

# ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ A ŚWIADOMOŚĆ SPOŁECZNA CZĘŚĆ 2

## Materiały szkoleniowe



sfinansowano z 6 Programowego Ramowego UE  
w formie Specyficznej Akcji Wspierającej



SIXTH FRAMEWORK  
PROGRAMME

*Wyłącznie odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą autorzy. Nie reprezentuje ona opinii Wspólnoty Europejskiej. Komisja Europejska nie jest odpowiedzialna za jakiegokolwiek wykorzystanie zawartych w niej informacji*

### **Jak korzystać z niniejszego materiału:**

Niniejszy materiał zawiera rezultaty projektów badawczych UE oraz, w niektórych przypadkach, komplementarne wyniki badań krajowych.

Część II materiałów szkoleniowych oparta jest o nowe lub zaktualizowane wyniki badań w zakresie transportu lokalnego i regionalnego. Materiały te mają za zadanie zapewnić wykładowcom i słuchaczom łatwy dostęp do opisów poszczególnych projektów i ich szczegółowych rezultatów. Przedstawiony tutaj materiał ten nie wyczerpuje tematu, lecz stanowi część szerszego materiału szkoleniowego w tej dziedzinie. Pełna lista projektów, konsorcjów i cytowanej literatury, w tym odnośników do stron internetowych, znajduje się na końcu dokumentu.

Niniejszy dokument oparty jest o wyniki badań w dziedzinie “ Zarządzanie mobilnością i świadomość społeczna na temat transportu”; redakcja – Robert Pressl, Austrian Mobility research FGM-AMOR, Graz, Austria, luty 2007.

**COMPETENCE:** Wzmocnienie świadomości lokalnych instytucji zarządzających w dziedzinie transportu

**E-ATOMIUM:** Szkolenia z transportu i mobilności dla agencji energetycznych i podmiotów lokalnych (2007)

**TREATISE:** Program szkoleniowy dla lokalnych agencji energetycznych oraz podmiotów związanych z transportem i działaniami na rzecz zrównoważonej energetyki.

# Spis treści

<b>1. Zaktualizowane wyniki badań 2002 - 2006 .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Wstęp .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Nowe wnioski .....</b>	<b>1</b>
<b>1.3 Przykłady i miejsca prowadzenia badań.....</b>	<b>2</b>
<i>Usługi związane z mobilnością skierowane do mieszkańców osiedli .....</i>	<i>2</i>
<i>Bezpieczna i przyjazna środowisku droga do szkoły (Gra w węża, Belgia).....</i>	<i>3</i>
<i>Włączenie ruchu fizycznego do codziennego rozkładu dnia .....</i>	<i>3</i>
<i>Kampania "Sprawny w drodze – popraw swoją kondycję na przystanku" .....</i>	<i>5</i>
<i>Kampania "Rowerem do Pracy" .....</i>	<i>6</i>
<i>System Ewaluacji Projektów z zakresu Mobilności (System for Evaluation of Mobility Projects, SUMO) .....</i>	<i>7</i>
<i>Dwa przykłady podnoszenia świadomości społecznej i marketingu na rzecz zrównoważonej mobilności z projektów Civitas Caravel i Civitas Mobilis w ramach CIVITAS INITIATIVE.....</i>	<i>7</i>
<i>Sugerowane miejsce badania: duńskie miasto Odense. ....</i>	<i>8</i>
<b>2. Literatura i strony internetowe.....</b>	<b>10</b>
<b>3. Ćwiczenia .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Objasnienia terminów.....</b>	<b>13</b>
<b>5. Konsorcja projektów .....</b>	<b>15</b>

# 1. Zaktualizowane wyniki badań 2002 - 2006

## 1.1 Wstęp

Dotychczas dostępne informacje w ramach PORTAL oraz wyniki badań w tej dziedzinie oparte są na projektach finansowanych przez UE, realizowanych do roku 2002. Od tamtego czasu wykonano szereg kolejnych badań w tym zakresie. Niniejszy dodatek dostarcza możliwości zapoznania się z istotnymi dla tematu wynikami badań. Do zaktualizowania materiałów posłużyły następujące projekty finansowane ze środków UE:

<b>CIVITAS Initiative</b>	<b>COMPETENCE</b>	<b>CULTURA</b>
<b>E-ATOMIUM</b>	<b>EMOTIONS</b>	<b>GOAL</b>
<b>ELTIS</b>	<b>EPOMM</b>	<b>MOST</b>
<b>MOVE</b>	<b>STEP BY STEP</b>	<b>TOOLBOX</b>
<b>TREATISE</b>	<b>VIANOVA</b>	

## 1.2 Nowe wnioski

Ze względu na fakt, iż w latach 2002-2006 zrealizowano tylko kilka projektów badawczych finansowanych przez UE, najważniejsze wnioski są rezultatami pilotażowych projektów wdrożeniowych z całej Europy. Ich przykłady opisano poniżej, w punkcie 1.3.

