



## **Planowanie dostępności w sąsiedztwie (NAP) przykłady z Monachium i Gothenburga**

---

**Sebastian Bührmann  
Rupprecht Consult  
Warszawa, 17 marca 2011**



# Dlaczego te dzieci w Monachium wyglądają na zadowolone?



Zdjęcie: Kerstin Langer,  
KOMMA.PLAN



# Dlaczego te dzieci wyglądają na rozzłoszczone?



Zdjęcie: Kerstin Langer, KOMMA.PLAN



# Co ta ławka w Gothenburgu ma wspólnego z koncepcją NAP?



Zdjęcie: Roland Ahlgren, Gothenburg



# Planowanie Dostępność w Sąsiedztwie (NAP)

- **Cel**
  - poprawa lokalnych warunków dla pieszych i rowerzystów
  - bezpieczny dostęp do lokalnej infrastruktury (np. sklepów, szkół) i transportu publicznego
  - optymalizacja lokalnych linii autobusowych
- **Grupa docelowa**
  - cała społeczność
  - specjalne potrzeby bardziej zagrożonych grup, w szczególności osoby w podeszłym wieku i dzieci





# Planowanie Dostępność w Sąsiedztwie (NAP)

- **Wdrażający**
  - lokalne władze
  - często wspierane przez organizacje pozarządowe i konsultantów
- **Proces konsultacji z interesariuszami i proces partycypacyjny**
  - określenie głównych problemów
  - reagowanie na potrzeby ludności w sposób bardziej efektywny i wydajny
  - legitymizacja działań
- **Hierarchizacja działań**
  - kształcenie, inżynieria, marketing, zachęcanie, wzmacnianie, inicjatywy środowiskowe i dotyczące polityki działania, itd..
  - często koncentracja na działaniach niskokosztowych przynoszących dobre efekty



