



Działania niemieckich samorządów na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych i rozwoju gospodarki niskoemisyjnej – wybór dobrych praktyk

Arne Riedel LL.M.; Inga Bach LL.M., Nick Evans

Berlin, sierpień 2016



Opracowanie przygotowane w ramach projektu "Niemiecko-polska współpraca dotycząca transpozycji europejskiej polityki klimatycznej oraz budowy gospodarki niskoemisyjnej" dofinansowanego przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Republiki Federalnej Niemiec.

Ecologic Institute:

Nauka i polityka na rzecz zrównoważonego świata

Ecologic Institute prowadzi między- oraz transdyscyplinarne badania w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Eksperti Instytutu przygotowują również analizy polityczne oraz świadczą usługi doradcze. Ecologic Institute ma oddziały w Berlinie, Brukseli oraz Waszyngtonie DC. Jako prywatna i niezależna organizacja Instytut skupia się na przygotowywaniu badań nad społeczno-politycznymi aspektami zrównoważonego rozwoju oraz dostarcza nowej wiedzy i informacji tym, którzy kształtują strategię i polityki na rzecz ochrony środowiska. Innowacyjne metody badawcze, nastawienie na praktykę oraz perspektywa transdyscyplinarna zapewniają najwyższą jakość naukową badań oraz ich adekwatność do sytuacji społecznej. Działania Ecologic Institute obejmują szerokie spektrum tematów środowiskowych, w tym ich integrację z innymi sferami polityki.

Ecologic Institute został założony w 1995 roku. Współpracuje z innymi instytucjami na poziomie europejskim i międzynarodowym, w tym aktywnie działa wśród organizacji prowadzących badania ekologiczne, [Ecological Research Network](#) (Ecornet). Aktualnie ponad 100 pracowników Instytutu pracuje w różnych interdyscyplinarnych i międzynarodowych zespołach projektowych.

Od założenia w 1995 r. Instytut zdobyła doskonałą reputację w obszarze transdyscyplinarnych badań mających znaczenie polityczne. Wytyczne opracowywane przez Ecologic Institute zapewniają praktyczne i nowatorskie wsparcie dla decydentów stojących przed złożonymi wyzwaniami.

Ecologic Institute zapewnia, swą wiedzą fachową, wsparcie Parlamentu Europejskiego (działając jako [podmiot doradczy przy Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności Parlamentu Europejskiego](#) oraz konsultant przy opracowywaniu programu unijnej [rozwojowej](#), a także jako konsultant Europejskiej Agencji Środowiska oraz Komisji Europejskiej, zwłaszcza Dyrekcji Generalnej ds. Badań Naukowych i Innowacji). W Niemczech z efektów pracy Instytutu korzysta szereg ministerstw oraz władz lokalnych i urzędów, na przykład Federalna Agencja ds. Środowiska (UBA), a także niemiecki parlament. W trakcie swojego istnienia Ecologic Institute miał swój wkład w procesy decyzyjne wielu instytucji międzynarodowych, a także w komisji i urzędów działających na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym.

Ecologic Institute to zarejestrowana organizacja dobroczynna. Darowizny na rzecz Instytutu podlegają odliczeniu od podstawy opodatkowania.

[Ecologic Institute w Waszyngtonie \(DC\)](#) to organizacja non-profit działająca zgodnie z przepisami amerykańskiego prawa podatkowego [IRC 501 (c) (3)].

Więcej informacji na: www.ecologic.eu

Dane kontaktowe

Arne Riedel
Fellow, Ecologic Legal
Ecologic Institute
Pfalzburger Straße 43/44
10717 Berlin

