających z krajów uczestniczących w mistrzostwach zostały wykorzystane do promocji chodzenia pieszo, korzystania z transportu publicznego i jazdy rowerem tylko w ograniczonym stopniu. Niektóre udogodnienia do parkowania rowerów były tworzone jedynie w pobliżu niektórych stadionów piłki nożnej specjalnie budowanych na mistrzostwa, ale nie podjęto specjalnych działań promocyjnych ani też monitorowania w celu oceny i promocji efektów korzystania z nich na rzecz redukcji kongestii sieci drogowych miast.

Wiele dużych miast w Polsce, takich jak Gdańsk, Kraków, Poznań, Warszawa czy Wrocław organizuje działania, takich jak prezentacje, wykłady czy imprezy terenowe w czasie Europejskiego Tygodnia Mobilności. W czasie tego tygodnia (lub co najmniej w czasie jednego dnia) transport publiczny jest oferowany za darmo. Niektóre ulice są zamykane dla ruchu samochodów, ale w wielu przypadkach na ulicach udostępnionych w ten sposób dla ruchu wprowadzany jest tam jednocześnie zakaz jazdy rowerem, jako działanie standardowe.

Podczas gdy w wielu miastach wdrażano kampanie promocji mobilności i działań na rzecz podniesienia świadomości, nie było w Polsce ogólnokrajowej kampanii na rzecz mobilności wspieranej przez rząd. Debata publiczna na poziomie krajowym skupiona jest zwykle na kwestiach opóźnień w realizacji programu rozbudowy dróg dla samochodów oraz zakłóceniom i rosnącym kosztom usług kolei.

Polska ma bardzo ograniczony program rozwoju energetyki ze źródeł odnawialnych i zielonego transportu. Wiele samorządów lokalnych chwali się realizacją i przygotowaniem dalszych projektów dużych projektów budowy dróg szybkiego ruchu oraz (quasi) bezkolizyjnych skrzyżowań bez zwracania uwagi na kwestię ich długookresowego wpływu na jakość życia oraz proces przenoszenia się wielu mieszkańców na obszary podmiejskie z przeciążonych ruchem samochodów centrów miast.

Oficjalnie nie rozważa się wprowadzenia jakichkolwiek bodźców fiskalnych na rzecz zmiany zachowań konsumentów przyczyniających się do redukcji emisji CO<sub>2</sub>. Informacja na temat tego typu inicjatyw podejmowanych w innych miastach lub krajach UE jest upowszechniana przez organizacje pozarządowe, takie jak PSWE czy PUMA, ale nie są one wspierane przez odpowiednie agendy rządu centralnego lub samorządów lokalnych.



### 5.2.3.2 SZCZEBEL REGIONALNY

#### Polityki

Istniejące dokumenty polityki transportowej i planowania transportu nie zwracają istotnej uwagi na rozwiązania sprzyjające rozwojowi niezmotoryzowanego transportu. W niektórych regionach na przykład dla Śląska A.Kopia - pasjonat jeżdżenia rowerem opracował nieoficjalną strategię rozwoju ruchu rowerowego.

Dokument ten, będący formą promocji najlepszych praktyk, określa główne wady w istniejącym systemie mobilności i podkreśla potrzebę przyjęcia zmian legislacyjnych by w większym stopniu brać pod uwagę interes cyklistów i pieszych przez:

- ✓ przyjęcie niższych ograniczeń prędkości w miastach,
- ✓ tworzenie ulic z pierwszeństwem dla pieszych i cyklistów,
- ✓ zapewnienie płynnych powiązań ruchu rowerowego z koleją,
- ✓ tworzenie zakrojonych na cały obszar miasta systemów wypożyczalni rowerów (rowerów publicznych),
- ✓ organizację kampanii rowerem do pracy we współpracy z organizacjami zaangażowanymi w działania na rzecz poprawy zdrowia publicznego (ochrony zdrowia),
- ✓ kampanie podnoszenia świadomości wśród uczniów i nauczycieli na temat potrzeby bezpiecznego prowadzenia samochodu,
- ✓ jazdy rowerem i chodzenia pieszo; promocją korzyści wynikających z tworzenia udogodnień dla klientów korzystających z rowerów wśród właścicieli sklepów.

