

Zarządzanie rozwojem lokalnym na przykładzie realizacji projektu CIVITAS DYN@MO

Adam Przybyłowski

Akademia Morska w Gdyni, Polska

Streszczenie

Według Komisji Europejskiej w transporcie miejskim niezbędne jest zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym do 2030 r., eliminacja ich z miast do 2050 r., a także osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r. Wobec znacznego wzrostu wskaźnika motoryzacji indywidualnej odpowiednio zorganizowany system transportowy, obejmujący sieci dróg, transport zbiorowy, ścieżki rowerowe, ciągi piesze, systemy parkingowe itp., sprzyja właściwemu rozwojowi miast. Celem artykułu jest zaprezentowanie procesu implementacji lokalnych projektów rozwojowych na przykładzie projektu CIVITAS DYN@MO realizowanego obecnie przez gdyński samorząd, w kontekście potrzeby równoważenia mobilności. Dokonano tego w oparciu o dostępne dokumenty i dane źródłowe, a także częściowe wyniki badań ankietowych przeprowadzonych w formie wywiadu za pomocą kwestionariusza ankiety. Sformułowano hipotezę badawczą, że przedsiębiorcy i pracownicy lokali handlowo-usługowych znajdujących się przy ulicy Świętojańskiej w Gdyni oczekują zmian i jednocześnie są sceptyczni w odniesieniu do planowanej reorganizacji ruchu w tej lokalizacji.

Słowa kluczowe: plan zrównoważonej mobilności miejskiej, rozwój lokalny

Wstęp

Równoważenie mobilności w miastach UE jest potrzebne w kontekście takich wyzwań, jak m.in.: zmiany klimatyczne, bezpieczeństwo, suburbanizacja, kurczenie się miast (*urban shrinkage*), ucieczka podatników do sąsiednich gmin, zbyt duży udział samochodów osobowych w podróżach miejskich. Opracowanie i wdrażanie koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej jest możliwe dzięki — obok koncepcji multilevel governance — rozwijaniu m.in. szerszej i realnej współpracy pomiędzy interesariuszami: uczelniami, samorządem, organizatorami i przewoźnikami publicznego transportu zbiorowego oraz uwzględniania opinii organizacji pozarządowych, przedsiębiorców i mieszkańców. W dużych miastach Unii Europejskiej podejmuje się wiele działań celem zachęcenia ludności miejskiej do zmiany zachowań i przyzwyczajzeń komunikacyjnych, a tym samym równoważenia mobilności miejskiej (Banister 2008). Równoważenie tej mobilności powinno sprzyjać zapewnieniu dostępności i mobilności z jednoczesnym ograniczaniem kongestii i szkodliwych skutków dla społeczeństwa i środowiska.¹ Do grona rozwiązań, które mogą przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców można zaliczyć takie rozwiązania, jak: stosowanie inteligentnych systemów transportowych, zakup „zielonych” środków komunikacji miejskiej, promowanie transportu rowerowego, wprowadzanie stref ograniczonego ruchu samochodowego (Lorens 2013). Celem artykułu jest przybliżenie problematyki realizacji lokalnych projektów rozwojowych na przykładzie projektu CIVITAS DYN@MO realizowanego obecnie przez gdyński samorząd.² Dokonano tego w oparciu o dostępne dokumenty i dane źródłowe, a także wyniki badań ankietowych przeprowadzonych w formie wywiadu za pomocą kwestionariusza ankiety wśród przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą przy ulicy Świętojańskiej w Gdyni. Przyjęto hipotezę badawczą, że

1. Zob. BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM/2011/0144 końcowy.

2. Zob. <http://www.mobilnagdynia.pl/>.

przedsiębiorcy i pracownicy lokali handlowo-usługowych znajdujących się przy ulicy Świętojańskiej oczekują zmian i jednocześnie są sceptyczni w odniesieniu do planowanej reorganizacji ruchu w tej lokalizacji.