W ramach unijnego programu STEER (część IEE – Intelligent Energy Europe) zrealizowano kilka projektów szkoleniowych, oferujących materiały szkoleniowe do pobrania. Patrz [http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html)

**COMPETENCE:** Wzmocnienie świadomości lokalnych instytucji zarządzających w dziedzinie transportu (2007) <http://www.transportlearning.net>

**E-ATOMIUM:** Szkolenia z transportu i mobilności dla agencji energetycznych i podmiotów lokalnych (2007) <http://www.e-atomium.org/>

**TREATISE:** Program szkoleniowy dla lokalnych agencji energetycznych oraz podmiotów związanych z transportem i działaniami na rzecz zrównoważonej energetyki (2007) <http://www.treatise.eu.com/>

## 1.3 Przykłady i miejsca prowadzenia badań

### *Usługi związane z mobilnością skierowane do mieszkańców osiedli*

Usługi związane z mobilnością kierowane do mieszkańców osiedli generalnie opierają się o wcześniej istniejącą infrastrukturę transportową i są dopasowywane do potrzeb mieszkańców danego osiedla. W szczególności, mieszkańcy powinni mieć dostęp do wachlarza intermodalnych usług transportowych w pobliżu miejsca zamieszkania, aby mogli wybrać środek transportu najlepiej dostosowany do swoich potrzeb i aby mogli planować swój



*Fot. 1: Powstające osiedle mieszkaniowe*

rozkład dnia bez uzależnienia od prywatnych samochodów. Jednocześnie powinny zostać stworzone i utrzymane warunki umożliwiające użytkownikom wybór możliwie najkrótszych odległości podróży. Do ważnych usług należą “karnety wynajmujących” (zniżkowe karnety na transport publicznych dla osób wynajmujących mieszkania), wspólne korzystanie z samochodów, usługi rowerowe, informacja o intermodalnych środkach transportu oraz usługi dostawcze.

#### **Przykład: Bilety na transport publiczny dostosowane do obszarów osiedli – projekt związany z osiedlami Neuss-Allerhiligen, Niemcy**

Na niedawno wybudowanym osiedlu, domy sprzedawane są łącznie z karnetem na transport publiczny, ważnym na pięć lat. Cena zakupu płacona przez właściciela domu nie tylko zawiera miejsce postojowe dla samochodu, ale również obowiązkowy bilet na transport publiczny – sieć autobusową i pociągów pasażerskich – wydany przez przedsiębiorstwo transportu publicznego (VRR), ze zniżką prawie 40% w stosunku do zwykłej ceny. Osiedle zlokalizowane jest blisko nowo utworzonej stacji kolejowej. Oferta opiera się na współpracy między LEG NRW – niemiecką firmą rynku nieruchomości, lokalnym przedsiębiorstwem transportu publicznego VRR oraz przedsiębiorstwem usług publicznych miasta Neuss. Podobna usługa związana z mobilnością oferowana jest niedaleko Hanoweru, w Langenhagen-Weiherfeld, gdzie bezpłatny, zintegrowany bilet na transport publiczny ważny jest tylko na cztery miesiące. Więcej informacji znaleźć można pod adresem [www.mobility-cultura.net](http://www.mobility-cultura.net). Podobnych przykładów dostarcza projekt ADD HOME (rozpoczęty w 2006), na stronie <http://www.add-home.eu>.

## **Bezpieczna i przyjazna środowisku droga do szkoły (Gra w węża, Belgia)**

Kampania "Bezpieczna i Przyjazna Środowisku Droga do Szkoły" zaowocowała do 29% większą liczbą przyjaznych środowisku podróży do szkoły! W latach 2004-2005, łącznie około 76 800 uczniów, 5 500 nauczycieli, 3 900 klas oraz 55 000 rodziców zachęcanych było do pozostawienia samochodu w domu przynajmniej przez okres jednego tygodnia.



Fot. 2: Transportowa gra w węża

W "grze w węża" szkoły zachęcają w zabawny sposób dzieci i ich rodziców do częstszego chodzenia i jeżdżenia na rowerach. Poruszanie się pieszo, jazda na rowerze, jazda autobusem lub wspólne korzystanie z samochodu w drodze do szkoły to zdrowe i zrównoważone alternatywy dla problemów z parkowaniem i włączonych silników przy wejściu do szkoły. Bezpośrednim rezultatem jest mniejszy ruch przy wejściu do szkoły oraz zainicjowanie dyskusji na temat bezpieczeństwa transportu. Często transportowa gra w węża jest tylko pierwszym krokiem do większego, bardziej zorganizowanego projektu dotyczącego transportu i mobilności dla całej szkoły. Za każdym razem, gdy uczeń dociera do szkoły przy użyciu zrównoważonego środka transportu (pieszo, rowerem, autobusem lub wspólnie wykorzystywanym samochodem) w trakcie tygodnia trwania kampanii, otrzymuje czerwoną kropkę. Uczniowie korzystający z rowerów, którzy mają założone kaski rowerowe, otrzymują 2 kropki, jako że ich postępowanie zwiększa bezpieczeństwo podróży.

Więcej szczegółów można znaleźć na stronie [www.eltis.org](http://www.eltis.org) lub [www.mobility-cultura.net](http://www.mobility-cultura.net) lub [www.emotional-campaigns.net](http://www.emotional-campaigns.net) lub <http://www.milieu vriendelijk naarschool.be/>

## **Włączenie ruchu fizycznego do codziennego rozkładu dnia**

Idea projektu wzięła się z faktu, że diagnozą w corocznym, profilaktycznym badaniu lekarskim, któremu mogą poddawać się Austriacy, jest często "brak ruchu". Rozwiązaniem proponowanym przez projekt "GOAL" jest "włączenie ruchu do życia codziennego". Zamiast jechać samochodem, należy wybrać rower, lub po prostu pokonywać codzienne trasy pieszo. Stworzony program nie tylko pomaga poprawić kondycję fizyczną i zdrowie, ale także chronić środowisko.