Na Pomorzu PSWE opracowała „Koncepcję Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego – Zieloną Księgę” która została opublikowana pod auspicjami Urzędu Marszałkowskiego (Gdańsk, lipiec 2008-grudzień 2009). Koncepcja diagnozuje potencjał rowerowy regionu, sugeruje przyjęcie kluczowych priorytetów rozwoju udogodnień do korzystania z rowerów i wskazuje konkretne działania, które należałoby podjąć w tej dziedzinie.

#### Programy działań

Od roku 2010 przewiduje się zbudowanie około 1,500 km dróg rowerowych w województwach warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, podkarpackim i świętokrzyskim. Projekt ten jest wspierany z funduszy UE, w ramach Planu Rozwoju Polski i Europy Wschodniej i ma na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej tych województw. Plan przebiegu szlaków rowerowych został uzgodniony z samorządami lokalnymi, parkami narodowymi oraz Administracją Lasów Państwowych.

[<http://www.fundusze-europejskie.pl/artukul/0,0,a,663,dzieki-dotacjom-zbuduja-sciezki-rowerowe.html>]

Podobne inicjatywy są podejmowane w wielu innych regionach Polski.

#### Działania legislacyjne (w tym odnoszące się do podatków)

Na szczeblu regionalnym nie są podejmowane działania legislacyjne, które różniłyby się od działań wynikających z Regionalnych Planów i Strategii Rozwoju.

#### Promocja i podnoszenie świadomości

Pod koniec lat 1990-tych (praktycznie do roku 2007) przedstawiciele władz miejskich Gdańska wyraźnie deklarowali, że promocja jeżdżenia rowerem może być podejmowana jedynie po zakończeniu procesu budowy pełnej sieci wydzielonych dróg rowerowych.

Była to jasna forma wyrażenia przekonania, że drogi dla rowerów mogą być budowane w celu wypchnięcia rowerzystów z jezdni na specjalnie dedykowane im elementy infrastruktury. Pozwoliło to na sformułowanie pojęcia „polityki rozwoju infrastruktury rowerowej zorientowanej na potrzeby osób korzystających z samochodów” od której nastąpiło milczące odejście dzięki działaniom edukacyjnym, szkoleniowym i nakierowanym na podnoszenie świadomości podjętym

przez ekspertów PSWE oraz stworzeniu referatu ds. Mobilności Aktywnej w Urzędzie Miejskim w Gdańsku, obsadzonego przez odpowiednio dobrany i przeszkolony personel.

### 5.2.3.2 SZCZEBEL LOKALNY

#### Polityki

Na szczeblu miast i powiatów przygotowywane są obecnie co roku Projekty Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Miasto Wrocław przedstawiło projekt "Wrocławskiej Polityki Rowerowej", przyjętej przez Radę Miasta w roku 2010. Oficer Rowerowy jest odpowiedzialny za jej wdrażanie. Założenia zawarte w tym dokumencie skupiają uwagę na poprawie bezpieczeństwa rowerzystów i znaczny wzrost ich udziału w ruchu miejskim.

Obecny udział przejazdów rowerowych w ruchu miejskim wynosi jedynie około 3%, mimo bardzo dobrych warunków do jazdy rowerem stwarzanych przez topografię miasta, klimat i infrastrukturę miasta. Celem polityki jest wzrost tego udziału do 10% w ciągu najbliższych pięciu lat oraz do 15% w roku 2020.

Miasto Gdańsk zamierza znacznie zwiększyć jakość i skuteczność polityki rowerowej. Jest to jak dotąd pierwsze i jedyne miasto – stolica województwa, które przeprowadziło audyt polityki rowerowej zgodnie z metodologią BYPAD wypracowaną w ramach programu wspieranego przez Unię Europejską. BYPAD ułatwia dostęp do funduszy strukturalnych UE I poprawia efektywność wdrażanych rozwiązań. To pozwoliło na pomyślne aplikowanie o środki na realizację projektu Central MeetBike stanowiącego część Central Europe Programme, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Główną zaletą metodologii BYPAD jest zapewnienie, by wytyczne polityki były wypracowywane z w ramach czynnego udziału mieszkańców, wybranych polityków oraz pracowników odpowiednich organów administracji miejskiej, wspieranych przez międzynarodowy zespół doświadczonych audytorów. Wynikiem ich pracy jest raport finalny zawierający szczegółowy, dwuletni program działań polityki rowerowej.