1. Istota i zadania projektu CIVITAS DYN@MO

Projekt CIVITAS DYN@MO jest kolejną częścią europejskiej inicjatywy CIVITAS i finansowany jest z 7-go Programu Ramowego Komisji Europejskiej. Etap ten rozpoczął się z dniem 1 grudnia 2012 roku.³ Zaangażowane w jego realizację są cztery miasta (rys. 1): Aachen (Niemcy), które jest liderem projektu, Gdynia, która pełni w projekcie rolę miasta prowadzącego oraz dwa miasta uczące się: Koprivnica (Chorwacja) i Palma de Mallorca (Hiszpania).⁴ Są to miasta, które skupiają stosunkowo dużą liczbę ludności, zwłaszcza młodych, ponieważ mieszczą się tam ważne uniwersytety i szkoły. Łączy je chęć poszerzania swoich możliwości i inwestycje w lepszą, bardziej ekologiczną przyszłość. Każde z miast tworzy własne konsorcjum, którego członkowie współpracują w celu realizacji określonych zadań. W projekcie uczestniczy łącznie 24 lokalnych partnerów. Lider projektu posiada dziesięciu lokalnych członków, Gdynia — czterech, natomiast Koprivnica i Palma de Mallorca — po pięciu członków. W skład gdyńskiego konsorcjum wchodzi następujące jednostki (Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni 2015):

- Gmina miasta Gdyni,
- Politechnika Gdańska,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni,
- Uniwersytet Gdański.

Ponadto projekt wspierany jest przez Uniwersytet w Edynburgu, który jest ośrodkiem badawczym i monitorującym oraz przez Komisję Ochrony Środowiska Związku Miast Bałtyckich, odpowiedzialną za stronę promocyjną.



Rys. 1. Miasta członkowskie projektu CIVITAS DYN@MO

3. Zob. Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Union, 2013, [@:] http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf.

4. Zob. Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. Polityka spójności Na lata 2014–2020 [@:] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/urban_pl.pdf.

Głównym celem CIVITAS DYN@MO dla wszystkich czterech miast jest przede wszystkim próba zaangażowania społeczeństwa w czynny udział w projekcie, rozwój systemów Mobility 2.0, wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań obejmujących pojazdy energooszczędne oraz zawarcie stałej współpracy i wzajemne korzystanie z doświadczeń i wiedzy. Całkowity koszt projektu to 13 041 486 euro, z czego ponad 800 tysięcy euro przeznaczone jest na realizację zadań podjętych przez miasto Gdynia (Przybyłowski 2015). Projekt dzieli się na sześć pakietów roboczych, zwanych Work Packages, które przedstawiają się następująco:

- WP 1 Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego (SUMP),
- WP 2 Innowacyjne pojazdy przyjazne środowisku,
- WP 3 Inteligentne systemy transportowe (ITS) i technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT),
- WP 4 Badania i ewaluacja,
- WP 5 Promocja i nauka,
- WP 6 Koordynacja i zarządzanie projektem.

Każde miasto podejmuje się określonych zadań w ramach powyżej przedstawionych grup. Są one dostosowane do poziomu danego miejsca oraz do potrzeb, jakie dane miasto posiada. Pierwszy pakiet to WP 1 Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego (tab. 1).

Tab. 1. Workpackage 1. Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego

Aachen	A1.1 Dynamiczny Regionalny SUTP	A1.2 Wdrożenie idei „Electro-mobile Living”	A1.3 Zrównoważony ruch na obszarze uniwersytetu
Gdynia	G1.1 Rozwój dynamicznego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	G1.2 Społecznościowe projekty badawcze na rzecz SUMP	G1.3 Strefy piesze i zarządzanie mobilnością
Koprivnica	K1.1 Opracowanie i zaadoptowanie SUTP	K1.2 Kampus uniwersytetu bez CO ₂	K1.3 Planowanie systemu transportu zbiorowego
			K1.4 Opracowanie programu czystego transportu miejskiego dla Uniwersytetu w Koprivnic
Palma de Mallorca	P1.1 Dynamiczny SUTP	P1.2 Planowanie dla rowerzystów i pieszych	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni w styczniu 2015 r.

