



Wytyczne dotyczące współpracy uczelni i lokalnych interesariuszy



LIFE Project number LIFE15 GIC /ES/000056

This Project is funded by the European Union. It reflects only the author's view and the agency is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	3
2. Rola przewodnika.....	4
3. Cel przewodnika.....	5
4. Docelowi odbiorcy	6
5. Metodologia	7
“Living Lab” z udziałowcami w Bergamo (Włochy)	7
Forum współpracy uniwersytetów i lokalnych interesariuszy w Logroño (Hiszpania).....	7
Grupa robocza ds. Zrównoważonej mobilności z CRUE-Sustainability (Hiszpania).....	7
II Europejska Konferencja nt. Zrównoważonej mobilności na uniwersytetach w Krakowie (Polska)	7
Warsztaty z interesariuszami w Warszawie (Polska).....	7
Warsztaty na temat zrównoważonej mobilności na Delft University of Technology (Holandia)	8
6. Bariery i możliwości	9
Bariery	9
Szanse/Możliwości	10
7. Korzyści ze współpracy.....	12
8. Studium przypadku	14
Uniwersytet w Bergamo (Włochy)	14
Uniwersytet Brescia (Włochy)	19
Uniwersytet w Mediolanie Bicocca (Włochy).....	22
Uniwersytet w Katanii (Włochy).....	24
Uniwersytet we Florencji (Włochy)	27
Uniwersytet w Gironie (Hiszpania)	29
Uniwersytet w Jaén (Hiszpania)	30
Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)	32
9. Wyciągnięte wnioski	35
10. Podsumowanie	36
Załącznik I. Główni uczestnicy.....	37

1. Wprowadzenie

W wielu obszarach miejskich rosnący popyt na przemieszczanie się spowodował, że miasta pod kątem transportowym stały się coraz mniej zrównoważone: duże kongestie transportowe, zła jakość powietrza, emisje hałasu i wysokie poziomy emisji CO₂.

Kongestie transportowe w miastach zagrażają celom UE w zakresie konkurencyjnego i samowydajnego systemu transportowego, który jest ważnym elementem [Pakietu Mobilności Miejskiej UE](#).

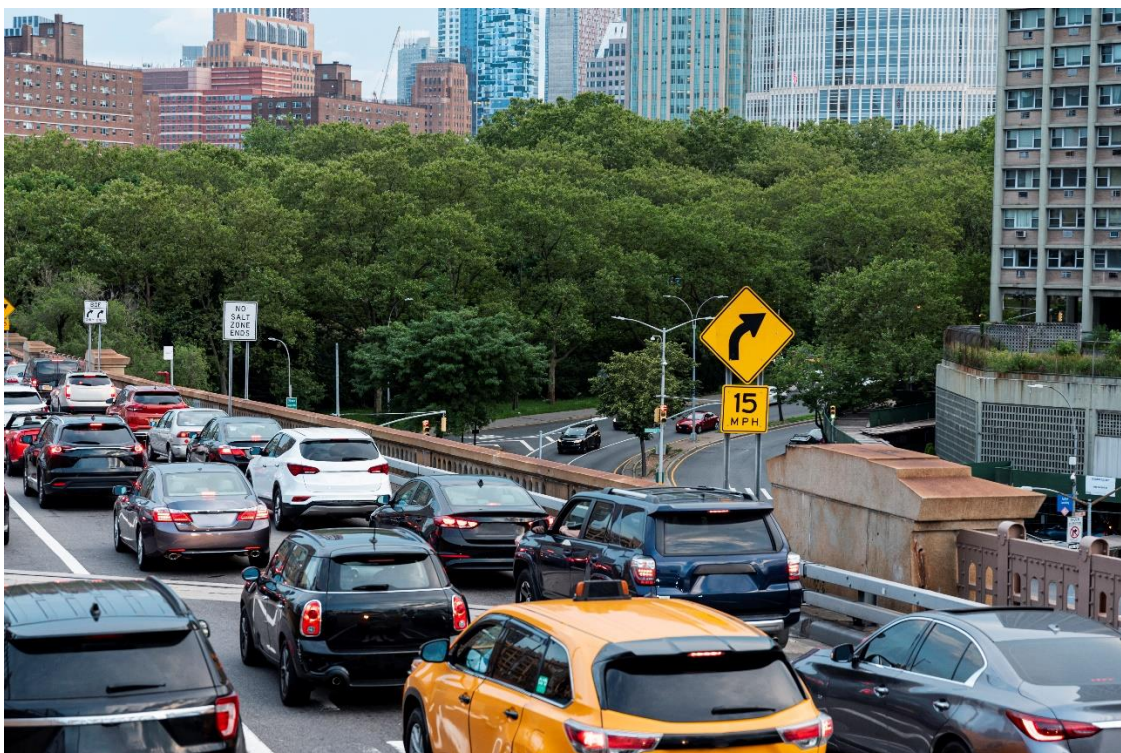
Kampusy uniwersyteckie stanowią istotne miejsca docelowe w mieście, **generujące tysiące podróży każdego dnia**. Wpływ uczelni na emisję zanieczyszczeń powietrza jest ogromny, zatem **ich zaangażowanie** w prace nad ograniczeniem tego wpływu **musi być również znaczący**.

Ponadto uniwersytety odgrywają **kluczową rolę w kształceniu** obecnych i przyszłych pokoleń, a w rezultacie są potężnym motorem zmian zachowań społecznych. Ich własne zaangażowanie w zrównoważony rozwój to najlepszy sposób na edukację **bardziej zrównoważonego stylu życia**.

Podsumowując, uniwersytety są silnym instrumentem wdrażania miejskich **strategii UE**, które zakładają zmianę równowagi między różnymi systemami transportu, faworyzując publiczny nad prywatny i zmniejszając wpływ ruchu drogowego.

U-MOB LIFE to projekt finansowany przez Komisję Europejską w ramach programu LIFE, mający na celu **stworzenie sieci uczelni**, która umożliwia wymianę i transfer wiedzy o najlepszych praktykach w zakresie zrównoważonej mobilności wśród europejskich uczelni.

Sieć U-MOB działa jako narzędzie redukcji emisji CO₂ dzięki bardziej zrównoważonej mobilności społeczności uniwersyteckiej.



2. Rola przewodnika

Uniwersytety ponoszą wielką odpowiedzialność za planowanie i zarządzanie mobilnością, ale **zakres ich działań jest ograniczony do “murów kampusu”**, natomiast mobilność studentów i pracowników wykracza poza jego granice. Większość członków społeczności uniwersyteckiej dojeżdża do pracy spoza kampusu, w wielu przypadkach z innych dzielnic lub nawet z innych miast.

Władze uczelni nie mają żadnych uprawnień w zakresie kształtowania usług transportowych i infrastruktury. Zatem sposób dotarcia zarówno studentów, jak i pracowników uczelni nie jest kwestią, którą mogą rozwiązać władze uniwersyteckie, i **wymagane jest zaangażowanie władz lokalnych i jednostek transportowych** (na szczeblu lokalnym i wojewódzkim), zwłaszcza, gdy kampusy nie są częścią tkanki miejskiej.

Biorąc pod uwagę, że kampusy są ogromnymi generatorami ruchu związanymi z dojazdami do pracy, przy planowaniu systemu transportowego w mieście należy brać pod uwagę **ich ogromny wpływ na obciążenie system transportowego**. Dlatego współpraca między uniwersytetami i lokalnymi interesariuszami ma kluczowe znaczenie dla wspierania zmiany mobilności w kierunku zrównoważonego transportu, która poprawia jakość życia w naszych miastach i zmniejsza emisję CO₂.

Rady miejskie, władze regionalne i krajowe, przedsiębiorstwa transportowe i firmy oferujące rozwiązania w zakresie mobilności, a także przedstawiciele różnych grup użytkowników, takich jak uniwersyteckie związki zawodowe, samorządy studenckie lub organizacje pozarządowe, są kluczowymi interesariuszami.

Pozostała część tego przewodnika ma następującą strukturę. Część trzecia zawiera krótkie omówienie celu przewodnika. Sekcja czwarta określa docelowych odbiorców. Rozdział piąty pokrótce wyjaśnia główne przesłanki stanowiące źródło informacji do opracowania tego przewodnika. Sekcja szósta zawiera zestawienie głównych barier i czynników stymulujących, a sekcja siódma zawiera przydatne wskazówki dotyczące rozwijania współpracy. Wreszcie, sekcja ósma zawiera dobre przykłady wspólnych działań wdrożonych na różnych uniwersytetach. Sekcja dziewiąta zawiera kilka cytatów stanowiących puentę działań.



3. Cel przewodnika

Celem przewodnika jest wspieranie uniwersytetów **w rozwijaniu współpracy** w kwestiach przemieszczania się, **stymulowanie wdrażania polityki zrównoważonej mobilności** wśród władz publicznych i jednostek transportowych, w celu poprawy dostępności transportowej kampusów. **Polityka ta przyniesie korzyści nie tylko społecznościom uniwersyteckim, ale także społecznościom lokalnym**, ponieważ wpłynie na mobilność w naszych miastach.