#### Programy działań

Wrocławski Program Rowerowy na lata 2009-2012 zawierał następujące działania: budowę 10 km nowych dróg dla rowerów do roku 2012 oraz 60 km dróg, które miały być tworzone w ramach przebudowy innych korytarzy ruchu drogowego. Ponadto 1.100 nowych stojaków do parkowania rowerów w 100 miejscach położonych poza centrum miasta oraz 400 stojaków w 50 lokalizacjach w centrum miasta zbudowano w roku 2009. Równoległe powstało 500 udogodnień do parkowania w ramach systemu Bike and Ride.

Innym ważnym osiągnięciem było wprowadzenie możliwości darmowego przewozu rowerów w autobusach i tramwajach bez konieczności uzyskiwania zgody kierowcy lub motorniczego. Są jeszcze pewne przykłady przedsiębiorstw, dbających o potrzeby cyklistów we Wrocławiu – zapewniających im odpowiednie udogodnienia w miejscu pracy (Skanska Centre, Globis, Eurobank oraz nowy budynek Politechniki Wrocławskiej, C-13).

#### Działania prawne (w tym instrumenty podatkowe)

Urząd miasta Warszawy bada możliwość wprowadzenia opłat za wjazd do centrum miasta samochodem jako sposobu na redukcję kongestii. Urzędnicy miejscy wydają się jednak nie wykazywać odpowiednią determinacją kontynuowania dyskusji na temat potrzeby wdrażania spójnych działań na rzecz redukcji skali ruchu samochodów w mieście przy pomocy bodźców fiskalnych.

## Promocja i podnoszenie świadomości

W Polsce większość wielu działań podejmowanych na rzecz promocji korzystania z alternatywnych rodzajów mobilności podejmowanych jest przez organizacje samorządowe w skali lokalnej.

Na przykład stowarzyszenie „Rowerowy Toruń”, stworzone w Toruniu w roku 2007 ma na celu monitorowanie działań podejmowanych przez władze lokalne dotyczące wszelkich aspektów rozwoju infrastruktury rowerowej miasta, szczególnie dotyczących tworzenia nowych i modernizacji istniejących elementów wydzielonej infrastruktury rowerowej. Aktywiści organizacji inicjują i uczestniczą we wszystkich istotnych wydarzeniach i działaniach promujących korzystanie z roweru jako alternatywnego środka transportu.

Miasto Gdynia wzięło udział w europejskim projekcie TROLLEY, mające na celu promowanie korzystania z trolejbusów jako czystych i ekonomicznych środków transport miejskiego. Dziewięciu partnerów projektu TROLLEY z sześciu krajów Europy Środkowej dzieliło się swoimi doświadczeniami i poszukiwało możliwości wykorzystania potencjału komunikacji trolejbusowej w celu reorientacji systemu transportowego na rzecz zwiększenia roli energii elektrycznej. To partnerstwo obejmuje 25% wszystkich trolejbusów jak również 30% ogółu linii trolejbusowych operujących obecnie w Europie Środkowej. Projekt TROLLEY rozpoczął się w lutym 2010 roku i trwał do stycznia 2013 roku.

W miastach polskich nie jest prowadzona żadna spójna kampania promocji transportu publicznego w powiązaniu z transportem rowerowym, poza pewnymi działaniami podejmowanymi przez prywatnych operatorów transportu publicznego takich jak np. firma ARRIVA, która reklamuje swoje usługi informując użytkowników o możliwości przewozu rowerów w pociągach za stałą opłatą. Operator szybkiej kolei miejskiej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie wprowadził możliwość przewożenia rowerów w swoich pociągach za darmo. Zarząd firmy otrzymał nagrodę „Złotej Szprychy” od aktywistów Gdańskiej Kampanii Rowerowej w roku 2007. W 2010 PSWE we współpracy z lokalnymi przedsiębiorstwami i samorządem lokalnym przeprowadziło kampanię „Rowerowe Piątki” która została uznana za Kampanię Społeczną Roku 2010. Polegała ona na rozdawaniu prostych upominków osobom jadącym do pracy w czasie trzech kolejnych piątków września 2010 roku na kilku ważnych skrzyżowaniach miasta Gdańska.