E-Mail: arne.riedel@ecologic.eu

Spis treści

1	Wprowadzenie	4
1.1	Zakres opracowania	4
1.2	Kontekst: rola miejskich inicjatyw klimatycznych w Niemczech i ich wpływ na lokalnych interesariuszy oraz na gospodarkę niskoemisyjną	4
1.2.2	Wsparcie działań na rzecz ochrony klimatu na poziomie federalnym	5
1.2.3	Ograniczenia w kompetencjach władz lokalnych i angażowanie lokalnych interesariuszy.....	5
1.3	Różne podejścia stosowane przez wybrane miasta oraz wkład opracowania w obustronną wymianę doświadczeń	6
2	Niemieckie studia przypadków	7
2.1	Przegląd miast objętych opracowaniem i realizowanych w nich niskoemisyjnych inicjatyw	7
2.2	Wybrane studia przypadków	9
2.2.1	Studium przypadku nr 1: Wolne Hanzeatyckie Miasto Brema.....	9
2.2.2	Studium przypadku nr 2: Miasto Bottrop	13
2.2.3	Studium przypadku nr 3: Miasto Schwabmünchen (region Augsburg).....	17
2.2.4	Studium przypadku nr 4: Miasto Wiesbaden	20
2.2.5	Studium przypadku nr 5: Miasto Rostock.....	23
3	Podsumowanie	26
3.1.1	Partycypacja	26
3.1.2	Innowacyjność	26
3.1.3	Kluczowe elementy warunkujące osiągnięcie sukcesu	27
4	Załącznik I: Szablon kwestionariusza do studium przypadku	28
5	Załącznik II: Deklaracja Bremeńska	30

1 Wprowadzenie

1.1 Zakres opracowania

Niniejsze opracowanie przedstawia pięć dobrych praktyk lokalnych działań mających na celu wdrażanie gospodarki niskoemisyjnej w niemieckich miastach. Stanowi ono niemiecki wkład w projekt Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego "Niemiecko-polska współpraca dotycząca transpozycji europejskiej polityki klimatycznej oraz budowy gospodarki niskoemisyjnej".

Chcąc wzmocnić dialog pomiędzy niemieckimi i polskimi miejscowościami, zespół badawczy zaprezentował przykłady najlepszych praktyk niemieckich miast: Brema (miasto partnerskie Gdańsk), Bottrop (miasto partnerskie Gliwice), Schwabmünchen (położone w regionie Augsburg, sąsiadujące z Dasing, miastem partnerskim Siedlec), Wiesbaden (miasto partnerskie Wrocławia) oraz Rostock. Przegląd najciekawszych niskoemisyjnych inicjatyw tych ostatnich znaleźć można w opracowaniu autorstwa Adriany Skajewskiej.

Omówiono najlepsze zdaniem władz samorządowych dobre praktyki, przedstawiające przegląd lokalnych projektów. Informacje na temat projektów pozyskiwano od pracowników samorządów i zaprezentowano je w formie tabelarycznej. Na końcu dokumentu znajduje się krótkie podsumowanie, w którym wyszczególniono konkretne osiągnięcia i wyzwania wynikające z analizy przedstawionych w opracowaniu przypadków.

1.2 Kontekst: rola miejskich inicjatyw klimatycznych w Niemczech i ich wpływ na lokalnych interesariuszy oraz na gospodarkę niskoemisyjną

Podczas szczegółowych prac nad dobrymi praktykami przedstawionymi w opracowaniu zespół skupiał się przede wszystkim na dwóch aspektach: włączaniu w projekty lokalnych interesariuszy oraz powiązaniu projektów z gospodarką niskoemisyjną.

By wyjaśnić przyczyny skupienia badaczy na wspomnianych dwóch aspektach, poniższy rozdział umieszcza projekty w kontekście zaangażowania niemieckich gmin i miast w realizacji polityki klimatycznej Niemiec.

1.2.1 Udział gmin i miast w polityce klimatycznej Niemiec

W federalnym ustroju Niemiec, z jego skomplikowanym podziałem obowiązków i kompetencji, gminy stanowią trzecią płaszczyznę działań, poniżej poziomu federalnego i państwowego (Bundesland). Konstytucja Niemiec (ustawa zasadnicza) uwzględnia jednak wagę kompetencji samorządów lokalnych. Innymi słowy konstytucja gwarantuje gminom prawo do dbania o sprawy lokalne.

Urzędy na poziomie federalnym nie posiadają wyłącznych kompetencji w zakresie tworzenia regulacji prawnych lub działania służącego ochronie klimatu, jednak lokalne kompetencje władz samorządowych mogą być interpretowane w sposób, który pozwala na włączenie takich aktywności do polityki lokalnej gmin. Mając na uwadze fakt, że główny nacisk w tych działaniach jest położony na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, wysiłki na poziomie lokalnym są zawsze powiązane z aktywnością ludzi, dążeniem do zmiany zachowań i nawyków na bardziej proekologiczne.