W niniejszym module miała miejsce współpraca z towarzystwem ubezpieczeniowym Merkur. Klienci tej firmy zaproszeni zostali do udziału w programie dotyczącym mobilności i zdrowia.

“Program Aktywności” trwał 12 tygodni, a jego cele były następujące:

- Uczestnicy powinni stać się świadomi swoich nawyków związanych z mobilnością, nauczyć się rozumieć ich skutki i zidentyfikować możliwości aktywnego wprowadzenia zmian.
- Uczestnicy powinni zostać zmotywowani do włączenia większej ilości ruchu do swojej codziennej mobilności tj. w większym stopniu poruszać się pieszo lub jeździć rowerem zamiast wybierać zmotoryzowane środki transportu oraz do dokumentowania tych starań.
- Uczestnicy powinni poznać, doświadczyć i zrozumieć fizyczne i psychologiczne zalety i korzyści płynące z regularnego ruchu (zwłaszcza z “niesportowego” ruchu fizycznego”).

Program, który trwał 12 tygodni, zapewniał trzy wieczorne sesje dla każdej grup, dodatkowe wykłady i prezentacje, spotkania dyskusyjne dotyczące mobilności i ruchu oraz testy sprawności. Od razu na spotkaniu inauguracyjnym uczestnicy otrzymali Dziennik Mobilności/Zdrowia, stworzony specjalnie na potrzeby projektu. Dziennik ten umożliwiał uczestnikom zdefiniowanie swoich osobistych celów i wartości docelowych na pierwsze sześć tygodni trwania projektu oraz zapewniał miejsce na codzienne notowanie postępów w osiągnięciu tych celów oraz wszelkich komentarzy. To ułatwiało ewaluację jakościową i ilościową.

Jeśli chodzi o definicję osobistych celów i wartości docelowych, stosowano następującą metodę: każdy uczestnik wyznaczał swoje cele odnośnie dystansów przemierzanych samochodem, które mógłby lub chciałby pokonać w inny sposób oraz sposoby na włączenie większej ilości ruchu do życia codziennego. Uznano, że optymalne byłoby 30 minut ruchu w ciągu dnia. W tym kontekście, nie było naprawdę istotne, czy te 30 minut ruchu odbywało się za jednym razem, czy było rozdzielone na różne części dnia. Aby sprawdzić, czy program przyniósł mierzalne wyniki oraz aby możliwe było udzielanie indywidualnych konsultacji odnośnie sprawności (intensywność, optymalne tętno itd.), powtarzano kwalifikacyjny test chodzenia już w pierwszym tygodniu trwania projektu. Po 12 tygodniach, test chodzenia był powtarzany w celu zmierzenia zmian. Po roku przeprowadzono kolejną ewaluację mającą na celu sprawdzenie ewentualnego ustalenia nawyków i długofalowej poprawy sprawności.

## **Rezultaty**

Wskaźniki sprawności 75% uczestników projektu w widoczny sposób poprawiły się w ciągu 12 tygodni trwania projektu. U 73% uczestników zmierzono bardziej korzystne wskaźniki tkanki tłuszczowej po zakończeniu 12-tygodniowego programu.

Wyniki ewaluacji długoterminowej są następujące: 61% osób uczestniczących w 12-tygodniowym programie i kontynuujących wyznaczone sobie zadania utrzymało wskaźniki sprawności, a nawet je poprawiło. 56% osób z tej samej grupy utrzymało albo nawet poprawiło wyniki pomiaru tkanki tłuszczowej.

Oddziaływanie projektu na mobilność pokazują, że był to trwały sukces. Każda osoba zastąpiła przeciętnie 11,6 kilometrów przejechanych samochodem podróżą pieszą lub rowerową (dane te uwzględniają zmienność sezonową). Jest to równe 5% krótkich podróży samochodowych na osobę, na tydzień, w mieście Graz. Grupa 100 uczestników zrezygnowała z 286 000 kilometrów przejechanych samochodem na rzecz poruszania się rowerem lub pieszo.

“Włączenie ruchu fizycznego do codziennego rozkładu dnia” stanowiło działanie demonstracyjne w ramach projektu GOAL, dofinansowanego z programu Komisji Europejskiej LIFE. Więcej informacji znaleźć można na stronach [www.eltis.org](http://www.eltis.org) lub [www.mobility-cultura.net](http://www.mobility-cultura.net)

Podobne działania zrealizowano w Linlithgow w Szkocji, w ramach unijnego projektu STEP BY STEP [www.eu-stepbystep.net](http://www.eu-stepbystep.net)

### **Kampania “Sprawny w drodze – popraw swoją kondycję na przystanku”**

Aby odciągnąć uwagę pasażerów od czasu oczekiwania na przystankach autobusowych czy tramwajowych w czasie podróży, zaproponowano im ćwiczenia, które mogły być wykonywane na przystankach autobusowych/tramwajowych oraz w pojazdach (a następnie w domu lub miejscu pracy). Ćwiczenia te zostały zaprojektowane tak, aby pomagały się zrelaksować i ograniczyć stres. Ćwiczenia skonstruowane były tak, aby mogły być wykonywane, ale niezauważone przez innych pasażerów.