Zadania realizowane przez miasto Gdynia są następujące:

- G1.1 Rozwój dynamicznego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który utworzony zostanie przy udziale społeczeństwa, co jest bardzo ważne dla jego zaakceptowania. Samo przygotowywanie Planu poprzedzone będzie działaniami marketingowymi w celu uświadomienia mieszkańców jak bardzo istotny jest to dokument.
- G1.2 Społecznościowe projekty badawcze na rzecz SUMP, celem zaangażować społeczeństwo w dany projekt; zminimalizować zatłoczenie na ulicach, wprowadzić pojazdy emitujące mniejszą ilość szkodliwych substancji do powietrza oraz promowanie ruchu rowerowego oraz stref pieszych.
- G1.3 Strefy piesze i zarządzanie mobilnością, w celu realizacji działań poświęconym ograniczeniu ruchu pojazdów w niektórych miejscach, rozszerzeniu dróg rowerowych, utworzeniu stref pieszych, które będą przyjazna dla mieszkańców i środowiska. Wszystko to zapewnić ma lepszą jakość życia oraz zwiększyć atrakcyjność przestrzeni miejskiej.

Grupa druga WP 2 Innowacyjne pojazdy przyjazne środowisku (tab. 2) zawiera dwa zadania w przypadku polskiego miasta:

- G2.1 Innowacyjne trolejbusy z alternatywnym źródłem energii na nowej linii, celem zachęcania społeczeństwa do poruszania się trolejbusami, które mają stać się bardziej niezawodne i efektywne. Zadanie to ma doprowadzić do rozszerzenia działalności pojazdów elektrycznych do

- miejsc mniej dostępnych, jak i zmniejszenia zużycia energii o około 3%. Innowacją ma być również poruszanie się trolejbusów bez zasilania z sieci trakcyjnej na przestrzeni dwóch kilometrów.
- G2.2 Superkondensator na trakcji trolejbusowej, celem zainstalowania na podstacji superkondensatora, który będzie gromadził energię powstającą w wyniku hamowania pojazdów.

Tab. 2. Workpackage 2. Innowacyjne pojazdy przyjazne środowisku

Aachen	A2.1 Wprowadzenie przyjaznych środowisku i cichych pojazdów		A2.2 Wprowadzenie autobusów hybrydowych	
Gdynia	G2.1 Innowacyjne trolejbusy z alternatywnym źródłem energii na nowej linii		G2.2 Superkondensatory dla większej efektywności systemu trolejbusowego	
Koprivnica	K2.1 Miejski system car-sharing z flotą pojazdów elektrycznych		K2.2 Transport zbiorowy o niskiej emisji zanieczyszczeń w Koprivnicy	
Palma de Mallorca	P2.1 Autobusy zasilane CNG w transp. zbior.	P2.2 Pojazdy hybrydowe/elektryczne w transp. zbior. oraz pojazdy elektryczne dla służb miejskich	P2.3 Promowanie pojazdów elektrycznych i udogodnienia dla posiadaczy takich pojazdów	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni w styczniu 2015 r.

Workpackage 3 to Inteligentne systemy transportowe (ITS) i technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT) (tab. 3). W przypadku Gdyni zawiera on pięć następujących działań:

- G3.1 Model ruchu dla Gdyni — opracowanie i wdrożenie trzyzmiennego modelu ruchu miasta (mikro, makro i mezostopowego), który będzie obejmował transport indywidualny i zbiorowy.
- G3.2 Automatyczne wykrywanie wypadków, co umożliwi zminimalizowanie ich ilości i pozwoli na zwiększenie prędkości reakcji, w celu na przykład udzielenia pomocy.
- G3.3 System preselekcji wagowej dla pojazdów ciężarowych. System taki działać ma w dwóch punktach wjazdowych na teren miasta i pozwoli na zmniejszenie kosztów związanych z utrzymaniem dróg.
- G3.4 Platforma internetowa „Mobility 2.0”, która ma włączyć w projekt wszystkim mieszkańców miasta oraz umożliwić im wgląd w wyniki przeprowadzanych badań.
- G3.5 Buspasy objęte kontrolą wizyjną, co poprawić ma jakość usług transportu zbiorowego, dzięki czemu społeczeństwo przekona się do tego rodzaju podróży i zrezygnuje z pojazdów indywidualnych.