Na poziomie lokalnym widoczne jest to w szczególności w sektorze lokalnego wytwarzania energii, mieszkalnictwie (zwykle w mniejszym stopniu w odniesieniu do budynków publicznych), transportu lokalnego oraz rozwoju przedsiębiorczości i przemysłu w pobliżu miast. Są to obszary, które przyczyniają się do emisji największej ilości gazów cieplarnianych. W niektórych gminach znaczącym źródłem gazów cieplarnianych jest także rolnictwo.

1.2.2 Wsparcie działań na rzecz ochrony klimatu na poziomie federalnym

Możliwości prowadzenia lokalnych działań z poziomu federalnego są bardzo ograniczone. Federalne terytorium państwowe jest jedynie sumą terytoriów wszystkich gmin, oraz, biorąc pod uwagę wyższy poziom administracyjny, krajów związkowych wchodzących w jego skład. Głównym sposobem działania na rzecz klimatu z tego poziomu jest zatem stworzenie przyjaznych ram prawnych i zapewnienie finansowania dla inicjatyw landów, gmin, mieszkańców i innych podmiotów, w tym firm z sektora prywatnego.

Początki indywidualnych działań klimatycznych na poziomie gmin sięgają lat 80. XX wieku. Poważne wsparcie rządowe dla lokalnych działań i planów, mających na celu ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, pojawiło się jednak dopiero w 2008 roku w postaci działań Federalnego Ministerstwa Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Reaktorów Atomowych. Wtedy stworzyło ono program finansowania dla gmin i działaczy lokalnych tzw. *Kommunalrichtlinie*. Zapewniał on między innymi finansowanie planów działań na rzecz klimatu na poziomie lokalnym do 2020 roku oraz niezbędnej obsługi (kierowników projektów klimatycznych, czyli tzw. *Klimaschutzmanagers*). Miało to wspomóc kojarzenie obszarów tematycznych z odpowiednimi przedstawicielami władz lokalnych i wspierać włączanie interesariuszy w lokalne inicjatywy oraz wdrażanie potrzebnych działań. Od 2012 roku zapewniono dodatkowe finansowanie dla niewielkiej grupy gmin na rozpoczęcie pracy nad jeszcze bardziej ambitnymi, „wzorcowymi” planami do 2050 roku. Do wyjściowej grupy w 2016 roku dołączyły kolejne gminy.

1.2.3 Ograniczenia w kompetencjach władz lokalnych i angażowanie lokalnych interesariuszy

Gminy nigdy nie są takie same. Różnią się pod względem wielkości, struktury i lokalizacji – od dużych metropolii po małe miasteczka; od aglomeracji miejskich po obszary wiejskie; od tych położonych nad Morzem Północnym lub Bałtyckim do tych u podnóża Alp. Naturalne jest, że biorąc pod uwagę te zmienne w każdej gminie różne czynniki będą wpływały na emisje gazów cieplarnianych. Transport i mobilność będą miały największy wpływ na wielkość emisji w gminach, w których dojazdy do sąsiadujących miast są codziennością dla wielu mieszkańców, podczas gdy w innych rejonach większe znaczenie będą miały przemysł i biznes. Czasem modyfikacja w jednym sektorze może mieć znaczny wpływ na poziom „zazielenienia” całej miejscowej gospodarki. Przeważnie jednak, aby dokonać jej transformacji w kierunku niskoemisyjnym, potrzebny jest cały wachlarz działań obejmujących różne gałęzie gospodarki oraz w różny sposób wpływających na lokalne społeczności.

Transformacja taka wymaga włączenia w proces lokalnych interesariuszy oraz współpracy pomiędzy różnymi sektorami. Pomimo posiadanych kompetencji w zakresie planowania na poziomie lokalnym i możliwości wspierania lokalnych działaczy, gminy często stają w obliczu finansowych i personalnych ograniczeń utrudniających zaspokojenie potrzeb we wszystkich sektorach. Przykładowo, modernizacja prywatnych budynków mieszkalnych – poprawa ich efektywności – wymaga nakładów finansowych dalece wykraczających poza te, którymi dysponują gminy. Także dążąc do przekształcenia lokalnej przedsiębiorczości w bardziej „zieloną”, gminy są zależne od aktywnego udziału miejscowych przedsiębiorców, którzy zapewniają wiedzę ekspercką i fundusze, a dodatkowo stają się propagatorami zmian w regionie.