Uniwersytety i lokalni decydenci powinni współpracować w celu poprawy jakości życia obywateli w zakresie swojej działalności poprzez **ustalenie strategii działania i silną współpracę**. Zadanie to nie jest łatwe, ale rezultaty tych działań są tego warte: **bardziej przyjazne do życia miasta przeciwdziałają zmianom klimatycznym**.

Biorąc pod uwagę rolę uczelni w zakresie edukacji, ta współpraca położy **podwaliny pod przyszłe społeczeństwo**.

Współpraca oznacza ludzi pracujących razem, aby osiągnąć wyniki lub pomagających sobie nawzajem, aby osiągnąć wspólny cel.



4. Docelowi odbiorcy

Ten przewodnik jest skierowany głównie do:

- **Menadżerów ds. Mobilności** na uniwersytetach, którzy są odpowiedzialni za zarządzanie kwestiami mobilności w celu osiągnięcia zmiany zachowań transportowych w społecznościach uniwersyteckich.
- **Decydentów** odpowiedzialnych za rozwój polityki zrównoważonego transportu na szczeblu lokalnym, w tym rady miejskie i władze regionalne oraz jednostki zarządzające transportem.

Ponadto przewodnik adresowany jest również do **firm** świadczących usługi związane z mobilnością, **grup społecznych**, przedstawicieli **studentów i pracowników** uczelni oraz **społeczeństwa** w ogóle.

Każdy odgrywa decydującą rolę w tworzeniu bardziej zrównoważonych miast.



*Menedżerowie ds. Mobilności
uczelni*

Rady miejskie

Władze regionalne

Agencje transportowe

*Firmy świadczące usługi związane
z mobilnością*

Grupy społeczne

*Przedstawiciele studentów i
pracowników uczelni*

Społeczeństwo

5. Metodologia

Oprócz własnego doświadczenia, partnerzy U · MOB zorganizowali różne spotkania, warsztaty i konferencje, aby zapewnić wkład merytoryczny do przewodnika. Wnioski ze wszystkich tzw. „kanałów wiedzy” posłużyły do opracowania wytycznych w niniejszym podręczniku.

„Living Lab” z udziałowcami w Bergamo (Włochy)

Studenci, profesorowie, urzędnicy, zwłaszcza z branży mobilności i miejskiego sektora planowania transportu, operatorzy publiczni i prywatni z sektora mobilności oraz przedsiębiorcy, działający w regionie – wszyscy Ci wzięli udział w „Bergamo’s Living Lab”, które organizuje uniwersytet wspólnie z gminą Bergamo. Współpraca ta rozpoczęła się w kwietniu 2018 r. i trwa do dzisiaj. Wszyscy interesariusze projektu opracowali kreatywne, zrównoważone i praktyczne rozwiązania, które zostały dodatkowo przetestowane pod kątem ich użyteczności.

Forum współpracy uniwersytetów i lokalnych interesariuszy w Logroño (Hiszpania)

Osiem uniwersytetów, dziewięć gmin, siedem agencji transportowych, jeden hiszpański organ krajowy, stowarzyszenia reprezentujące firmy transportowe, miasta itp. wzięli udział w forum, które odbyło się 8 listopada 2019 r. w Hiszpanii. Celem forum było omówienie problemów i poszukiwanie rozwiązań dot. współpracy. Przedstawiono także przykłady dobrej współpracy pomiędzy uczelniami i interesariuszami w Hiszpanii. Na czele tego forum stanęły Uniwersytet la Rioja i Novotec.

Grupa robocza ds. Zrównoważonej mobilności z CRUE-Sustainability (Hiszpania)

9 maja 2019 r. przedstawiciele dziewięciu hiszpańskich uniwersytetów spotkali się na Uniwersytecie w Valladolid (Hiszpania), aby omówić współpracę uniwersytetów i lokalnych interesariuszy w zakresie zrównoważonej mobilności. Przez cały miesiąc kontynuowali debatę i opracowali dokument zawierający wnioski na temat czynników i barier współpracy, wskazówki dotyczące zaangażowania interesariuszy oraz studia przypadków. Autonomiczny Uniwersytet w Barcelonie przewodził tej grupie roboczej.

II Europejska Konferencja nt. Zrównoważonej mobilności na uniwersytetach w Krakowie (Polska)

Podczas drugiego dnia konferencji, 15 marca 2019 roku, grupa robocza konferencji podjęła dyskusję na temat możliwej współpracy pomiędzy uczelniami a interesariuszami.

Udział wzięli przedstawiciele Uniwersytetu w Brescii, Politechniki Krakowskiej, Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, Zarządu Transportu Miejskiego w Krakowie, Uniwersytetu Autonomicznego w Barcelonie oraz Uniwersytetu Hertfordshire, przekazując przydatne informacje i swój ekspercki punkt widzenia na temat współpracy uniwersytetów i lokalnych interesariuszy.

Warsztaty z interesariuszami w Warszawie (Polska)

29 listopada 2018 r. Politechnika Krakowska we współpracy z Biurem Polityki Mobilności i Transportu Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy oraz Politechniką Warszawską zorganizowali

“Warsztaty dla przedstawicieli uczelni” nt. planów mobilności dla uczelni. 32 pracowników i studentów, przedstawicieli 8 uniwersytetów, wzięło udział w warsztatach.

Uczestnicy zostali poinformowani o celach projektu U · MOB, problemach mobilności uczelni, koncepcji planu mobilności i etapach jego realizacji. Ponadto pracowali w grupach nad koncepcją planu mobilności dla obiektów Politechniki Warszawskiej.

Warsztaty na temat zrównoważonej mobilności na Delft University of Technology (Holandia)

W dniu 3 września 2018 r. Erasmus UPT poprowadził warsztaty na temat zrównoważonej mobilności na kampusie uniwersyteckim, zorganizowane przez Grupę Roboczą ds. Mobilności z Technicznego Uniwersytetu w Delft (TUD). Członkowie tej grupy roboczej są przedstawicielami działu nieruchomości, działu zasobów ludzkich oraz stowarzyszeń pracowniczych i studenckich. Eksperti z Erasmus UPT w pierwszej części spotkania wyjaśnili politykę mobilności wdrożoną na Uniwersytecie Erasmusa w Rotterdamie, a następnie dołączyli do grupy roboczej w TUD, aby pomóc w opracowaniu ankiety na temat mobilności i wstępnej wersji ich nowej strategii mobilności.

Stworzenie przestrzeni do rozmów ma kluczowe znaczenie przy wspieraniu rozmów na rzecz efektywnej współpracy.



6. Bariery i możliwości

Podczas spotkań i forów, które partnerzy U-MOB organizowali w ramach projektu, zidentyfikowano różne bariery we współpracy. Jednak dyskusje te ukazały także wiele możliwości i szans zapewniających efektywną współpracę.

Kwestie finansowe, polityczne i regulacyjne mogą stanowić istotne przeszkody w osiągnięciu wspólnych celów. Jednakże wiele ujawnionych możliwości stanowi szansę do pokonania barier we wdrażaniu współpracy – należy je stanowczo podkreślać.

Bariery



Główne bariery współpracy to:

- W niektórych przypadkach brak solidnej polityki uniwersyteckiej w zakresie planowania i zarządzania mobilnością po okresie wyborów.
- Zasoby ludzkie uniwersytetu są często ograniczone, co utrudnia monitorowanie wszystkich aspektów związanych z mobilnością, a zwłaszcza relacji z lokalnymi interesariuszami.
- Środki finansowe uniwersytetu na finansowanie lub współfinansowanie realizacji działań w zakresie mobilności są ograniczone.
- W niektórych przypadkach brak skutecznej polityki zrównoważonej mobilności ze strony rad miejskich. W zależności od polityki miejskiej, propozycje poprawy mobilności zgłaszane przez uczelnie będą przyjmowane mniej lub bardziej ciepło.
- W wielu przypadkach firmy transportowe są zależne od władz, więc nie mają dużego pola do działania.
- Władze mają ograniczone budżety i zbyt wiele zobowiązań do podjęcia działań. Ogólnie rzecz biorąc, mają ograniczenia budżetowe i wiele problemów do rozwiązania.
- Czasami władze nie postrzegają mobilności uczelni jako aspektu interesu ogólnego. Uważają uniwersytet za osobną jednostkę, a nawet za element zakłócający mobilność w mieście, wykluczając ją ze swoich usług w zakresie mobilności.
- Czasami władze mają trudności ze zrozumieniem roli uczelni jako czynnika rozwoju gospodarczego, społecznego i terytorialnego.
- Przepisy dotyczące transportu są aktualizowane z opóźnieniem w związku z rozwojem nowych rozwiązań w zakresie mobilności.