Ćwiczenia były następujące:

- ćwiczenia wzmacniające w pozycji stojącej i siedzącej
- ćwiczenia balansowania w pozycji stojącej i siedzącej
- ćwiczenia relaksacyjne / ćwiczenia oddechowe
- ćwiczenia akupresury



Całość programu w dużej mierze była oparta o aktywność uczestników, tj. ‘zależała od aktywnego udziału mieszkańców’. Wymyślono i zaprojektowano 29 ćwiczeń do zaprezentowania na najbardziej uczęszczanych przystankach autobusowych/tramwajowych oraz w pojazdach GVB (Grazer Verkehrsbetriebe – Związek Transportowy Graz). Pasażerom przedstawiono zdjęcia i opisy sugerowanych ćwiczeń, które mogli wykonywać w czasie oczekiwania lub podróży. Dodatkowo, wszystkie ćwiczenia wraz z zaleceniami odnośnie odżywiania, zebrane zostały w broszurze, która dostępna jest nadal za darmo.

W czasie rozpoczęcia kampanii w maju 2002, jak również w momencie jej odnowienia, dostępnych było 10 “trenerów” przez okres miesiąca, którzy mieli zapoznawać mieszkańców Graz z ćwiczeniami. Aby zintensyfikować interakcję z mieszkańcami, zainicjowano kampanię angażującą uczestników. Zainteresowane osoby mogły wskazywać ulubione ćwiczenie (podając powody) oraz przedstawiać swoje sugestie. Z okazji dorocznego Święta Ekologicznego Graz rozlosowano atrakcyjne nagrody wśród tych, którzy nadesłali swoje komentarze.



Ewaluacja tego działania pokazuje, jak dużym sukcesem może stać się tak niedrogi przedsięwzięcie. Ludzie czekający na środki transportu publicznego, bez żadnego zajęcia, zwykle przeszacowują czas oczekiwania, przeciętnie 1,72 razy. Osoby, które takie zajęcie mają (w tym przypadku było to wykonywanie ćwiczeń) przeszacowują czas oczekiwania tylko 1,29 razy. Różnica w tym szacowaniu wynosi 43%, czyli 2,5 razy. Oczywiście występują różnice w odczuwaniu czasu oczekiwania w zależności od: lokalizacji przystanku autobusowego/tramwajowego w mieście, infrastruktury przystanku autobusowego/tramwajowego, pory dnia oczekiwania.

Kampania "Sprawny w drodze – popraw swoją kondycję na przystanku" była działaniem demonstracyjnym w ramach projektu GOAL (finansowanego w ramach programu Komisji Europejskiej LIFE). Więcej szczegółów można znaleźć na stronie [www.mobility-cultura.net](http://www.mobility-cultura.net). Podobny projekt zrealizowano w 2006 w Liechtensteinie, z inicjatywy Klubu Transportowego Liechtenstein (VCL).

### **Kampania "Rowerem do Pracy"**

Inicjatywa ta została przedstawiona bezpośrednio bawarskim firmom za przez personel obsługujący klientów biznesowych AOK Bayern (AOK jest dużym krajowym towarzystwem ubezpieczeń zdrowotnych, działającym w Niemczech). Następnie, koordynatorzy – pracownicy poszczególnych firm reklamowali kampanię w swoim otoczeniu, z nimi kontaktowali się inni zainteresowani pracownicy. Ponieważ udział w kampanii wymagał tworzenia grup osób dojeżdżających rowerami (4 osoby, niezależnie od tego, czy pokrywały się ich drogi do pracy), koordynatorzy zajmowali się przydzielaniem poszczególne osoby do grup. Uczestnicy jeździli do pracy we wcześniej określonej liczbie dni w pewnym okresie (w 2006 był to okres od 1 czerwca do 31 sierpnia). Osoby, które przyjechały do pracy przynajmniej 20 razy w tym okresie uprawnione były do losowania atrakcyjnych nagród. Warunkiem niezbędnym było to, aby wszyscy członkowie grupy osiągnęli zakładaną liczbę podróży rowerowych. W 2006 w ramach kampanii po raz pierwszy poszukiwano przyjaznych rowerzystom społeczności. W ramach wypełniania kalendarza kampanii, wszyscy uczestnicy odpowiadali na pięć pytań dotyczących tego, na ile ich obszar zamieszkania był przyjazny dla ruchu rowerowego.

Korelacja między liczbą uczestników i liczbą klientów ubezpieczeniowych na poszczególnych obszarach stanowiła istotny wskaźnik, na podstawie którego wyznaczano najbardziej przyjazne rowerom społeczności, które otrzymywały nagrody – certyfikaty.

Władze bawarskich gmin otrzymywały informację o konkursie w trakcie jego trwania, dzięki czemu w razie potrzeby mogły starać się wpłynąć na ostateczne wyniki. Kampania uwrażliwiła więc lokalne władze w dziedzinie ruchu rowerowego i zachęcała je do podjęcia działań.

Kampania w liczbach:

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>Uczestnicy</b>	9 758	30 142	38 324	ok. 50 000
<b>Firmy</b>	923	2 558	3 840	4 400
<b>Drużyny</b>	2 355	7 540	10 197	12 055

Więcej informacji o Kampanii “Rowerem do Pracy” można znaleźć na stronach projektu Vianova pod adresem [www.eu-vianova.net](http://www.eu-vianova.net)

Kampania trwa nadal w wielu miejscach w Niemczech. W innych krajach, takich jak Norwegia, Dania i Liechtenstein, zorganizowano podobne akcje. W ramach projektu EMMA, finansowanego przez UE, również inne kraje próbowały inicjować tego typu kampanie.