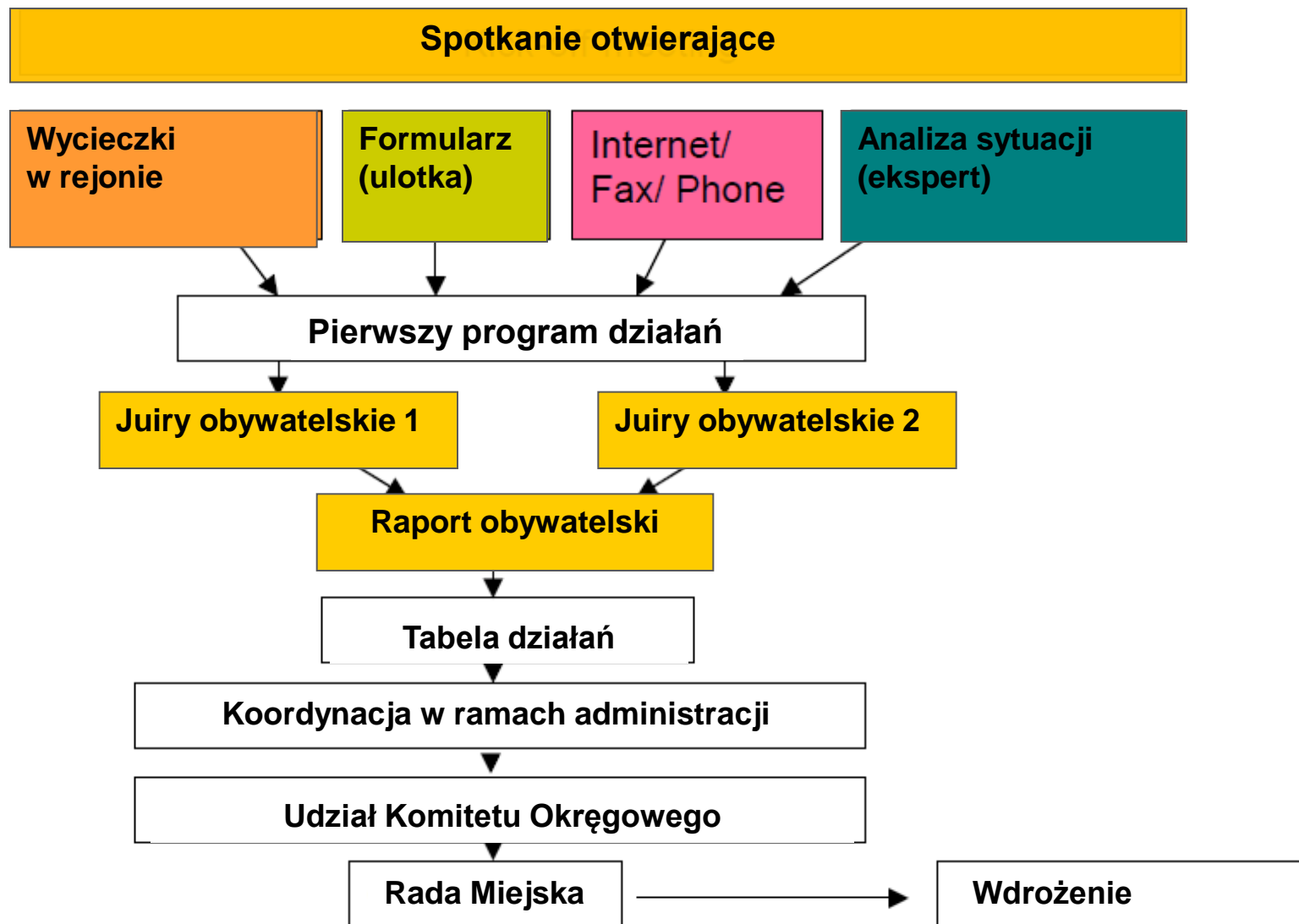


# Przykład Monachium

- **Zespół projektowy**
  - Miasto Monachium
  - współpraca z moderatorem i planistą na zasadzie podwykonawstwa
- **Cel**
  - opracowanie skutecznych, prostych i racjonalnych działań mających na celu zwiększenie mobilności pieszej, rowerowej, na łyżworolkach i skuterach oraz zwiększenie korzystania z transportu publicznego
- **Proces z silnym elementem partycypacyjnym**



# Koncepcja partycypacji społecznej







# Wycieczki w rejonie



pieszo, rowerem, na łyżworolkach,  
autobusem

zwykli ludzie

specjalna grupa docelowa: dzieci  
i osoby w podeszłym wieku



Zdjęcia: Kerstin Langer, Simone  
Schipper, KOMMA.PLAN;  
Paul Bickelbacher, stadt+plan