Szanse/Możliwości



Głównymi szansami do współpracy są:

- Uniwersytet i rada miasta mają wspólny cel dotyczący mobilności, z tego względu powinny współpracować.
- Uniwersytety są ośrodkami badawczymi dysponującymi naukowymi argumentami, które mogą przekonać władze, aby ich działania były skierowane na rzecz bardziej zrównoważonego modelu transportu.
- Uniwersytet jest dużym potencjalnym konsumentem transportu publicznego; zwiększenie wykorzystania transportu publicznego przyniesie korzyści uniwersytetowi, radzie miasta i firmom transportowym, więc współpraca pozwoli na zaspokojenie potrzeb wszystkich interesariuszy.
- Uniwersytet jest ośrodkiem szkoleniowym dla przyszłych pokoleń konsumentów.
- Uniwersytet zarządza wszystkimi danymi administracyjnymi całej społeczności uniwersyteckiej i posiada lub może mieć dogłębną wiedzę na temat ich cech i potrzeb.
- Uniwersytet jest kluczowym czynnikiem rozwoju gospodarki i wiedzy.
- Uniwersytety to duże węzły terytorialne (jak małe miasteczka w mieście lub w jego pobliżu); odgrywają potężną rolę w zakresie kształtowania przestrzeni i mobilności na obszarach miejskich, które należy wziąć pod uwagę.
- Uniwersytet zwiększa produkt krajowy brutto (PKB) lokalnej ludności i miasta; oba są parametrami, które należy wziąć pod uwagę przy składaniu wniosków o finansowanie inwestycji do organów administracji wyższego szczebla, aby osiągnąć obopólne korzyści.
- Agencje transportowe muszą aktualizować kompleksowe informacje na temat mobilności uczelni, aby odpowiednio zaprojektować swoje usługi transportowe i zwiększyć ich wydajność. Uniwersytet stanowi ważne źródło informacji dla gmin.
- Władze lokalne w coraz większym stopniu wdrażają zasady Polityki na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030, a także cele międzynarodowych i krajowych polityk miejskich. Wymaga to jednak udziału dużych jednostek (generujących duży ruch w mieście) w procesie decyzyjnym dotyczących wdrażania takiej polityki.
- Uniwersytety są w bezpośrednim kontakcie ze społecznością uniwersytecką, więc mogą w prosty i bezpośredni sposób promować usługi zrównoważonej mobilności.
- Uniwersytet ze względu na wielkość populacji akademickiej i swój charakter jest doskonałym laboratorium testowym dla nowych inicjatyw w dziedzinie inteligentnego miasta i inteligentnej mobilności.
- Uniwersytety kształcą ludzi przyszłości, więc muszą zaszczepić odpowiedzialność i wiedzę, aby zmienić podejście ludzi.

- Młodzi ludzie na świecie wymagają od decydentów aktywności w podejmowaniu działań dot. ochrony środowiska. Współpraca między uniwersytetami i lokalnymi decydentami może być dobrym kanałem do wyrażenia głosu młodzieży akademickiej.
- Nowe problemy wymagają nowych rozwiązań, a „co dwie głowy to nie jedna”.

Razem możemy stawić czoła zarówno starym, jak i nowym wyzwaniom.



7. Korzyści ze współpracy



Stworzenie stałych kanałów komunikacji okazuje się solidną podstawą współpracy.

Biorąc pod uwagę wdrożone przez wiele uniwersytetów i ich interesariuszy działania, zdefiniowano kilka wskazówek mogących przyczynić się do owocnej współpracy:

- Zwiększenie aktywnej roli uniwersytetu w zarządzaniu mobilnością na poziomie miejskim i regionalnym. Ponadto uniwersytety powinny aktywnie uczestniczyć w przygotowywaniu strategii miejskich i lokalnych planów działania.
- Stworzenie Forum Mobilności z udziałem wszystkich zaangażowanych jednostek. Spotkania tej organizacji partycypacyjnej powinny odbywać się cyklicznie oraz mieć zdefiniowane krótko- i długoterminowe cele, a także plan działań.
- W ramach wspólnych działań powinna pojawić się jednostka zajmująca się danym zagadnieniem w sposób wysoko profesjonalny, posiadająca ogólny autorytet w tej kwestii. Uczestnicy grupy muszą odgrywać rolę decyzyjną, aby zapewnić wdrożenie wszystkich ustaleń.
- Niezwykle ważne jest, aby uczestnicy grupy zwracali się do władz o częste organizowanie takich spotkań.
- Należy wykorzystać te spotkania, aby przekazać władzom, czego potrzebują uniwersytety i jakie są ich możliwości, jako instytucji badawczych, w zakresie wspierania, rozwoju miasta (dane dot. mobilności społeczności uniwersyteckiej, które często wykorzystuje się w planach transportowych miast).
- Jeśli spotkania nie są organizowane z odpowiednią częstotliwością lub intensywnością, należy przygotować raport zawierający informacje o mobilności uczelni (ankiety, badania itp.). Raporty takie należy przesłać jednostkom miejskim i firmom transportowym.
- Współpraca z firmami transportowymi w celu wspólnego proponowania rozwiązań w zakresie mobilności odpowiednim władzom.
- Collecting signatures from potential and actual users, conveying social needs to the authorities.
- Zbieranie podpisów od potencjalnych i rzeczywistych użytkowników, przekazywanie władzom potrzeb społecznych.
- Współfinansowanie działań w zakresie mobilności pomiędzy jednostką uczelnianą a jednostką miejską (tzw. PPP), które będą dawały długoterminowe efekty.

- Tworzenie wspólnych projektów w celu poprawy lokalnej mobilności i poszukiwanie możliwości finansowania w celu wspólnej ich realizacji.

Dobre relacje między uniwersytetem a władzami lokalnymi mają kluczowe znaczenie dla wspólnej pracy nad kwestiami mobilności.



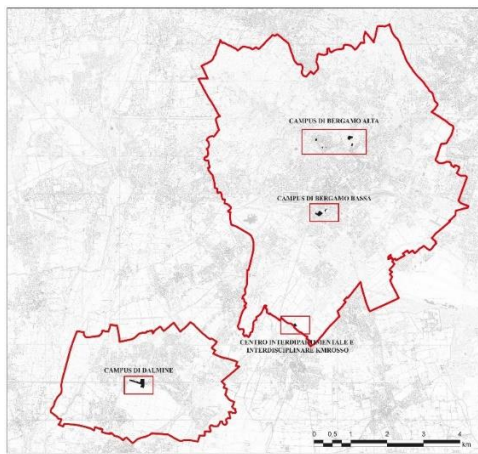
8. Studium przypadku

W tej części przedstawiono kilka przykładów współpracy między uniwersytetami i lokalnymi interesariuszami, pokazując wypracowane sposoby współpracy, zastosowane instrumenty, a także wyniki działań.

Doświadczenia niektórych uniwersytetów dostarczają innym przydatnych pomysłów do wdrożenia w ich zasięgu regionalnym.

Uniwersytet w Bergamo (Włochy)

Lokalizacja



- **Kampus:** posiada trzy lokalizacje. Città Alta i Caniana w Bergamo oraz Dalmine na obrzeżach Bergamo. Ponadto istnieje kilka innych lokalizacji laboratoriów w Kilometer Rosso.
- **Populacja uniwersytetu:** około 20 000 studentów, 369 profesorów i naukowców oraz 224 pozostałych pracowników.
- **Populacja Bergamo:** 120 287 mieszkańców.

Tło

W ostatnich latach zarządzanie mobilnością na Uniwersytecie w Bergamo skupiło się głównie na promowaniu zrównoważonej mobilności w podróżach do i z uniwersytetu. Podjęto pewne działania, jak przykładowo dofinansowanie biletów transportu publicznego dla profesorów, pracowników i studentów, stworzenie specjalnego kalkulatora CO2, który umożliwia każdemu użytkownikowi wyliczenie jak bardzo ich podróże są zrównoważone (ekologiczne) oraz zapewnienie możliwości korzystania z e-rowerów (przez trzy lata) za bardzo niewielką opłatą. Jedno z ostatnich działań, które podjęliśmy wspólnie z Gminą z Bergamo, to projekt Living Labs.



Doświadczenie Living Lab



Living Lab to laboratorium, w którym ludzie opracowują kreatywne, trwałe i praktyczne rozwiązania, które mają zostać natychmiast przetestowane. Każdy zaangażowany uczestnik może swobodnie zdecydować, czy chce współpracować w projekcie i czerpać pomysły wypracowane na spotkaniu. Główną zasadą Living Lab jest to, aby każdy jego uczestnik dostał oczekiwane przez niego rozwiązanie problemu: podczas spotkania każdy uczestnik prezentuje swoje oczekiwania co do efektu finalnego, a następnie problem ten zostaje przedyskutowany z wszystkimi interesariuszami, aby otrzymać kompromis rozwiązania. Wśród uczestników byli studenci, profesorowie, urzędnicy, zwłaszcza z sektora mobilności i urbanistyki, publiczni i prywatni operatorzy z sektora mobilności oraz regionalni przedsiębiorcy.



Wyniki

Living Lab opracowało serię udanych inicjatyw, w tym:

1. Bezpłatny transport wahadłowy, dostępny dla studentów i pracowników na połączeniu między stacjami kolejowymi Bergamo - kampus uniwersytecki Caniana - parking Bricoman w Dalmine - kampus uniwersytetu Dalmine, bez przystanków pośrednich, w celu skrócenia czasu podróży.

Usługa była oferowana przez okres 40 dni, a wyniki podlegały ocenie.



2. Stworzenie niewielkiego terenu zielonego uzyskanego poprzez zajęcie niewielkiej przestrzeni parkingu przed budynkiem C w Kampusie Dalmine.

Najbardziej nieoczekiwana niespodzianka nadeszła z regionu, ze strony interesariuszy Dalmine: dealerów, stacji benzynowej, sklepu z oponami, kwiaciarni, spółdzielni ogrodniczej, którzy chcieli docenić działania uczelni podarowując jej rośliny, kwiaty, ziemię, palety, opony i wszystko, co niezbędne, aby zielony zakątek był bardziej przyjazny.