### 5.2.4 Czy są stosowane polityki lub działania legislacyjne przeciwdziałające promocji zarządzania mobilnością ?

Bardzo wiele aktów prawnych oraz sposobów interpretowania przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest w Polsce zorientowanych na ruch samochodów lub na prędkość jazdy samochodem. Na przykład ograniczenie prędkości na terenach zabudowanych w godzinach nocnych wynosi 60 km na godzinę, podczas gdy standardowy limit prędkości na terenach zabudowanych wynosi 50 km/h.

Piesi próbujący przejść na drugą stronę ulicy po przejściach dla pieszych nie sterowanych sygnalizacją świetlną nie mają pierwszeństwa i jeśli zostaną potrąceni przez samochód są traktowani jako ofiary swojej własnej nieuwagi: w Polsce stosowana jest konstrukcja prawna stwierdzająca, że pieszy nie ma prawa „wtargnąć” na jezdnię pod nadjeżdżający samochód. Dlatego też, jeśli kierowca przekraczał limit prędkości a pieszy został przez niego śmiertelnie potrącony, kierowca może być zwolniony ze wszystkich sankcji.

Ze strony Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie ma żadnych inicjatyw informowania mieszkańców, że nie występuje sprzeczność między egzekwowaniem limitów prędkości na terenach zabudowanych a przepustowością sieci ulicznej. Kierowcy często wyrażają opinię, że kongestia jest wynikiem niewystarczająco „energicznego” (czytaj: agresywnego) stylu jazdy, a jedynym możliwym sposobem redukcji kongestii jest budowa „bezkolizyjnych” wielopoziomowych skrzyżowań oraz wielopasmowych korytarzy ruchu drogowego. Pod wpływem polskich posłów do Parlamentu Europejskiego limit prędkości na autostradach w Polsce został podniesiony ze 130 km/h na 140 km/h.

W roku 2014, w związku z długimi kolejkami samochodów oczekujących na bramkach wjazdów na główną autostradę prowadzącą na wybrzeże Morza Bałtyckiego, premier zdecydował się na zniesienie obowiązku uiszczania opłat podczas trzech sierpniowych weekendów oraz do pokrycia strat przychodów operatorów autostrad ze specjalnej rezerwy budżetowej.

**Alternatywna Polityka Energetyczna** opracowana przez **Instytut Zrównoważonego Rozwoju** z roku 2009 która skupia uwagę na potrzebie redukcji emisji zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł rozproszonych (głównie: pojazdów mechanicznych), zawiera obszerny wykaz polityk i działań przeciwdziałających osiągnięciu postępów na drodze zrównoważonego rozwoju, w tym zarządzania mobilnością. Najbardziej istotne bariery dotyczą braku reform rynkowych w sektorze energetyki oraz dominacji „transportowego” języka w dokumentach planistycznych i politycznych, w odróżnieniu od pożądanego języka „mobilności”.

Niestety, rozwiązania sprzyjające mobilności nie są uwzględniane w Polityce Energetycznej w znaczącym stopniu. Ogólny obraz zawiera wiele inicjatyw, projektów i programów dotyczących zarządzania mobilnością – wiele z nich jest finansowanych lub współfinansowanych ze źródeł UE – w większości przypadków są one podejmowane przez samorządy miast i inne samorządy lokalne. Występuje jednak brak koordynacji działań, systematycznego raportowania i krajowych ram, które dawałyby praktyczne wytyczne i ustalały priorytety planowania działań na szczeblu lokalnym lub regionalnym.

## 5.3 TRENDY I DALSZE PERSPEKTYWY ROZWOJU

### 5.3.1 Jakie działania w obszarze zarządzania mobilnością okazują się w Polsce skuteczne?

Polska znajduje się we wczesnym stadium systematyzowania podejścia do zarządzania mobilnością. Dobrym przykładem skutecznego zarządzania mobilnością na szczeblu lokalnym jest inauguracja zintegrowanego biletu dla wszystkich rodzajów transportu publicznego. Brak jednak wyraźnych inicjatyw zintegrowanego podejścia do promocji łańcuchów eko-mobilności – mobilności pieszej i rowerowej z transportem publicznym.