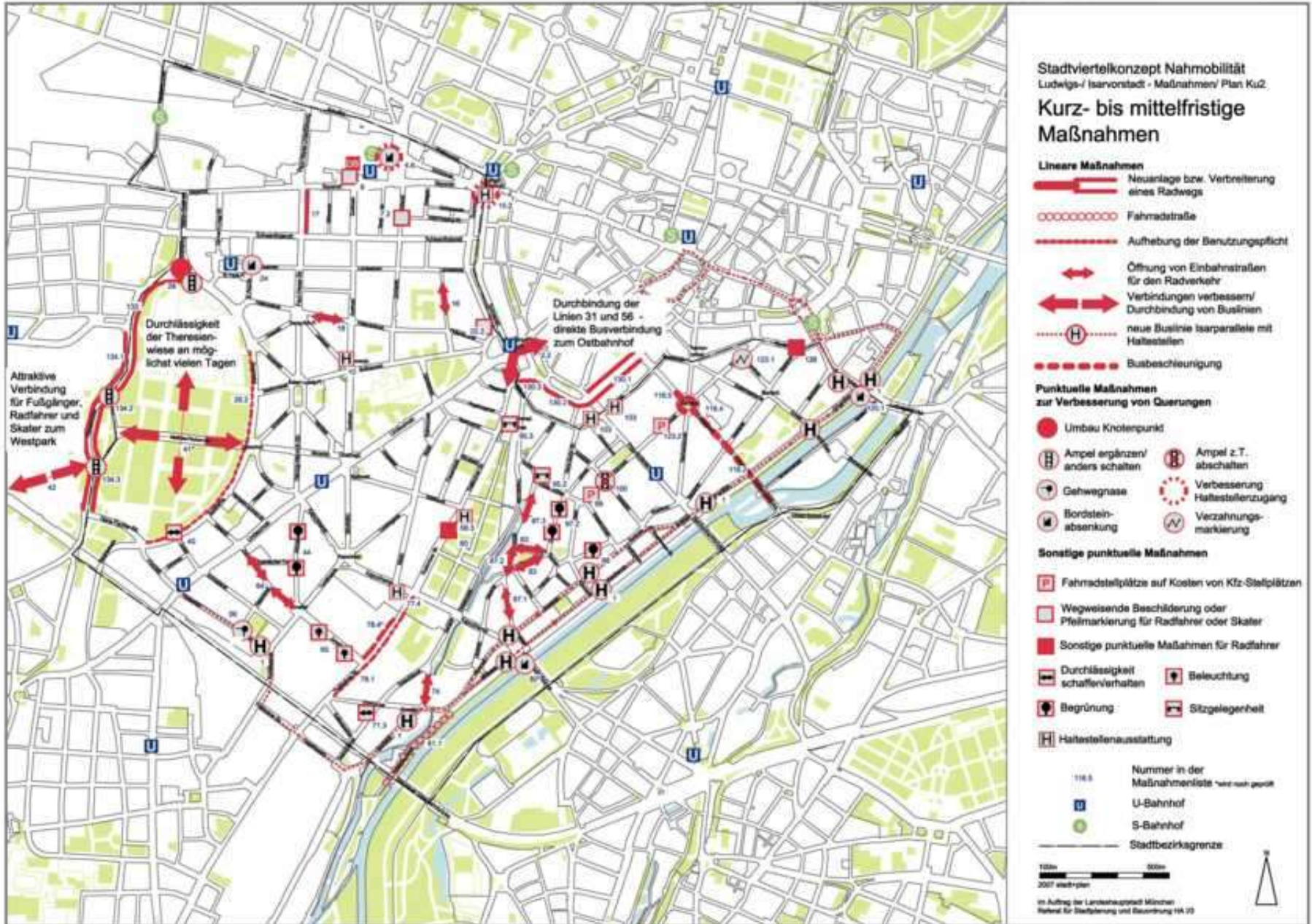
# Obywatelskie zespoły jury



Zdjęcia: Kerstin Langer, Simone Schipper, KOMMA.PLAN;  
Paul Bickelbacher, stadt+plan



# Działania krótko- i długoterminowe





# Rezultaty w Monachium

## Wdrożenie proponowanych działań (230 konkretnych propozycji):

- 54 % działań zaproponowanych przez obywateli zostanie zrealizowane.
- 9 % jest obecnie badanych.
- 37 % nie może zostać zrealizowane.

## Działania kluczowe:

- zarządzanie miejscami parkingowymi
- nowa lokalna linia autobusowa

## Wiele mniejszych działań:

- więcej sygnalizacji świetlnej dla pieszych
- dodatkowe pasy rowerowe oraz ruch rowerowy w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy na ulicach jednokierunkowych
- więcej drzew i ławek
- lepsze oświetlenie ulic





# Przykład Gothenburgu

- **projekt KOLLA** – transport publiczny dla wszystkich
- obejmuje pracę nad **zwiększoną dostępnością przystanków komunikacji miejskiej**
  - wszystkie przystanki tramwajowe i główne przystanki autobusowe
  - 70 najbardziej uczęszczanych zwyczajnych przystanków autobusowych
  - eliminacja drobnych przeszkód na pieszych ciągach komunikacyjnych
- **wytyczne i standardy**
- **spisy inwentaryzacje dostępności**
- **partycypacja użytkowników**



# Dostępność przystanków komunikacji miejskiej

- platforma umożliwiająca **wejście do pojazdów niskopokładowych**
- miejsce dla **osób poruszających się na wózkach inwalidzkich**
- **nawierzchnia ostrzegawcza i dobry kontrast dla osób niewidomych i niedowidzących**
- **ulepszone wyposażenie ulic**
- **nowe latarnie uliczne**



Zdjęcie: Roland Ahlgren, Gothenburg

# Dostępność pieszych ciągów komunikacyjnych

- usuwanie / korekta **krawężników** przy przejściach dla pieszych i innych przejściach
- **ławki**
- **poręcze** po obydwu stronach podjazdów i schodów
- **oznakowanie przeszkód**