3. Zarezerwowane miejsca parkingowe na parkingu Dalmine Engineering Campus dla osób zaangażowanych w carpooling.

Oznacza to, że można przyczynić się do zmniejszenia emisji CO₂ przypisywanej sektorowi mobilności i przekazać przesłanie dotyczące zrównoważonego rozwoju.



4. Cykl „Rozmowy o zmroku” na temat kwestii zrównoważonego rozwoju został również zaproponowany na tymczasowym zielonym terenie w czasie trwania spotkania Living Lab w celu zwiększenia świadomości uczestników i wzięcia odpowiedzialności za kwestie środowiskowe.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BERGAMO

Conversazioni all'imbrunire sulla sostenibilità

Data e luogo
1-2-3 aprile 2019
10-11 aprile 2019
 17:30-18:30
 Presso il Campus di Ingegneria (Dalmine)
 Area Parcheggio

1 aprile Pierluigi Teani e Renato Mora - Associazione Sportiva dilettantistica Unione Ciclistica Sforzatica
 Il ruolo della bicicletta per una mobilità sostenibile

2 aprile Prof. Renato Romano - Centro per la Salvaguardia del Cristo Bergamo
 I giovani e la questione ambientale

3 aprile Dott. Gianfranco Porcile - Ecolstituto ReDe
 Salute e ambiente: il ruolo degli Ecolististi

10 aprile Prof. Luigi Coppola - Università degli studi di Bergamo
 L'economia circolare nel settore delle costruzioni

11 aprile Dott. Pinuccia Montanari - Università di Modena e Reggio
 L'economia circolare applicata al verde e ai rifiuti

Progetto Living Lab 2018/2019
 Meno automobili in città

Introduce e coordina:
 Prof. Maria Rosa Ronzani

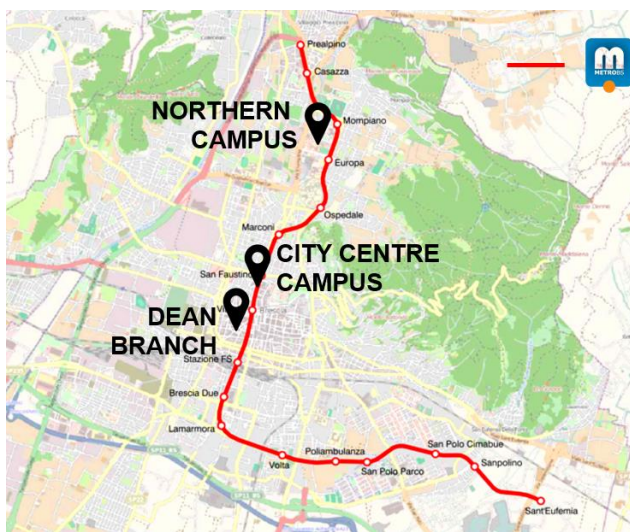
Informazioni:
 maria-rosa.ronzani@unibg.it

u.mob

Contestualmente all'introduzione della navetta è stata predisposta una piccola area verde di ritrovo in sostituzione di 9 posti auto. Si coglie l'occasione dello spazio per organizzare una serie di incontri immaginati come conversazioni, rivolte a studenti e personale dell'Università, per sensibilizzare sui temi ambientali.

Uniwersytet Brescia (Włochy)

Lokalizacja



- **Kampus:** dwa kampusy zlokalizowane w mieście Brescia: City Center i Northern Campus.
- **Populacja uczelni:** 16 000 studentów, 1200 pracowników.
- **Populacja Brescii:** 200 000 mieszkańców.

Tło

W 2004 roku Uniwersytet w Brescii wyznaczył Menedżera ds. Mobilności, który odgrywa kluczową rolę na dwóch różnych poziomach:

- Na poziomie lokalnym poprzez promowanie konkretnych działań wspierających mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju i **określanie wspólnych strategii z lokalnymi interesariuszami**.
- Na wyższym poziomie poprzez tworzenie i wzmacnianie sieci, które mogą łączyć różne poziomy pod względem zaangażowanych osób i możliwości dzielenia się wiedzą.

W 2007 r. powołano Radę ds. Mobilności w celu zbudowania stałego dialogu na temat kwestii zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwa i dostępności, z udziałem kilku postaci ze społeczności uniwersyteckiej. Rada ds. Mobilności spotyka się regularnie, a do udziału w debacie zapraszane są również inne osoby z lokalnych instytucji.

Ramy te są zgodne z czteroetapową STRATEGIĄ:

1. CELE - Cele ilościowe.

- Zmniejszenie dostępu do uczelni za pomocą samochodów prywatnych.
- Wspieranie dostępu do uniwersytetu środkami transportu publicznego, pieszo lub rowerem.
- Określenie współpracy z instytucjami publicznymi w celu uzyskania stypendium dla studenta.
- Rozpoczęcie współpracy z Gminą w celu przebudowy przestrzeni miejskiej wokół kampusów.
- Uznanie Uniwersytetu za instytucję odpowiedzialną za program edukacyjny dotyczący zrównoważonej mobilności.

2. DZIAŁANIA - Inicjatywy i działania mające na celu osiągnięcie Celów Zrównoważonego Rozwoju (ONZ)

- Przygotowanie szczegółowych umów z instytucjami lokalnymi i regionalnymi.
- Aktualizacja planu podróży Dom - Uczelnia dla studentów i pracowników.
- Popieranie działań Rady ds. Mobilności.
- Proponowanie i wspieranie inicjatyw i działań, a także publikacji dotyczących zrównoważonej mobilności.

3. ZOBOWIĄZANIA - Deklaracja zobowiązań do ustalenia lub osiągnięcia szczegółowych celów ilościowych.

- Promowanie podróży pieszych i rowerowych.
- Promowanie kultury bezpieczeństwa na drogach.
- Promowanie opracowywania prac dyplomowych lub doktorskich dotyczących tematów zrównoważonej mobilności.
- Promowanie działalności badawczej wraz z innymi uniwersytetami i ośrodkami badawczymi.
- Zaktualizowanie strony internetowej „Zrównoważona mobilność”.

4. ZAANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY - Procedury angażujące wszystkich interesariuszy.

- Poparcie działalności Rady ds. Mobilności poprzez zaangażowanie wszystkich interesariuszy na poziomie lokalnym i regionalnym.
- Uczestnictwo w europejskiej sieci instytucjonalnej za pośrednictwem Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu i Centrum Badawczego CeSCAM (Centrum Badawcze Przyjazne Miasto dla Bezpiecznej Mobilności).

Umowy o współpracy

W 2011 roku została podpisana pierwsza **UMOWA RAMOWA między gminą Brescia a Uniwersytetem Brescia**. Dotyczy ona konsekwentnej współpracy we wszystkich kwestiach związanych z mobilnością, w które zaangażowane są obie strony. Umowa została przedłużona o 5 lat w 2013 r. i ponownie w 2018 r. Jej cele to:

- Wzajemna interakcja dotycząca wszelkich kwestii związanych z planowaniem mobilności (np. tworzenie SUMPów).
- Współpraca przy organizacji działań i wydarzeń.
- Ciągły dialog za pośrednictwem Rady ds. Mobilności.

W 2017 roku podpisano **Umowę o współpracy**, której celem jest sporządzenie rozkładu jazdy dla nowopowstałej Kolei Aglomeracyjnej.

W 2018 roku została podpisana Umowa między Prefekturą a Sądem w sprawie zapobiegania wypadkom drogowym w celu wspierania badań bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z transportu publicznego

Od 2007 roku Uniwersytet podpisał umowy z Lokalnym Przewoźnikiem Transportu Miejskiego Brescia Mobilità S.p.A. w celu promowania korzystania z transportu publicznego wśród studentów i pracowników poprzez przeznaczenie środków na oferowanie zniżek.

W 2010 r. została podpisana umowa między Uniwersytetem, Gminą Brescia i Brescia Mobilità w celu promowania dotacji na bilety komunikacyjne i współdzielenie mobilności.

Projekt Brescia City & University jest realizowany od 2011 roku.

Wiele działań jest promowanych w porozumieniu z Agencjami Transportu Publicznego, zarówno pod względem funduszy, jak i rozpowszechniania programów mobilności.

odpowiedzialną za ogólne planowanie systemu transportu publicznego w regionie. W szczególności sprzyja to rozwojowi kampanii „Plan podróży z domu na uniwersytet”.