Tab. 3. Workpackage 3 Inteligentne systemy transportowe (ITS) i technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT)

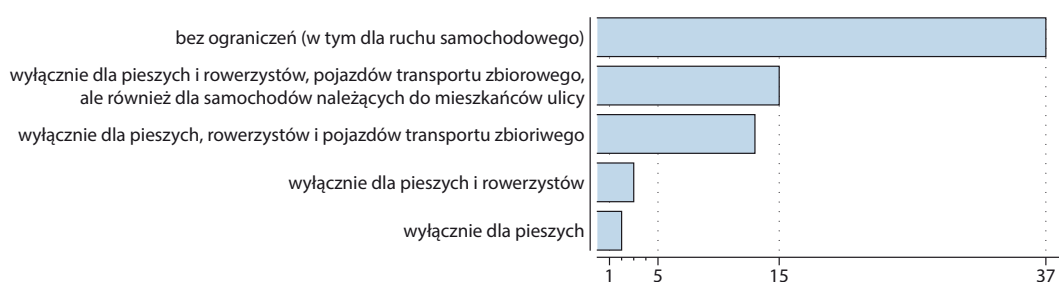
Aachen	A3.1 Mobility Alliance (Platforma informacyjna i płatnicza)			A3.2 Travel assistance (Indywidualny system powiadomień)	
Gdynia	G3.1 Opracowanie modelu podróży w celu rozwinięcia gdyńskiego SUTP	G3.2 System automatycznego wykrywania zdarzeń	G3.3 Preselekcja wagowa pojazdów ciężarowych	G3.4 Komunikacja Mobility 2.0	G3.5 Wydzielone pasy dla autobusów/pojazdów o dużym napełnieniu
Palma de Mallorca	P3.1 Usługi Mobility 2.0			P3.2 System kierowania na parking	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni w styczniu 2015 r.

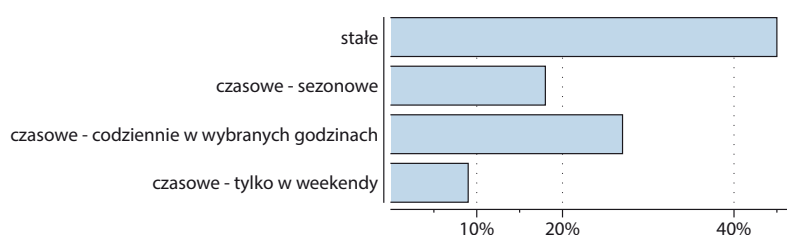
2. Wyniki badań ankietowych dotyczących preferencji przedsiębiorców w zakresie organizacji ruchu

W drugiej części opracowania przedstawiono cząstkowe wyniki pilotażowych badań ankietowych przeprowadzonych w formie wywiadu za pomocą kwestionariusza ankiety wśród pracowników i przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą przy ulicy Świętojańskiej w Gdyni. Treść pytań dotyczyła ich preferencji w zakresie organizacji ruchu w tej prestiżowej strefie miasta. Badanie zostało zrealizowane w ramach omówionego w pierwszej części publikacji projektu UE CIVITAS DYN@MO (G1.3 Strefy piesze i zarządzanie mobilnością). Spośród 30 badanych podmiotów gospodarczych, 40% prowadziło działalność handlową, 36% usługową, 17% działalność usługowo-handlową, pozostałe reprezentowały usługi finansowe. Przedsiębiorcy/pracownicy ankietowanych podmiotów zapytani zostali o godziny, w których najczęściej przyjmowane są przez nich dostawy. Ponad połowa z nich wskazała na przedział godzinowy pomiędzy 5 a 10 (60%). Część dostaw odbywa się w godzinach pomiędzy 10 a 15 (23%) oraz pomiędzy 14 a 17 (17%). Żaden z respondentów nie wskazał przedziałów godzinowych 15–20 oraz pomiędzy 20–24. 47% badanych uważa, iż przy ulicy Świętojańskiej powinny zostać wprowadzone zmiany: 15 osób stwierdziło, że ulica powinna być przeznaczona wyłącznie dla pieszych, rowerzystów, pojazdów zbiorowych, ale również dla mieszkańców ulicy, 13 osób wybrało odpowiedź „wyłącznie dla pieszych, rowerzystów i pojazdów transportu drogowego”, a za zamknięciem ulicy dla pojazdów zmotoryzowanych było tylko 5 osób. Ponad połowa badanych uznała, iż organizacja ruchu nie powinna być zmieniana (37 osób) (rys. 1).