### ***System Ewaluacji Projektów z zakresu Mobilności (System for Evaluation of Mobility Projects, SUMO)***

SUMO to skrót od System for Evaluation of Mobility Projects (System Ewaluacji Projektów z zakresu Mobilności) i jest narzędziem ułatwiającym wykonywanie tego typu pracy. Ewaluację zdefiniować można jako ocenę czegoś w systematyczny i przemyślany sposób. Projekty z zakresu mobilności są projektami, które w różny sposób próbują wpłynąć na przyzwyczajenia związane z transportem i zachowania użytkowników dróg. Monitoring i ewaluacja zgodna z SUMO pozwala:

- dokonywać porównań z wartościami docelowymi
- dokonywać porównań z innymi projektami
- wyciągać wnioski z wyników
- zbierać dane dla badań i analizy zależności przyczynowo-skutkowych.

Instytucje finansujące projekty, politycy i inne podmioty często starają się znaleźć sposoby mierzenia krótkoterminowych rezultatów działań. W wielu przypadkach niestety trudno jest określić efekty krótkoterminowe, jako że zmiana zachowań czy postaw społecznych wymaga dużego wysiłku i jest procesem długotrwałym. SUMO oparty jest na idei pomiaru efektów na różnych poziomach. Cele, wskaźniki i rezultaty mogą być określane na poszczególnych poziomach, z których jedne wynikają z drugich. Dzięki temu można mierzyć efekty już na wczesnym etapie realizacji projektu. SUMO dostarcza również wielu korzyści na etapie planowania projektu. Dbłość o szczegóły i systematyczne podejście są niezbędne w planowaniu, wdrażaniu i ewaluacji projektów. Określenie celów na samym początku ułatwia uzyskanie dobrych rezultatów zarówno dla konkretnego projektu jak i innych projektów, które korzystać będą z odpowiednio opisanych i monitorowanych doświadczeń. SUMO jest uproszczoną i zmodyfikowaną wersją MOST-MET, metody służącej do ewaluacji projektów z zakresu zarządzania mobilnością. MOST-MET został ustanowiony w ramach unijnego projektu MOST (Strategie zarządzania mobilnością na najbliższe dekady - Mobility Management Strategies for the next Decades - 2000 – 2002). Szczegółowe informacje na temat SUMO można znaleźć na stronie finansowanego przez UE projektu MOVE – tekst pochodzi z <http://www.move-project.org>

### ***Dwa przykłady podnoszenia świadomości społecznej i marketingu na rzecz zrównoważonej mobilności z projektów Civitas Caravel i Civitas Mobilis w ramach CIVITAS INITIATIVE.***

**Marketing zrównoważonej mobilności w Krakowie:** Kraków rozwija zintegrowany system marketingu zrównoważonej mobilności. W jego skład wchodzi seria aktywności zwracających uwagę ludzi na niekorzystne oddziaływania transportu, na istnienie zrównoważonych modułów transportu oraz ich potencjał zaspokojenia indywidualnych

potrzeb związanych z mobilnością. Wśród tych działań znalazła się organizacja seminariów i wydarzeń dotyczących zrównoważonej mobilności. Podejmowane akcje mają stworzyć nową "kulturę mobilności", zapewnić zachęty dla zrównoważonej mobilności, rozwinąć koncepcję ograniczenia ekologicznych skutków mobilności, wprowadzić nową formę informacji oraz ułatwić korzystanie z transportu publicznego. Aspektem innowacyjnym jest wykorzystanie Internetu do promocji transportu publicznego i proekologicznych zachowań, jak również dostarczanie informacji – porównania kosztów użycia potencjalnie dostępnych środków transportu.

**Stworzenie agencji mobilności i dostosowanie usług w Tuluzie:** Brak odpowiedniej informacji dla podróżnych stanowi barierę w korzystaniu z transportu publicznego. Wraz z nową stroną internetową, agencja mobilności powinna stać się pośrednikiem między użytkownikami a oferowanymi usługami, w celu uzyskania lepszej obsługi klienta i zwiększenia wykorzystania sieci transportu publicznego.

Aby oferta informacyjna nt. mobilności była intermodalna, przyjazna użytkownikowi i kompletna, należy:

- Integrować te usługi informacyjne z innymi usługami z zakresu mobilności (wspólne korzystanie z samochodów, transport na zamówienie, wypożyczanie rowerów), tak aby oferowana była cała paleta rozwiązań odpowiadających różnego rodzaju problemom związanym z mobilnością
- Stworzyć agencję mobilności, realizującą omawiane usługi informacyjne i doradzającą użytkownikom we wszystkich tematach związanych z mobilnością
- Promować nowe zachowania związane z mobilnością na poziomie indywidualnym, jak również na poziomie zbiorowym.