Wyniki

DOTACJE TRANSPORTOWE DLA KADRY UCZELNI

- Dofinansowanie biletów abonamentowych (dot. tylko dni roboczych)
- Zniżka na wypożyczanie rowerów

DOTACJE TRANSPORTOWE DLA STUDENTÓW UCZELNI

- 35% studentów pierwszego roku, 25% wszystkich pozostałych studentów
- Zniżka na wypożyczanie rowerów i samochodów

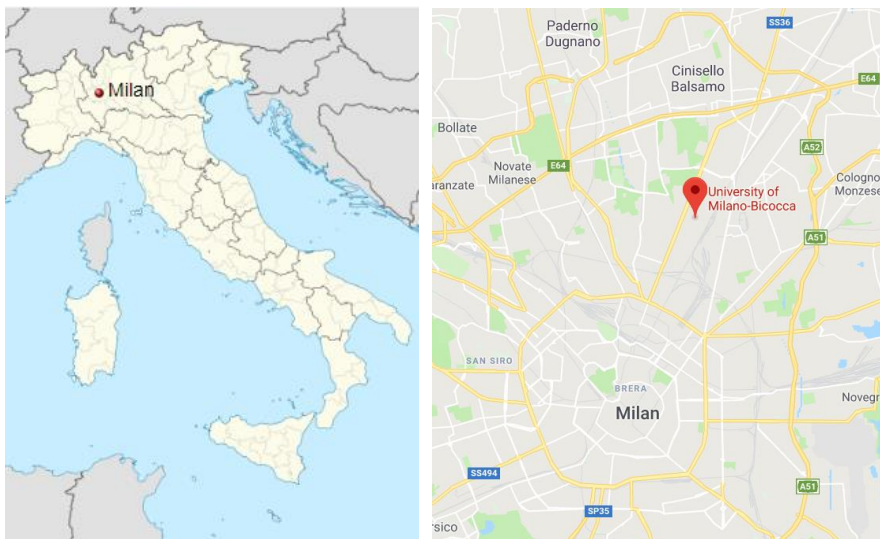
DOTACJE TRANSPORTOWE DLA STUDENTÓW ERASMUSA

- Darmowe bilety transportowe
- Rowery uniwersyteckie



Uniwersytet w Mediolanie Bicocca (Włochy)

Lokalizacja



- **Kampus:** 80% studentów z siedzibą w Bicocca (obszar peryferyjny Mediolanu); 20% w Comune di Monza, 10 km od głównego kampusu.
- **Populacja uczelni:** 33 000 studentów, 1200 profesorów i badaczy oraz 800 pozostałych pracowników.
- **Populacja Mediolanu:** 1 350 000 mieszkańców.

Tło

Od momentu powstania w 1998 r. Uniwersytet Milano-Bicocca pracuje nad tym, aby jego struktury były zrównoważone pod względem środowiskowym, społecznym i ekonomicznym. Cel ten został osiągnięty poprzez utworzenie BASE (Bicocca Ambiente Società Economia - **Bicocca Environment Society Economy**), centrum, które promuje interakcję między badaniami i szkoleniami oraz stymuluje zrównoważony rozwój na uniwersytecie i poza nim.

Działania uniwersyteckie na rzecz zrównoważonego rozwoju zostały zaplanowane jako część **planu zrównoważonego rozwoju Bicocca**, w ramach którego określono cele i działania, które należy podjąć w odniesieniu do podstawowych tematów dotyczących środowiska, infrastruktury, energii i zmiany klimatu, odpadów, wody, transportu, edukacji, i badań.

Uwagę, jaką Milano-Bicocca poświęca ekonomicznym i społecznym aspektom zrównoważonej mobilności, udokumentowano w opisie umów zawartych z przewoźnikami oraz polityki poprawy dostępu studentów do uniwersytetu. Znaczące wyniki uzyskano w zakresie korzystania z transportu publicznego i aktywnej mobilności.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z transportu publicznego

Uniwersytet Milano-Bicocca od ponad 15 lat promuje polityki zachęcające pracowników do korzystania z transportu publicznego na szczeblu miejskim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Polityki te opierają się na umowach z lokalnymi (miejskimi) przedsiębiorstwami transportu publicznego lub, na poziomie ponadlokalnym (wojewódzkim lub regionalnym), w formie ulgowych biletów wydawanych pracownikom (finansowanych częściowo przez firmę transportową, a częściowo przez uniwersytet).

Wyniki

W odniesieniu do **transportu na poziomie miejskim** Uniwersytet Milano-Bicocca podpisał umowę z ATM (Azienda Trasporti Milanese), która umożliwia pracownikom zakup rocznego biletu z 40% rabatem dzięki dofinansowaniu z uczelni (ok. 30%) oraz z firmy transportowej (około 10%). Około 16,50 euro miesięcznie jest potrącane z miesięcznego wynagrodzenia pracownika, aby pokryć część kosztu miejskiego biletu.

W przypadku **ogólnokrajowych podróży komunikacją miejską** Milano-Bicocca sfinalizowała projekt umowy z Trenitalia, krajowym przewoźnikiem, w sprawie zniżek dla pracowników uczelni na bilety na podróże służbowe. Umowa ta oferuje rabat, który waha się od 15% do 30% w zależności od tego, w jakim stopniu cele biznesowe Trenitalia są realizowane w zakresie liczby zakupionych biletów.

Kolejna umowa z Trenitalia daje zarówno pracownikom, jak i studentom 10% zniżki na taryfę podstawową na **bilety kolejowe na przejazdy średnio- i dalekobieżne**.

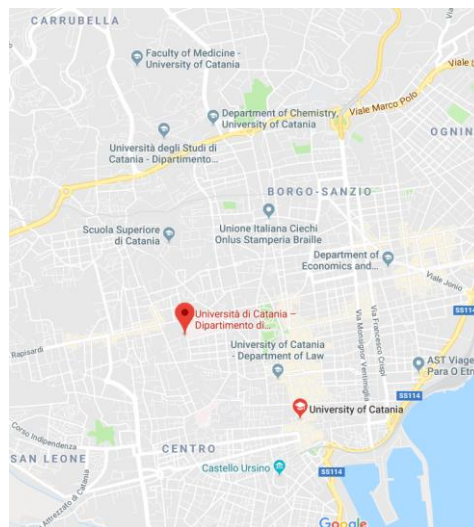
Istnieją również inne umowy z coraz większą liczbą **firm świadczących usługi w zakresie mobilności współdzielonej**. Współdzielona mobilność odgrywa również ważną rolę we wspieraniu transportu publicznego. Uniwersytet Milano-Bicocca zawarł umowy z operatorami system car-sharing (DriveNow, SharenGo, Ubeeqo i Genial Move), operatorami rowerów publicznych (Ofo) i eCooltra (udostępnianie skuterów).

Ponadto uczelnia wdrożyła środki mające na celu wspieranie inteligentnej pracy i modyfikowanie godzin pracy i nauczania oraz planów zajęć w celu zmniejszenia liczby podróży do i z kampusu.



Uniwersytet w Katanii (Włochy)

Lokalizacja



- **Kampus:** położony w centrum i północnej części miasta Katania.
- **Populacja uczelni:** 40 000 studentów, 1000 profesorów i badaczy oraz 1000 pozostałych pracowników.
- **Ludność Katanii:** 300 000 mieszkańców.

Tło

MoMACT (Mobility Management at the UNICT) to biuro, które promuje kulturę zrównoważonej mobilności wśród studentów i pracowników oraz promuje alternatywne dla prywatnego samochodu środki transportu. Na jej czele stoi prorektor ds. Zarządzania Mobilnością, który działa w ścisłej współpracy z zarządcami gmin i przewoźnikami miejskimi.

Jedną z misji UNICT jest zwiększenie dostępności miejsc uniwersyteckich za pomocą transportu publicznego.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z transportu publicznego

W tym celu UNICT współpracował z Gminą Katania przy projektowaniu i realizacji pierwszej linii BRT obsługującej kampus zlokalizowany w północnej części miasta. Zaczęło się w 2013 roku. Dziś jest to najpopularniejsza linia autobusowa wśród studentów, z rekordowym maksymalnym obciążeniem linii - 700 studentów na godzinę w godzinach szczytu.



W 2017 roku w pobliżu cieszącej się dużym zainteresowaniem dzielnicy otwarto nową stację metra, obejmującą wspomniany kampus, inne tereny uczelni, usługi dot. zdrowia i parking „parkuj i jedź” obsługujący społeczność uczelnianą i mieszkańców. Teren ten jest trudno dostępny ze względu na strome zbocze i braki w infrastrukturze dla pieszych. UNICT, gmina Catania i operator metra podpisały **umowę na pokonanie ostatniej mili autobusem Metro Shuttle**. Kursuje on co 10 minut i jest skoordynowany z rozkładem jazdy linii metra. Obecnie 3600 studentów korzysta każdego dnia z połączenia Metro + Metro Shuttle, celem dotarcia na uniwersytet.



Wyniki

W październiku 2018 r. największym dotychczasowym osiągnięciem UNICT było umożliwienie wszystkim 40000 studentom swobodnego dostępu do wszystkich miejskich środków transportu (50 linii autobusowych, 1 linia metra, 1 autobus wahadłowy i 3 obiekty typu „parkuj i jedź”), w dwa dni powszednie i weekendy. Program obejmuje także doktorantów, studentów Erasmusa i lekarzy stażystów.

Powołano wspólny komitet techniczny z członkami UNICT i firmami transportowymi, których zadaniem było monitorowanie poprawności funkcjonowania linii oraz badanie zadowolenia użytkowników. Do ich kompetencji należały także prace dotyczące ciągłej poprawy jakości funkcjonowania systemu.