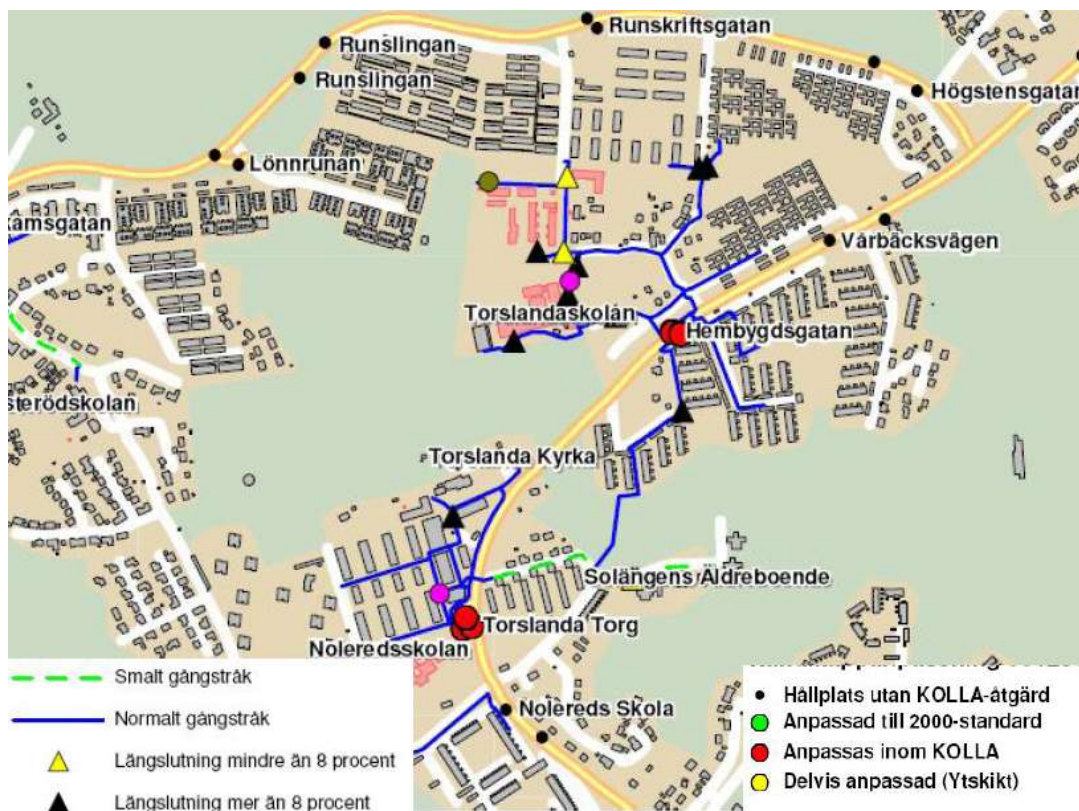


Zdjęcie: Roland Ahlgren, Gothenburg



# Istniejące piesze ciągi komunikacyjne

- **Cel:** co najmniej jeden dostępny pieszy ciąg komunikacyjny prowadzący do każdego przystanku tramwajowego i autobusowego





# Korzyści, jakie daje koncepcja NAP

- **bezpieczniejsze, bardziej komfortowe i atrakcyjne** warunki do przemieszczania się po mieście pieszo, rowerem i środkami komunikacji miejskiej
- **ograniczenie korzystania z samochodów osobowych** na krótkich dystansach
- **pełne życia sąsiedztwa** i lepsze wykorzystanie **przestrzeni publicznej**
- zwiększenie **interakcji społecznej** oraz integracji społecznej
- poprawa **zaangażowania obywateli**, legitymizacji kosztów
- **korzyść dla wizerunku** lokalnych władz
- **korzyści zdrowotne** dzięki częstszemu przemieszczaniu się pieszo i rowerem
- lepsza **współpraca** w ramach administracji publicznej





# Koszty

- Koszty **analizy sytuacji**
- Koszty **procesu partycypacyjnego**
- **Personel**: własny lub eksperci zewnętrzni (na zasadzie podwykonawstwa)
- Koszty wdrożenia **działań** (elastyczność: od działań na małą skalę do działań na większą skalę)





# Czynnik sukcesu i bariery

- **wsparcie polityczne** oraz **zdefiniowany budżet** procesu partycypacyjnego i wdrażania działań
- wola **zaangażowania obywateli** oraz **współpracy** z wieloma interesariuszami
- **wewnętrzna wiedza** umożliwiająca zarządzanie procesem lub budżet na zatrudnienie (na zasadzie podwykonawstwa) **zewnętrznych moderatorów i planistów**
- **zarządzanie oczekiwaniami** wspólnie z obywatelami – uwzględnienie rozwiązań typu „quick win” („szybka realizacja”)





# Punkty wyjścia

- **Punkty wyjścia**
  - nieatrakcyjne przestrzenie publiczne
  - problemy bezpieczeństwa niezmotoryzowanych użytkowników dróg
  - obszary o dużej liczbie osób w podeszłym wieku, niepełnosprawnych dzieci
  - wprowadzenie nowej infrastruktury, która stwarza możliwość realizacji koncepcji NAP
  - zły wizerunek obszaru
- **Przykłady miast-mistrzów programu NICHES+**
  - Burgos: dostępność w historycznej części miasta zamieszkiwanej przez wiele osób w podeszłym wieku mających trudności ze stromymi pochyłościami
  - Artois-Gohelle: dostępność ciągów komunikacyjnych prowadzących do nowo planowanych przystanków tramwajowych





# Dodatkowe informacje i dane kontaktowe

Wytyczne dla wdrażających  
konceptję NAP

Rupprecht Consult  
Sebastian Bührmann  
s.buehrmann@rupprecht-consult.eu

[www.niches-transport.org](http://www.niches-transport.org)

[www.osmose-os.org](http://www.osmose-os.org)