Szczegóły wyżej opisanych działań i kampanii znaleźć można w zestawieniach pod adresem <http://www.civitas-initiative.org>

### ***Sugerowane miejsce badania: duńskie miasto Odense.***

W Odense w Danii przeprowadzono szereg zadań z zakresu zarządzania mobilnością oraz kampanii na rzecz świadomości społecznej nt. transportu w ramach **CIVITAS INITIATIVE (projekt Civitas Mobilis)**. Szczegóły wszystkich opisanych poniżej działań i kampanii można znaleźć pod adresem <http://www.civitas-initiative.org>

**Stworzenie alternatywnych opcji mobilności dla właścicieli starych samochodów w Odense:** To działanie z zakresu promocji wyboru sposobu przemieszczania się dla właścicieli i użytkowników starszych samochodów było wyjątkową okazją do zademonstrowania, że zarządzanie indywidualną mobilnością wraz ze zintegrowanymi usługami transportu publicznego oraz wykorzystaniem wolnej pojemności autobusów może doprowadzić do wycofania z dróg starszych samochodów, emitujących więcej zanieczyszczeń. W lutym 2006 rozpoczęto kampanię pod nazwą Rodzina Wolna od Samochodu. Rodziny uczestniczące w projekcie otrzymały pakiet alternatywnych opcji mobilności. W trakcie trwania projektu każda osoba prowadziła dziennik swojej aktywności transportowej.

**Marketing indywidualnego wyboru transportu w Odense:** Odense posiada mocny wizerunek lidera Danii pod względem ruchu rowerowego oraz pozytywne doświadczenia z marketingu indywidualnego oraz egzekwowania planów transportowych firm i instytucji publicznych w tym mieście. Inicjatywa ta dotyczy sedna zagadnienia zrównoważonego transportu – kultury i nawyków ludzi. Projekt skierowano do 25 tys. odbiorców. Grupa 8 studentów odwiedzała gospodarstwa domowe w Odense, prezentując mieszkańcom portfolio alternatyw dla samochodu. Zestaw ten zawierał mapę ścieżek rowerowych, kartkę pocztową z odnośnikami do zrównoważonego transportu oraz inne użyteczne informacje. Stworzono portal, gdzie mieszkańcy mogą oszacować swój budżet przeznaczony na transport. Studenci rozpoczęli swoją pracę w maju 2006, akcja potrwała do października. Projekt będzie kontynuowany w 2007.

## 2. Literatura i strony internetowe

Do napisania niniejszych materiałów posłużyła poniższa literatura i strony internetowe. Znaleźć tam można więcej informacji, rezultaty projektów oraz studia przypadków dobrej / najlepszej praktyki. Proszę pamiętać, że strony internetowe po pewnym czasie mogą zostać zamknięte.

- ADD HOME** Add Home: Zarządzanie mobilnością dla osiedli – od zależności od samochodu do wolnego wyboru – projekt w trakcie realizacji <http://www.add-home.eu>
- CIVITAS** Zestawienia danych pochodzących z różnych projektów dotyczących zrównoważonych, ekologicznie czystych i efektywnych energetycznie systemów transportu miejskiego, stworzonych dzięki wdrożeniu i ewaluacji ambitnego, zintegrowanego zestawu technologii i polityk – projekt w trakcie realizacji <http://www.civitas-initiative.org/>
- COMPETENCE** Wzmocnienie wiedzy lokalnych agencji zarządzających w dziedzinie transportu (2007) <http://www.transportlearning.net>
- CULTURA** Kultura dla nowej mobilności poprzez zarządzanie mobilnością, działania z zakresu poprawy świadomości oraz kampanie na rzecz zmian nawyków związanych z mobilnością. (2005) [www.mobility-cultura.net](http://www.mobility-cultura.net)
- E-ATOMIUM** Szkolenia z transportu i mobilności dla agencji energetycznych i podmiotów lokalnych (2007) <http://www.e-atomium.org/>
- ELTIS** Interaktywny przewodnik po obecnie wdrażanych działaniach – projekt w trakcie realizacji [www.eltis.org](http://www.eltis.org)
- EMOTIONS** Emocje na rzecz czystego transportu miejskiego – Raport końcowy (2004) <http://www.emotional-campaigns.net/>
- EPOMM** Europejska Platforma Zarządzania Mobilnością – [www.epommweb.org](http://www.epommweb.org)
- GOAL** GOAL – Zdrowi bez samochodu i hałasu – Raport Końcowy (2003) [www.goal-graz.at](http://www.goal-graz.at)
- MOST** Strategie Zarządzania Mobilnością na Kolejne Dekady: Raport Końcowy – (2003) <http://mo.st>
- MOVE** Międzynarodowy Klaster dla Rozwoju Zarządzania Mobilnością oraz Rozpowszechniania Badań – w trakcie realizacji – <http://www.move-project.org/>
- STEP BY STEP** Świadomość na rzecz czystego transportu miejskiego – Raport Końcowy i zestawienia danych (2005) <http://www.eu-stepbystep.net/>

- TREATISE** Program szkoleniowy dla lokalnych agencji energetycznych oraz podmiotów związanych z transportem i działaniami na rzecz zrównoważonej energetyki (2007) <http://www.treatise.eu.com/>
- VIANOVA** Zdrowa mobilność i inteligentna intermodalność w obszarach alpejskich – w trakcie realizacji [www.eu-vianova.net](http://www.eu-vianova.net)

## 3. Ćwiczenia

### Z nowej dziedziny „mobilność i budownictwo mieszkaniowe”

#### Ćwiczenie 1:

Podjęto decyzję o budowy nowego osiedla mieszkaniowego (100 mieszkań). Zazwyczaj dla każdego mieszkania wyznaczane jest miejsce parkingowe w garażu podziemnym. Każde miejsce parkingowe kosztuje 20 000 €. Deweloper zdecydował o budowie jedynie 50 miejsc parkingowych, chce natomiast zainwestować pozostałe pieniądze w działania z zakresu zarządzania mobilnością. W jaki sposób można użyć pozostałych pieniędzy? Proszę zidentyfikować działania i usługi na rzecz efektywnego wykorzystania samochodu. Proszę uwzględnić akcje podnoszące świadomość, informację oraz kampanie motywacyjne.