Studenci otrzymują innowacyjną, wielousługową inteligentną kartę, dostosowaną do wymagań technicznych UNICT, zawierającą różne funkcje, [Carta dello Studente](#), tj.:

- Bezpośrednie otwarcie bramek w metrze prowadzących z parking typu „parkuj i jedź”
- Identyfikacja studenta przez obsługę autobusu
- Rejestracja obecności na zajęciach
- Dozowanie wody z fontann z mikrofiltrowaną wodą

- Wypożyczanie książek w bibliotece
- Bezpłatny dostęp do uniwersyteckiego centrum sportowego
- Obniżka opłat za imprezy kulturalne

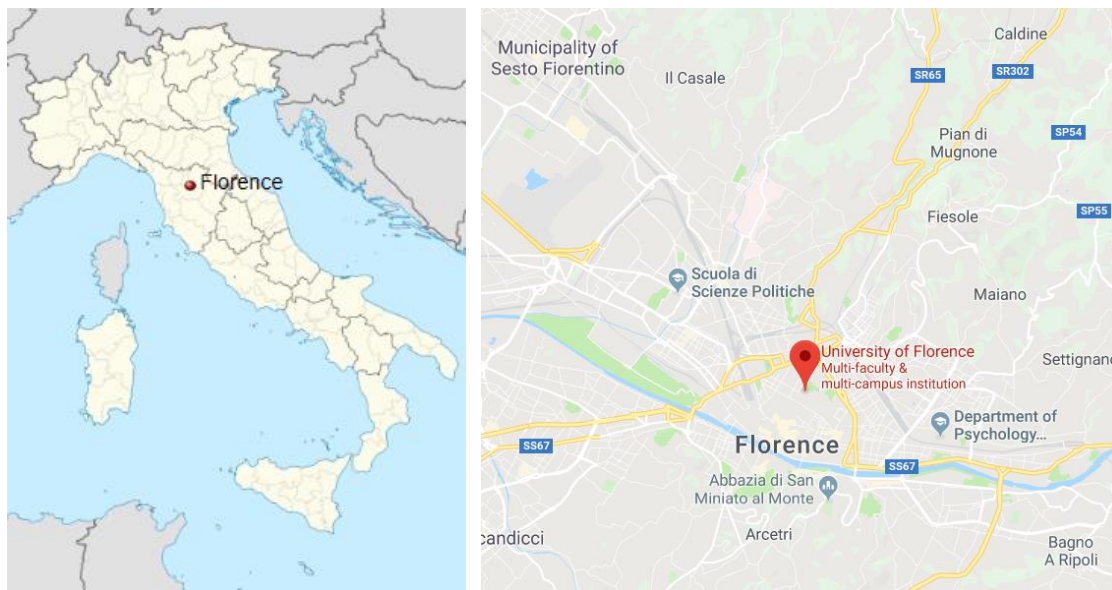
Może być również używana do usług bankowych jako karta przedpłacona i do przelewów (stypendia uniwersyteckie lub płatności podatków).

UNICT w pełni popiera tę inicjatywę, przekazując kwotę 5 mln euro z budżetu uczelni. Przewoźnicy znacznie obniżyli cenę rocznego biletu okresowego.



Uniwersytet we Florencji (Włochy)

Lokalizacja



- **Kampus:** tereny uniwersyteckie rozmieszczone na całym obszarze metropolitalnym Florencji, obejmują budynki w historycznym centrum, w różnych częściach miasta i pobliskich miastach.
- **Populacja uczelni:** 51 000 studentów, 2300 pracowników.
- **Ludność Florencji:** 381 000 mieszkańców.

Tło

16% studentów mieszka w gminie Florencja, 23% pochodzi z innych gmin należących do Metropolitan City, 38% z innych prowincji regionu Toskanii, a 24% spoza regionu. Ogólnie liczba przyjętych studentów spoza miasta jest dość znaczna w porównaniu z populacją miejską, co ma znaczący wpływ na popyt na usługi.

Transport publiczny we Florencji obejmuje:

- Usługi autobusowe, 84 linie zarządzane przez Ataf i Li-neia, członków konsorcjum tokańskich firm LPT „One Scarl”.
- Lekkie linie kolejowe, zarządzane przez Gest; sieć obejmuje linie T1 Scandicci-Careggi i T2 Airport-Central Station. Zarówno T1, jak i T2 obsługują bezpośrednio niektóre z głównych terenów uniwersyteckich.
- Pociągi regionalne, którymi zarządza krajowa spółka Trenitalia, obsługują 10 stacji znajdujących się w gminie Florencja.

Możliwe jest użycie wszystkich tych różnych środków z tym samym biletem lub karnetem.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z transportu publicznego

Wraz z początkiem roku akademickiego 2018-2019, po porozumieniu z regionem Toskanii, miastem Florencja, Regionalną Agencją Prawa do Studiów Uniwersyteckich (DSU) i konsorcjum firm LPT w Toskanii („One Scarl”), Uniwersytet Florencki włączył Kartę Studencką, przyznawaną studentom w momencie zapisów, do rocznego biletu na transport publiczny, który obejmuje całą sieć linii autobusowych i kolei podmiejskiej (rozszerzonych na pobliskie gminy) oraz regionalne koleje działające na terenie gminy Florencja.

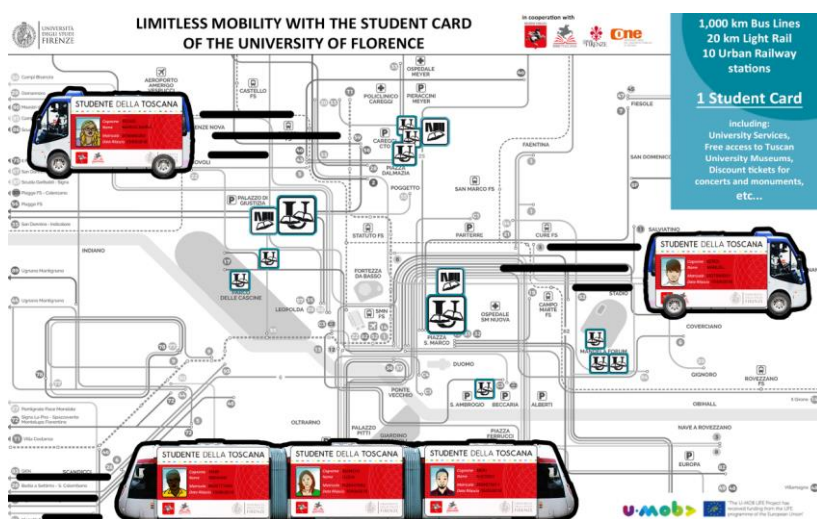
Wyniki

Ta sama karta to także:

- Legitymacja studencka;
- Dostęp do usług bibliotecznych;
- Bezpłatny wstęp do zbiorów i muzeów wszystkich uniwersytetów w Toskanii
- Dostęp do stołówek prowadzonych przez Regionalną Agencję ds. Prawa do Studiów Wyższych;
- Zniżka na bilety ulgowe na imprezy i atrakcje kulturalne (koncerty, teatry, pomniki itp.) w całym regionie;
- Bilet na przejazd środkami komunikacji miejskiej we Florencji przez cały rok akademicki.

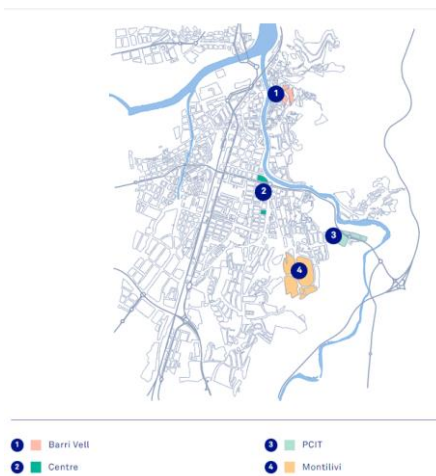
Cena biletu dla studentów Uniwersytetu Florenckiego, wraz z podatkiem uniwersyteckim, wynosi około jednej czwartej zwykłej ceny biletu studenckiego. Dla studentów niepełnosprawnych lub o niskich dochodach bilet podróżny zawarty w Karcie jest bezpłatny. Usługa nie jest obowiązkowa: studenci, którzy nie są zainteresowani, mogą odmówić i nie uiszczać opłaty.

Ponadto, aby promować i ułatwiać korzystanie z transportu publicznego wśród studentów, pracowników i okazjonalnych gości, Uniwersytet Florencki opracował system informacyjny dostępny na jego stronach internetowych, który zapewnia przyjazną dla użytkownika mapę wszystkich przystanków autobusowych, tramwajowych i kolejowych zlokalizowane w otoczeniu wszystkich budynków uczelni.



Uniwersytet w Gironie (Hiszpania)

Lokalizacja



- **Kampus:** cztery lokalizacje w mieście Girona, w centrum i na obszarach peryferyjnych.
- **Populacja uczelni:** 15 000 studentów, 1500 pracowników.
- **Populacja Girony:** 100 000 mieszkańców.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z transportu publicznego

UdG podpisało umowę z Radą Miejską Girony, która oferowała studentom uniwersytetów bilet, który umożliwiał im odbywanie 380 podróży każdego roku akademickiego za pomocą miejskich linii transportu publicznego obsługiwanych przez TMG (Girona Municipal Transport), spółkę należącą do Rady Miasta Girona.

Przebieg działań:

- Negocjacja warunków umowy z Radą Miasta Girona.
- Zaprojektowanie platformy on-line dla aplikacji i magnetycznych biletów przez Uczelnię.
- Stworzenie automatycznego procesu płatności.
- Kampania reklamowa.
- Codzienne zarządzanie aplikacjami przez Uczelnię. Kontrola i walidacja danych. Odpowiedzi na pytania użytkowników.