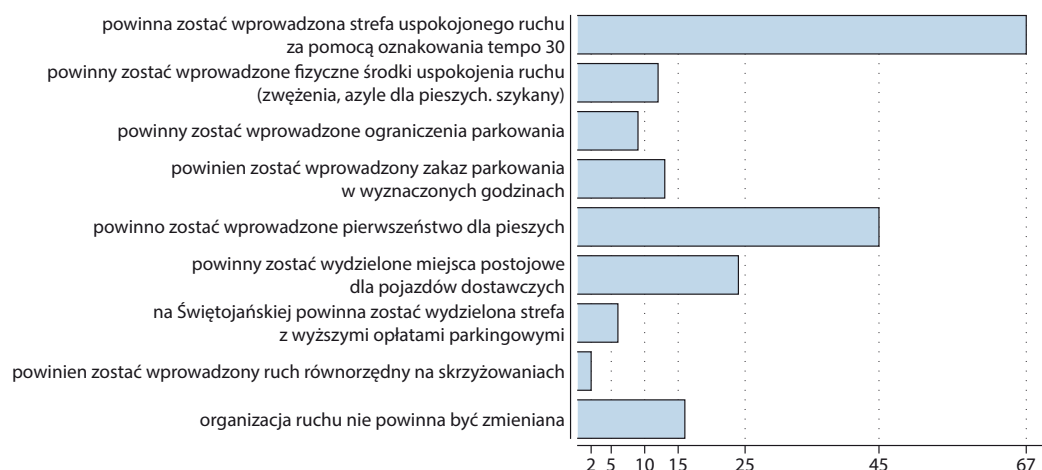
Spośród osób deklarujących chęć zmiany organizacji ruchu przy ulicy świętojańskiej, 45,5% chciałoby wprowadzić te zmiany na stałe. 54,5% chciałoby, aby wprowadzone zmiany były czasowe (rys. 2). Każdemu z badanych osób zadano pytanie, czy w przypadku pozostawienia ruchu samochodowego przy ulicy Świętojańskiej powinny zostać wprowadzone rozwiązania w zakresie uspokojenia i usprawnienia ruchu. Respondenci mieli możliwość wielokrotnego wyboru, co dało łącznie 194 wskazania. Najwięcej osób stwierdziło, iż powinna zostać wprowadzona strefa uspokojonego ruchu za pomocą oznakowania tempo 30 (35%) oraz, że powinno zostać wprowadzone pierwszeństwo dla pieszych (23%) (rys.3). Badani poproszeni zostali również o ocenę poszczególnych aspektów odnośnie poruszania się po Śródmieściu Gdyni (rys. 4). Ocenie poddane zostało bezpieczeństwo, komfort przemieszczania się oraz dostępność. Bezpieczeństwo ocenione zostało dobrze przez 43 osoby, natomiast źle i bardzo źle przez 13 respondentów. Komfort przemieszczania się oceniono „raczej dobrze” (48%), natomiast dostępność dobrze oceniło 37 osób, a źle 26.



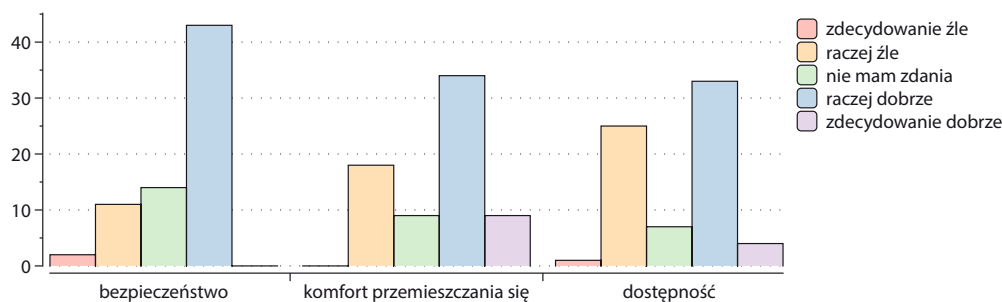
Rys. 1. Preferowane zmiany w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego przy ulicy Świętojańskiej