#### Ćwiczenie 2: Kontynuacja ćwiczenia 1: Odgrywanie ról:

W oparciu o ofertę, o której mowa powyżej (usługi i korzyści), grupa studentów powinna spróbować sprzedać te mieszkania, bez miejsc parkingowych. Druga grupa odgrywa rolę klienta (np. młoda rodzina). Grupa ta powinna zebrać listę pytań do sprzedawcy, odnośnie organizacji życia codziennego bez posiadania samochodu. Proszę odegrać swoje role!

### Z dziedziny mobilności i zdrowia:

#### Ćwiczenie 3:

Szacowanie (a raczej przeszacowanie) czasu podróży jest jedną z przyczyn, dla której nie jest używany transport publiczny. Czas oczekiwania jest znacznie przeszacowywany. Sensownym rozwiązaniem jest zapewnienie zajęcia użytkownikom transportu publicznego podczas czekania. Proszę zidentyfikować pomysły, w jaki sposób takie zajęcie mogłoby wyglądać. Proszę wyobrazić sobie przystanek autobusowy i określić możliwości jego zaprojektowania. Proszę uwzględnić wszystkie zmysły (wzrok, słuch, węch itd.). Proszę uwzględnić wszystkie możliwe do wykorzystania materiały. Proszę spróbować znaleźć optymalne rozwiązania dla różnych grup docelowych (dzieci, pasażerowie, ludzie starsi itd.).

## 4. Objaśnienia terminów

Zawartość niniejszego słowniczka pochodzi z projektów **MOMENTUM / MOSAIC** oraz **ADONIS**

**Nastawienie:** mniej lub bardziej stabilny zestaw lub inklinacja opinii, zainteresowania lub celu, związana z tym przewidywalność pewnego rodzaju wrażeń oraz gotowość do adekwatnej odpowiedzi.

**Świadomość:** zwykły odbiór obiektu lub idei

**Zachowanie:** całościowa reakcja, motoryczna lub gruczołowa, podejmowana przez organizm w danej sytuacji, z którą ma styczność.

**Kampania:** seria zaplanowanych aktywności z określonym społecznym, komercyjnym lub politycznym celem; promowanie konkretnego produktu lub nadchodzącego wydarzenia.

**Zorientowanie na popyt:**

Wszystkie działania w ramach Zarządzania Mobilnością skoncentrowane są na indywidualnych potrzebach mobilności, tj. popytowi na transport w celu przemieszczenia się pomiędzy odległymi miejscami. Jako że w Zarządzaniu Mobilnością próbuje się wpłynąć na wybór modułu transportu przed rozpoczęciem podróży, wynikające z tego Usługi Mobilności skierowane są do konkretnych grup lub celów podróży.

**MET:** Zestaw do Monitoringu i Ewaluacji (Monitoring and Evaluation Toolkit)

**MM:** Zarządzanie Mobilnością (Mobility Management)

**Centrum Mobilności:** dział operacyjny dla Usług Mobilności na poziomie miasta/regionu. Charakteryzuje się wielomodalnym podejściem i publiczną dostępnością w różnych formach. Może być wdrażane w różny sposób i w różnej skali.

**Program Zarządzania Mobilnością:**

projekt lub szeroko zakrojony program Zarządzania Mobilnością dla danego regionu, miasta, dzielnicy lub miejsca. Zwykle przechodzi kilka iteracji. Poprzez projekt MM, wprowadzany jest szereg Usług Mobilności.

**Biuro Mobilności:** dział operacyjny dla Usług Mobilności na poziomie danego miejsca. Charakteryzuje się wielomodalnym podejściem i dostępnością jedynie dla użytkowników z danego miejsca. Może być wdrażane w różnej formie i skali.



<b>Plan Mobilności:</b>	obszerny dokument wskazujący, w jaki sposób powinien być wdrożony Projekt Zarządzania Mobilnością dla konkretnego miejsca. Najbardziej typowy instrument dla Zarządzania Mobilnością miejsca. Generalnie, mogą być tam wyszczególnione wszystkie działania pomagające zredukować liczbę podróży samochodowych z/do tego miejsca. Powinien być również możliwy do opracowania jako plan dla dzielnicy albo dla określonej grupy docelowej.
<b>Wybór modułu:</b>	wybór różnych modułów transportu dokonywany przez użytkowników dróg.
<b>Motywacja:</b>	termin używany ogólnie na określenie zjawiska składającego się z ruchu, energii i siły motywującej. Po pierwsze, mamy do czynienia z pojęciem ruchu – nieodzownie związanego z zachowaniem. Po drugie, motywacja zawiera ideę energii, w znaczeniu kierunku czy koncentracji. Razem te dwa komponenty tworzą koncepcję siły motywującej – do zrobienia czegoś. Jesteśmy zmotywowani do robienia niektórych rzeczy w odróżnieniu od innych, ze względu na korzyści, które uzyskamy.
<b>Percepcja:</b>	proces natychmiastowego uzyskiwania świadomości czegoś.
<b>Miejsce:</b>	miejsce generujące określony ruch, np. przedsiębiorstwo, urząd, szkoła, szpital, centrum handlowe, stadion lub wydarzenie.