UdG podpisało kolejną umowę z National Spanish Railways Network (RENFE), aby zaoferować studentom i pracownikom 5% zniżki na miesięczny bilet na pociągi regionalne i dalekobieżne.



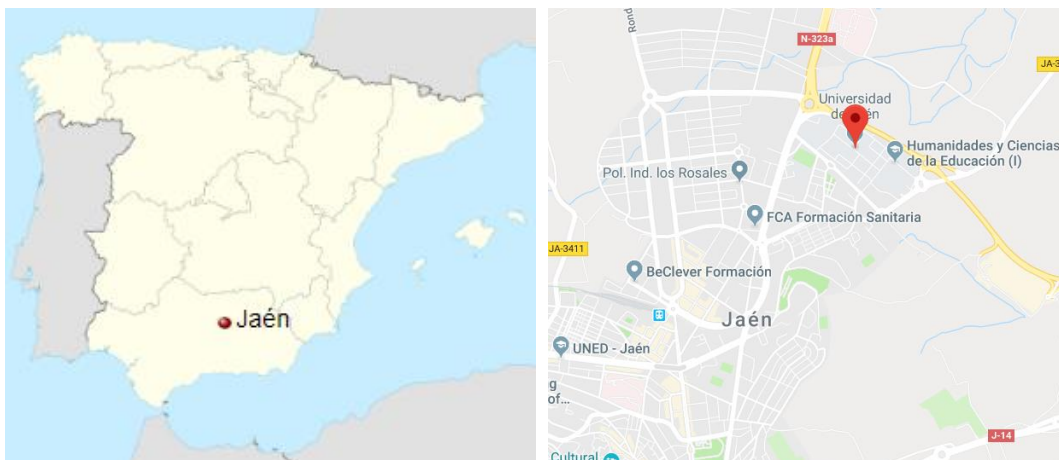
Ponadto współpraca z Regionalnym Urzędem ds. Mobilności w Gironie zaowocowała zaprojektowaniem nowej linii autobusowej pomiędzy gminami Girona i Salt.

Wyniki

- Od 2007 r. nieprzerwana oferta biletów autobusowych dla studentów.
- Ogólnie dobre przyjęcie oferty biletów autobusowych przez studentów.
- Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego wśród studentów.
- Od 1999 r. zniżki dla studentów i pracowników uczelni na bilety kolejowe.

Uniwersytet w Jaén (Hiszpania)

Lokalizacja



- **Kampus:** zlokalizowany w północnej części miasta.
- **Populacja uczelni:** 17 000 studentów, 1000 pracowników.
- **Populacja miasta Jaén:** 110 000 mieszkańców.

Tło

Wcześniejsze próby wprowadzenia rowerów do miasta Jaén zakończyły się niepowodzeniem, głównie ze względu na topografię miasta (teren bardzo górzysty). Kampus uniwersytecki znajduje się obecnie w dolnej części obszaru miejskiego, więc aby dotrzeć do centrum miasta, trzeba pokonać trzykilometrowy podjazd. Rowery elektryczne to realne rozwiązanie zapewniające szybką, ekologiczną i tanią mobilność.

Ponadto w gminie nie ma kompleksowej sieci dróg rowerowych, a wielu uczniów pochodzi z okolicznych wsi, które nie są dobrze połączone infrastrukturą rowerową. Dlatego w mieście Jaén rowery nie są postrzegane przez lokalną społeczność jako realna alternatywa dla miejskiej mobilności.

Jednak społeczność Uniwersytetu Jaén pragnie stać się wzorem dla społeczności lokalnej, pokazując, że korzystanie z e-roweru jako środka transportu jest wykonalne, wygodne i elastyczne. Rower jest „czysty” pod względem emisji, hałasu, zdrowia i kosztów.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z Rowerów

Projekt „Hack the City!” zawiera:

- Rada Jaén rozwinęła infrastrukturę rowerową (sieć dróg rowerowych).
- Metropolitan Transport Consortium finansuje rowery i instaluje stojaki na rowery w autobusach.
- Rząd prowincji finansuje zakup baterii i zapewnia ich konserwację.

Dzięki koordynacji i promocji ze strony zastępcy rektora ds. Planowania, program stał się doskonałą okazją do pokazania mieszkańcom zalet e-rowerów.

Program ma dwa tryby. Jeden z nich to konkurs skierowany do społeczności uniwersyteckiej, w którym proponuje się innowacyjne i kreatywne rozwiązania mobilnościowe dla członków uczelni. Najlepsze pomysły nagradzane są rowerem, z którego można korzystać bezpłatnie przez cały rok akademicki. Na koniec zajęć ci, którzy najlepiej wywiązali się z zasad konkursu otrzymują rowery na stałe do użytkowania.

Drugi sposób polega na bezpłatnym wypożyczeniu roweru na trzy miesiące.

Dwadzieścia rowerów elektrycznych jest dostępnych dla studentów i pracowników, biorąc pod uwagę obie metody. Każdego roku do floty dodawane są nowe rowery.

W przeciągu pierwszych trzech edycji, w których proponowano poprawę zrównoważonej mobilności, opracowano nowe podejście do ruchu drogowego, zapewniono stojaki rowerowe, urządzenia monitorujące, zorganizowano kampanie informacyjne, działania kulturalne, badania zdrowotne, podejmowano kwestie bezpieczeństwa i wiele innych. Użytkownicy system zmienili swój światopogląd, a niektóre rozwiązania zostały uwzględnione w przyszłych strategiach i działaniach na rzecz zrównoważonej mobilności.

Wyniki

Najistotniejszym sukcesem inicjatywy jest to, że program stał się wspólną płaszczyzną dyskusji i spotkań dla wszystkich zaangażowanych władz publicznych. Obecnie plany mobilności są opracowywane przez Metropolitan Transport Consortium i przez sam uniwersytet.



Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)

Lokalizacja



- **Kampus:** położony 25 km od miasta Los Angeles.
- **Populacja uczelni:** 46 000 studentów, 33 000 pracowników.
- **Populacja Los Angeles:** 4 055 000 mieszkańców.

Tło

Uniwersytet Kalifornia w Los Angeles to instytucja dydaktyczna, badawcza i publiczna zlokalizowana w najbardziej zatłoczonym mieście w Stanach Zjednoczonych. Los Angeles doświadcza również jednych z największych zanieczyszczeń powietrza w kraju. Ruch samochodowy od dawna zdominował mobilność w mieście i regionie, a emisje z silników spalinowych znacząco wpłynęły na jakość powietrza w basenie LA i poza nim.

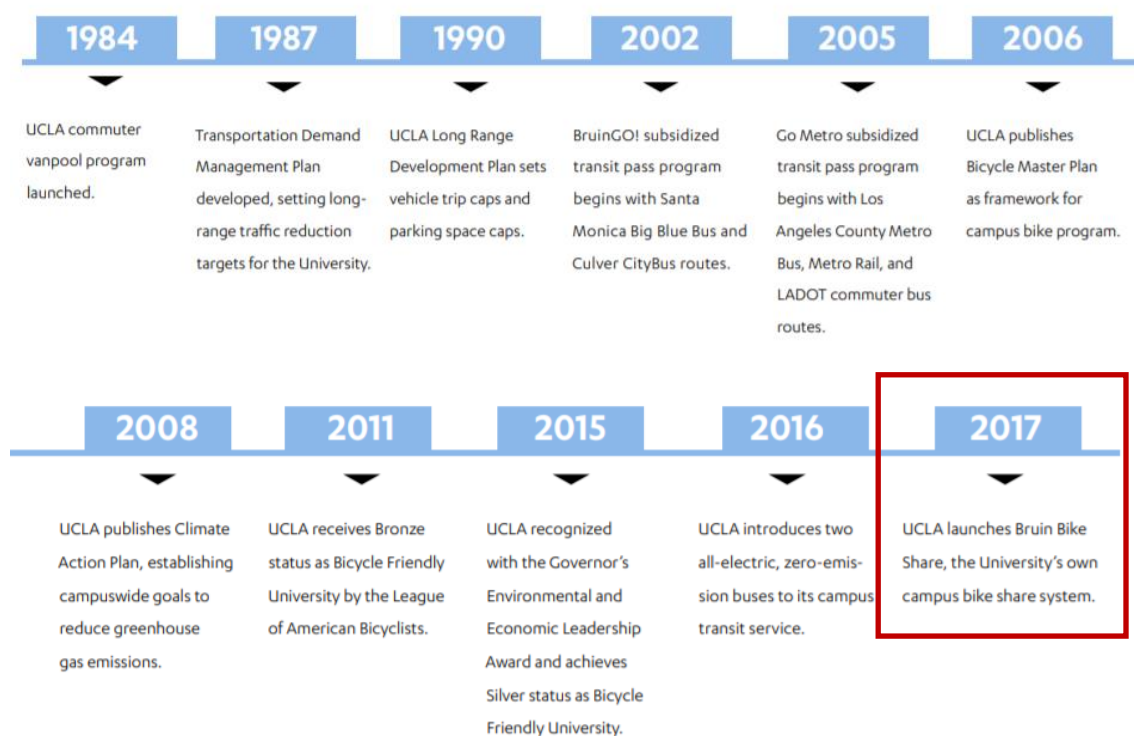
Od dziesięcioleci UCLA dokłada wszelkich starań, aby zmniejszyć ruch pojazdów do i z kampusu w Westwood. Jest także liderem w zarządzaniu popytem na transport i wykorzystywaniu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

UCLA pracował przez ponad 30 lat, aby zachęcić osoby do porzucenia samochodu i przesiadki¹⁾ na bardziej zrównoważone środki transportu. Od 1987 roku wskaźnik pracowników UCLA dojeżdżających pojedynczo samochodem spadł znacznie, z 74% do obecnego poziomu 48,9%. Przy tym samym współczynniku dla studentów, występującym na poziomie 23,5%, łączny wskaźnik osób dojeżdżających pojedynczo samochodem do kampusów uczelni wynosi obecnie zaledwie 36,6%.