Warunki chodzenia pieszo również uległy znaczącej poprawie. Systemy sygnalizacji świetlnej na wielu – jeśli nie na większości skrzyżowań zostały wyposażone w systemy informacji dźwiękowej lub głosowej informującej osoby niewidome lub niedowidzące o zmianie świateł. Przy dużej liczbie skrzyżowań dwupoziomowych instalowane są windy, ułatwiające poruszanie się osobom w podeszłym wieku lub niepełnosprawnym ruchowo. Mieszkańcy otrzymują możliwość uczestniczenia w procesie podejmowania decyzji dotyczących organizacji usług transportu publicznego oraz projektów sieci linii TP.

### **5.3.2 JAKIE SĄ PRZYSZŁE POLITYKI, KTÓRE SĄ OPRACOWYWANE/ ROZWAŻANE OBECNIE W POLSCE?**

Zarządzanie Mobilnością nie jest jeszcze w Polsce wyraźnie rozwiniętą i wdrażaną koncepcją. Nie ma wyraźnych zasad ani przepisów ani też wyspecjalizowanych oficjalnie uznawanych instytucji inicjujących i promujących zarządzanie mobilnością.

Pojęcie to nadal funkcjonuje jako bliżej niesprecyzowana idea. Jednakże pojawiły się pierwsze inicjatywy, szczególnie w skali lokalnej i regionalnej (głównie w większych miastach, takich jak Gdańsk, Kraków, Poznań, Warszawa i Wrocław). Obecnie w Polsce wszystko zależy od inicjatyw oddolnych, które następnie zwiększają swój zasięg od skali lokalnej do krajowej.

By wprowadzić do powszechnej praktyki alternatywnych form poruszania się po mieście, takich jak jazda na rolkach lub na rowerze często potrzebne jest zmiana sposobu kształtowania przestrzeni miejskich. Wymaga to także tworzenia specjalnej infrastruktury, podczas gdy w Polsce dominuje ciągle polityka zorientowana na tworzenie udogodnień do jazdy i parkowania samochodów.

Na poziomie dokumentów o charakterze inżyniersko-technicznym wiele zostało osiągnięte, ale na poziomie strategicznym i politycznym ta kwestia nie jest wystarczająco doceniana. W skrócie, przyszłe polityki najprawdopodobniej powstaną w dużych polskich aglomeracjach raczej niż na poziomie rządu centralnego.

Konsolidacja Polskiej Unii Mobilności Aktywnej jako sieci samorządów lokalnych zainteresowanych promocją chodzenia pieszo, jeżdżenia rowerem i korzystania z transportu publicznego może służyć jako ważna inicjatywa i sposób na dzielenie się najlepszymi praktykami.

### **5.3.3 Jaka jest treść i stosunek opinii publicznej do zarządzania mobilnością w Polsce? Jakie wyzwania stwarza ten stosunek opinii publicznej w procesie wdrażania rozwiązań zarządzania mobilnością?**

Opinia publiczna jest generalnie sceptyczna co do skuteczności i racjonalności zarządzania mobilnością oraz inicjatyw promowania zrównoważonej mobilności wtedy, gdy są one wdrażane. Istnieje więc pilna potrzeba zapewnienia odpowiedniej jakości zarządzania informacją na temat poszczególnych działań, organizacji imprez, informacji i wspierania inicjatyw promujących zrównoważoną mobilność.

Przy zdeterminowanym wysiłku wielu interesariuszy, można mieć nadzieję, że ten sceptycyzm ulegnie stopniowemu zmniejszeniu. Jeśli inicjatywy zarządzania mobilnością pokażą możliwość przyniesienia pozytywnych skutków, wówczas społeczeństwo może okazać się bardziej otwarte na realizację i wspieranie bardziej ambitnych inicjatyw.

## 6 DZIAŁANIA PODEJMOWANE W RAMACH PROJEKTU SEEMORE NA POMORZU

Działania podejmowane na Pomorzu można podzielić na trzy podstawowe grupy: poprawa informacji dla turystów i odwiedzających, poprawa (warunków) korzystania z transportu publicznego i rowerowego oraz podniesienie świadomości interesariuszy.