## 5. Konsorcja projektów

<b>Konsorcjum ADD HOME</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
BSRAEM	BU
ILS	DE
AMI (Genova)	IT
UM-FG	SI
Rhomberg Bau	AT

<b>Konsorcjum CIVITAS CARAVEL</b>	
Genoa (CO)	IT
Burgos	ES
Stuttgart	DE
Kraków	PL
oraz różne podmioty lokalne związane z mobilnością	

<b>Konsorcjum CIVITAS MOBILIS</b>	
Toulouse (CO)	FR
Venezia	IT
Odense	DK
Ljubljana	SI
Debrecen	HU
oraz różne podmioty lokalne związane z mobilnością	

<b>Konsorcjum COMPETENCE</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
Ageneal	PO
Malarnet	SE
AGEAS	IT
JSI	SI
KEA	DE
KREA	LT
AGENA	IT
BSRAEM	BU
ARPE	FR
VHCB	LT
ABEA	BE
GEA	AT
RAEE	FR
CRAN	ES
DGH	DK
CCC	IE
MEA	UK
<b>Konsorcjum CULTURA</b>	
Miasto Graz (CO)	AT
FGM-AMOR	AT
Miasto Gandawa	BE
Region Bizkaia	ES
Miasto Valladolid	ES
Miasto Erechim	BR
Miasto Criciuma	BR
Miasto Vitoria	BR
Miasto Buenos Aires	AR
Miasto Cuenca	EC
Miasto Santiago – Dzielnica la Pintana	CL
IBC	NL

<b>Konsorcjum E-Atomium</b>	
Mobiel 21 (CO)	BE
DTV Consultants	NL
Energie Cites	FR
Sea Renue	FR
Euromobility	IT
Polis	EU
ABEA	BU
ANEA	IT
ADUHM	FR
DEA	NL

<b>Konsorcjum ELTIS</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
REC	HU
Ökoinstitut	IT
Mobiel 21	BE
TU-Dresden	DE
Uniwersytet Napier	UK
Mendes	IE
CEMR	FR / BE
Rupprecht Consult	DE
METU	TR
FABU	CS
CATS	CN
NIIAT	RU
TUS	BU

<b>Konsorcjum EMOTIONS:</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
Langzaam Verkeer	BE
Ökoinstitut	IT
CTB	FR
DTV Consultants	NL

<b>Konsorcjum EPOMM:</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
Langzaam Verkeer	BE
NEA Transport Research and Training	NL
Carfree Cities / Eurocities	EU

<b>Konsorcjum GOAL</b>	
Miasto Graz (CO)	AT
FGM-AMOR	AT
Taxi 878	AT
GVB	AT
ZfG	AT

<b>Konsorcjum MOST</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
Societa Trasporti Automobilistici S.P.A.	IT
Langzaam Verkeer	BE
ISB - Institut für Stadtbaugesellschaft (RWTH)	DE
ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen	DE
CDV	CZ
Gobierno de Navarra	ES
Camara Municipal De Sintra	PO
Prague Public Transit Co Inc.	CZ
Parque Tecnológico De Andalucia	ES
AEDA	EL
Rada Powiatu Surrey	UK
BCN	ES
LVB GmbH	DE
Trademco	EL
Gerencia Municipal De Urbanismo	ES
CH2MHill.	EC
FHB-SFU	DE
Citta Di Torino	IT
CERTU	FR
Miasto Rotterdam	NL
Institut Wallon de Developpement Economique et Social et D'amenagement du territoire ASBL	BE
Camara Municipal de Porto	PT
Trivector Traffic	SE
NEA Transport Research & Training	NL
Urząd Zdrowia Publicznego i Środowiska	UK
Synergo	CH
Uniwersytet Westminster	UK

<b>Konsorcjum MOVE</b>	
Agencja Energetyczna dla Południowo-Wschodniej Szwecji	SE
Klimaschutzagentur Region Hannover GmbH	DE
Tipperary Energy Agency Ltd	IE
Centrum Energii Bratysława	SK
Ente Vasco de la Energia	ES
Agencja Energetyczna Plovdiv	BU
A.L.E.S.A	IT

<b>Konsorcjum STEP BY STEP</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
AGENEAL	PT
ASM	PL
Miasto Znojmo	CS
VHCB	LT
Uniwersytet Gedeminus w Wilnie	LT
TRAFFIQ	DE
LMHG	UK
Traject	BE

<b>Konsorcjum Treatise</b>	
EST (CO)	UK
Austriacka Agencja Energetyczna	AT
CRES	EL
Atlante Conseil	FR
VITO	BE
Senter Novem	NL
idea	ES
Motiva	FI

<b>Konsorcjum Vianova</b>	
FGM-AMOR (CO)	AT
Miasto Bolzano	IT
Region Bolzano	IT
Miasto Trento	IT
Miasto Thun	CH
VCL	FL
AOK	DE
Słoweńskie Federalne Ministerstwo Zdrowia	SI
Miasto Weiz	AT
Keolis Besancon	FR