Rys. 2. Oczekiwane ograniczenia czasowe dla ruchu przy ulicy Świętojańskiej



Rys. 3. Oczekiwane rozwiązania zmian organizacji dla ulicy Świętojańskiej w przypadku pozostawienia na niej ruchu samochodowego



Rys. 4. Ocena poszczególnych aspektów Śródmieścia Gdyni

Podsumowanie

Zarządzanie rozwojem lokalnym i decyzje planistyczne, ze względu na swój strategiczny charakter, skalę nakładów inwestycyjnych, a także zmiany, jakie niosą dla wszystkich interesariuszy powinny być oparte na badaniach marketingowych oraz empatycznej komunikacji pomiędzy władzami miasta a ludźmi, którzy prowadzą w nim działalność gospodarczą i je zamieszkują. Działania te sprzyjają realizacji koncepcji smart city (Pawłowska 2015) — inteligentnej przestrzeni usprawnionej dzięki innowacjom, rozwojowi społeczeństwa cyfrowego i obywatelskiego (tolerancja, talent i technologia).

W świetle wyników przeprowadzonych badań ankietowych istotna część przedsiębiorców i pracowników oczekuje zmian i jednocześnie odnosi się z dystansem do planowanej reorganizacji ruchu na ulicy Świętojańskiej, co potwierdziło przyjętą hipotezę badawczą. Dodatkowo przeprowadzone wywiady bezpośrednie wskazują na to, że wprowadzenie strefy wolnej od ruchu samochodowego wymagałoby szeroko zakrojonych konsultacji społecznych z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Stosunek do reorganizacji ruchu na ul. Świętojańskiej jest w dużej mierze zależny od rodzaju prowadzonej działalności:

- przedstawiciele branży finansowej, która jest uzależniona od ruchu samochodowego oraz miejsc parkingowych na ul. Świętojańskiej, dlatego sprzeciwiają się wszelkim zmianom;
- przedstawiciele przedsiębiorstw działających w branży gastronomicznej są pozytywnie nastawione do pomysłu zmiany organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, ponieważ — ich zdaniem — zwiększy to ruch pieszych i tym samym wpłynie na wzrost liczby klientów.

Wyniki tych badań mogą okazać się pomocne w osiągnięciu konsensusu w tej kwestii będącej sporym wyzwaniem politycznym, społecznym i ekonomicznym, a zwłaszcza mentalnym. Działania podejmowane przez nowoczesne, europejskie miasta prowadzą do poprawienia jakości życia ich mieszkańców. Wszelkie zmiany, które im towarzyszą są niezbędne do tworzenia lepszego i piękniejszego

otoczenia, jak również do umożliwienia społeczeństwu sprawnego przemieszczania się. Miasto, które chce się rozwijać musi podejmować wyzwania, choć niekiedy są one trudne do zrealizowania (Nosal i Wiesław 2010). Współpracując, można jednak dokonać bardzo wielu innowacyjnych i potrzebnych zmian i tym samym zainwestować w lepszą przyszłość. W ramach takich projektów jak CIVITAS DYN@MO warto kłaść większy nacisk na zintegrowane działania wyjaśniające, edukacyjne i promocyjne, by sprostać wyzwaniom i przełamywać istniejące bariery.

Literatura

- BANISTER D. (2008): *The Sustainable Mobility Paradigm*. „Transport Policy”, nr 15 (2), s. 73–80.
- LORENS P. (2013): *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*. Gdańsk, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej.
- NOSAL K., WIESŁAW S. (2010): *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*. „Transport Miejski i Regionalny” (3), s. 26–31.
- PAWŁOWSKA B. (2015): *Rola transportu w realizacji idei „Inteligentnego miasta”*. „Logistyka” (3), s. 5455–5467CD nr 2, cz. 1.
- PRZYBYŁOWSKI A. (2015 [w druku]): *Wyzwania rozwojowe obszarów miejskich w aspekcie równoważenia mobilności na przykładzie Gdyni*. Warszawa, Wydawnictwo KPZK.