Działania były podejmowane na różnych etapach realizacji projektu SEEMORE i będą kontynuowane po zakończeniu realizacji projektu.

W ramach realizacji projektu SEEMORE, w gminie Choczewo i na Pomorzu zostały przeprowadzone następujące działania:

- Ustalenie treści oraz opracowanie pakietu informacyjnego na temat zrównoważonej mobilności w oparciu o przeprowadzone ankiety,
- Dystrybucja pakietów na temat mobilności za pośrednictwem dystrybutorów map,
- Wdrożenie dobrych praktyk stosowanych w innych krajach europejskich (tłumaczenie pakietów informacyjnych na temat mobilności na język polski)
- Przeprowadzenie kampanii podnoszenia świadomości na Pomorzu w celu wypromowania gminy Choczewo jako miejsca wdrożenia wszystkich działań podejmowanych w ramach projektu SEEMORE
- Przedstawienie wyników badań ankietowych przeprowadzonych podczas sesji partycypacji społecznej z udziałem turystów i mieszkańców gminy Choczewo
- Szkolenie na temat opcji zrównoważonej mobilności dla osób współpracujących bezpośrednio z turystami
- Wykorzystanie interaktywnych dynamicznych bannerów internetowych dla stworzenia platformy wzajemnej wymiany danych na temat opcji dojazdu oraz udostępnienie materiałów projektu SEEMORE na turystycznych i transportowych stronach internetowych.
- Nakręcenie lokalnego filmu na temat projektu SEEMORE
- Wdrożenie kalkulatora emisji zanieczyszczeń
- Promocja i wdrożenie hoteli przyjaznych środowisku naturalnemu w Choczewie.
- Sformułowanie założeń polityki parkingowej w gminie Choczewo,
- Zmiana zachowania organów decyzyjnych operatorów transportu publicznego na temat wozenia rowerów na pokładzie autobusów obsługujących lokalne i regionalne linie autobusowe.
- Organizacja kursów szkoleniowych dla lokalnych planistów mobilności
- Publikacja przewodników turystycznych na temat zrównoważonej mobilności



## 7 PREZENTACJA PROJEKTU SEEMORE W POLSCE

---

### 7.1 PIERWSZE KRAJOWE SEMINARIUM TRANSFEROWE

Projekt SEEMORE został przedstawiony po raz pierwszy w Polsce przez Polską Unię Mobilności Aktywnej w ramach IV edycji Kongresu Mobilności Aktywnej w Gdańsku w dniach 12-13. września 2013 roku.

Uczestnicy kongresu pozytywnie przyjęli działania wdrażane w ramach projektu SEEMORE, ponieważ sektory turystyki i mobilności zwykle były zarządzane osobno, stosując różne podejścia. Jednolita wizja skupiona na doświadczeniach turystów w konkretnej wiejskiej destynacji turystycznej uznana została za dobry krok do dalszych działań. Szczególne zainteresowanie budziło dostarczanie informacji na temat zrównoważonej mobilności.

### 7.2 DRUGIE KRAJOWE SEMINARIUM TRANSFEROWE

Projekt SEEMORE został następnie przedstawiony w Polsce przez Polską Unię Mobilności Aktywnej w ramach VI Ogólnopolskiej konferencji na temat problemów zintegrowanego zarządzania obszarów przybrzeżnych w Polsce”, w której wzięło udział 105 uczestników szczebla rządu centralnego, oraz samorządów regionalnych i lokalnych oraz 27 miast, który miał miejsce w Ustce w dniach 25 -26. lutego 2014 roku.

### 7.3 TRZECIE KRAJOWE SEMINARIUM TRANSFEROWE

Projekt SEEMORE został przedstawiony po raz trzeci w ramach 44 dorocznego walnego zgromadzenia Stowarzyszenia Polskich Młast i Gmin Morskich, w którym wzięły udział 62 osoby ze szczebla rządu centralnego i samorządu regionalnego oraz 23 samorządów lokalnych , które miało miejsce w Jastarni 9. kwietnia 2014 roku.