Wiele czynników wpłynęło na sukces UCLA w zmniejszaniu wskaźnika wykorzystania samochodu:

- Promowanie środków transportu typu vanpool i carpool.
- Dążenie do większego wykorzystania transportu publicznego, zwłaszcza dzięki rozwiązaniu zapewniającemu bezpłatne przejazdy transportem publicznym przez jeden akademicki kwartał.
- Wynikiem Strategii Rowerowej i specjalnych programów rowerowych jest zwiększone korzystanie z tego środka transportu.
- Wraz z ofertą skuterów elektrycznych i innych elektrycznych urządzeń ułatwiających poruszanie się na terenie kampusu, rozpoczęto skuteczną inicjatywę mającą na celu zapewnienia bezpieczeństwa i informacji podróżnym i innym osobom dojeżdżającym do pracy.

- Współpraca z firmami oferującymi przejazdy, takimi jak Uber i Lyft, w celu udostępnienia społeczności kampusu przystępnych, ryczałtowych opłat za przejazdy na krótkich dystansach, celem zachęcenia do wspólnych przejazdów do i z kampusu.
- Połączenie jednostki zarządzającej parkingami UCLA z jednostką usług mobilnościowych w celu utworzenia „usług dojazdowych i parkingowych”, jako zintegrowanego obszaru usług odpowiadających na wymagania zmieniającej się rzeczywistości.



W 2017 r. uruchomiono Bruin Bike Share, aby zapewnić pracownikom UCLA, wykładowcom, studentom, gościom i szerszej społeczności nową opcję zrównoważonego podróżowania po kampusie i poza nim.

Współpraca w zakresie promowania korzystania z Rowerów

W 2018 roku, dzięki konsorcjum z Los Angeles Westside Cities, Bruin Bike Share, system rowerów publicznych UCLA dołączył do systemów rowerów publicznych w Santa Monica, Beverly Hills i West Hollywood, tworząc Bike Share Connect, pierwszy zintegrowany i regionalny system w Los Angeles.



Your seamless bike share system.

Santa Monica, Beverly Hills, West Hollywood, and UCLA are proud to introduce the next phase of transportation and urban mobility to LA County.

Bike Share Connect provides access to more bikes in more places – with one membership you get access to four systems! Car-free mobility is a fun, healthy and environmentally-friendly way to get around. Smart Bikes can be unlocked at one station and returned to another anywhere in the system area. Making it easy to commute to work or school, run errands, and meet-up with friends.

1 membership. 3 systems. Bike Share Connect.



Wyniki

Sieć obejmuje 830 inteligentnych rowerów połączonych z GPS i 135 lokalizacji węzłów w czterech systemach, obejmujących obszar systemu o powierzchni 35 mil kwadratowych rozciągający się od Venice Beach do Hollywood.

Niektórzy dojeżdżający traktują tę usługę jako wygodne rozwiązanie pierwszej i ostatniej mili, podczas gdy inni korzystający z systemu Bike Share Connect używają go jako okazjonalnej opcji.

9. Wyciągnięte wnioski

W tej sekcji pokrótce przedstawimy kilka przydatnych cytatów różnych uczelni, które pomogą innym rozwijać współpracę z interesariuszami.

„Władze miasta są dość oporne na rozwijanie sieci ścieżek rowerowych w całym mieście. Stwierdzono przewrotną sytuację: ludzie nie korzystają z rowerów, ponieważ infrastruktura (stojaki na rowery, ścieżki rowerowe itp.) nie są zadowalające, a inwestycje w tę infrastrukturę nie są promowane, ponieważ tylko kilku użytkowników o nie prosi. Dlatego rozwiązaniem była praca po tej stronie równania, na którą uczelnia miała największy wpływ: społeczność”.

UNIwersytet w JAÉN (HISZPANIA)

„Sukces tej inicjatywy można przypisać trzem głównym czynnikom: usprawnieniu komunikacji miejskiej, niskiej cenie, jakiej uczelnia żąda dla studentów za usługę oraz prostocie procedury - bilet jest zintegrowany z Kartą Studenta. Jeśli chodzi o promowanie nowych, bardziej zrównoważonych stylów życia - zwłaszcza jeśli chodzi o mobilność - podejście zorientowane na użytkownika jest najbardziej skuteczne”.

UNIwersytet we FLORENCI (WŁOCHY)

„Stworzenie konstruktywnych relacji z władzami publicznymi jest niezbędne, aby osiągnąć niemożliwe w innym przypadku rezultaty. Bez ich pomocy byłoby niemożliwe zmiana system indywidualnych podróży samochodem na inne środki transportu: organy publiczne są jedynymi organami, które mogą zająć się wdrażaniem i rozwojem infrastruktury rowerowej obsługujących uczelnię, zapewniając zmianę sposobu podróżowania na alternatywne do samochodu”.

UNIwersytet w BERGAMO (WŁOCHY)

„Kluczowym czynnikiem przy definiowaniu i wdrażaniu tych inicjatyw była intensywna praca w zakresie zaangażowania interesariuszy, w ramach której UNICT często pełnił rolę pośrednika w zaangażowaniu decydentów i innych jednostek w zakresie wniosków wynikających z aktywnej odpowiedzialności społecznej na rzecz zrównoważonej mobilności”.

UNIwersytet w KATANII (WŁOCHY)

„Mobilność jest jednym z głównych aspektów generujących miejskie konflikty. Zgromadzenie przy jednym stole różnych graczy o różnych poglądach i często sprzecznych potrzebach umożliwia edukację na temat złożoności i potrzeby negocjacji”.

UNIwersytet Autonomiczny w BARCELONIE (HISZPANIA)

„Współpraca z organizacjami i instytucjami ułatwia wdrażanie projektów, ponieważ można dzielić się środkami finansowymi, wiedzą i siłami. Forum Mobilności jest bardzo przydatnym narzędziem do wdrażania działań, gdy nie można ich zrealizować samodzielnie lub gdy wymagałoby to większego wysiłku i pojawiałyby się trudności”.

UNIwersytet w BARCELONIE (HISZPANIA)

„Ważny jest również fakt, że pojedyncza instytucja nigdy nie może samodzielnie rozwiązać problemu. Musisz zmierzyć się z wyzwaniem z wewnętrznymi i zewnętrznymi interesariuszami, takimi jak gmina, prowincja, inne lokalne instytucje i firmy”.

UNIwersytet Nauk Stosowanych w UTRECHT (HOLANDIA)

10. Podsumowanie

Zaangażowanie interesariuszy jest konieczne, aby działania w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju były skuteczne i aby osiągnąć wyznaczone cele. Dlatego konieczne jest:

- Zidentyfikowanie STRATEGII, aby realizować wspólne cele.
- Stworzenie i wspieranie SYNERGI i konsekwentnego dialogu.
- Znajdowanie i przydzielanie wspólnych ZASOBÓW I FUNDUSZY.

Odpowiedzialność za podejmowanie działań w miastach spoczywa na gminach, ale inicjatywę współpracy mogą podejmować uniwersytety, ponieważ odgrywają one potężną rolę w regionie zakresie wiedzy i i mobilności.

W perspektywie krótkoterminowej wspólny cel, jakim jest osiągnięcie Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ, może być punktem wyjścia do stworzenia podstaw współpracy między uniwersytetami a lokalnymi interesariuszami w celu zmiany sposobu rozumienia mobilności w mieście.

Ciągła wymiana informacji na temat mobilności, tworzenie stałych forów dyskusyjnych działających jako częsty kanał komunikacji oraz podpisywanie porozumień w celu realizacji działań, w tym wspólnego zarządzania i współfinansowania tych działań, zbuduje długofalowe, owocne i oparte na zaufaniu relacje, zapewniając skuteczne i efektywne rozwiązania.

**„Jeśli chcesz jechać szybko,
jedź sam; jeśli chcesz jechać
daleko, jedź z innymi” - mówi
afrykańskie przysłowie.**

Załącznik I. Główni uczestnicy



CIUDADES



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE



Universidad de Valladolid



VNIVERSITAT
DE VALÈNCIA



UNIVERSIDAD DE MÁLAGA



Universidad
de Jaén



VNIVERSIDAD
DE SALAMANCA

CAMPUS OF INTERNATIONAL EXCELLENCE



UNIVERSITAT
ROVIRA I VIRGILI



MIASTO
STOŁECZNE
WARSZAWA