W rezultacie, jeśli gminy chcą w procesy transformacji niskoemisyjnej włączyć właściwe osoby i podmioty, muszą stosować różne podejścia i sposoby komunikacji. Choć podstawowym celem działań na rzecz klimatu pozostaje redukcja emisji gazów cieplarnianych, tow komunikacji mogą być podkreślane inne korzyści powiązane z działaniami ograniczającymi emisje lub adaptacyjnymi. Wśród nich można wymienić poprawę jakości powietrza (np. przez poprawę efektywności instalacji), a także podnoszenie standardu życia w gminie poprzez zmniejszenie natężenia indywidualnego ruchu samochodowego, optymalizacji ruchu drogowego, zwiększenie ilości obszarów zielonych czy zmniejszenie poziomu hałasu.

1.3 Różne podejścia stosowane przez wybrane miasta oraz wkład opracowania w obustronną wymianę doświadczeń

Omawiane projekty prezentują różne sposoby angażowania lokalnych interesariuszy i przedsiębiorców w inicjatywy gmin. Wskazują również na korzyści, jakie przyniosły miastom działania na rzecz ochrony klimatu. Przedstawione dobre praktyki pokazują w szczególności, w jaki sposób można, a nawet trzeba, angażować różne podmioty, aby z powodzeniem przeprowadzić transformację lokalnej gospodarki w kierunku niskoemisyjnym.

Przykładowo projekt z Bremy „Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” (ang. „Sustainable Urban Mobility Planning” SUMP) łączy zrównoważony transport z planowaniem przestrzennym poprzez świadome projektowanie stref, w których możliwość korzystania z samochodów jest ograniczona. Inne podejście pojawia się w projekcie z miasta Bottrop „InnovationCity Ruhr”, łączącym ochronę klimatu z modernizacją budynków, a co za tym idzie z pobudzeniem lokalnej gospodarki dzięki innowacyjności. Z kolei projekt „Energy Caravan” z miasta Schwabmünchen, położonego w regionie Augsburg, zachęcał właścicieli domów do inwestycji w energetyczną modernizację ich budynków, co także pozytywnie wpłynęło na lokalną i regionalną gospodarkę. Projekt „ÖKOPROFIT” z Wiesbaden miał na celu poprawę efektywności energetycznej poprzez szkolenie przedsiębiorców i dostarczanie im porad prawnych, pomagających prowadzić działalność zgodnie z przepisami w zakresie ochrony środowiska.

Na poziomie unijnym i państwowym istnieje już wiele mniej lub bardziej formalnych inicjatyw zrzeszających aktywne w obszarze klimatu gminy i jednostki samorządów lokalnych. W Europie są to między innymi: Porozumienie Burmistrzów (Covenant of Mayors)¹, Sojusz Klimatyczny (Climate Alliance Network)², Międzynarodowa Rada na rzecz Lokalnych Inicjatyw Środowiskowych (ICLEI)³. W Niemczech rosnące sieci ekologicznych gmin wzorcowych oraz regionów dążących do przejścia w 100% na energię odnawialną⁴ stanowią kolejne źródło wiedzy i pole do wymiany doświadczeń. W przypadku regionów w 100% opartych na energii odnawialnej, sieci te są lub były wspierane z poziomu federalnego. Umożliwiają one osobom na podobnych stanowiskach administracyjnych zarządzającym działaniami na rzecz ochrony klimatu łatwy dostęp do wymiany informacji między innymi na temat postępów w tworzeniu planów, metod przechodzenia przez procedury administracyjne, włączania w działania lokalnych interesariuszy, komunikacji i docierania do odbiorców, wdrażania projektów, a także pozyskiwania finansowania.

Niniejsze opracowanie ma na celu pokazanie powiązań pomiędzy sektorami oraz podobieństw między różnymi podejściami niemieckich gmin do kwestii działań na rzecz ochrony klimatu. Publikacja jest jednym z dwóch nakreślających tło i kontekst projektu oraz jako taki stanowi krótki, ale wnikliwy materiał do dyskusji i wymiany najlepszych praktyk z polskimi miastami partnerskimi opisywanych gmin.

¹ http://www.covenantofmayors.eu/index_en.html.

² <http://www.climatealliance.org/home.html> i <http://www.climate-alliance-germany.de/>.

³ <http://www.iclei.org/>.

⁴ Miasta i gminy wzorcowe: <http://www.klimaschutz.de/de/zielgruppen/kommunen/foerderung/masterplan-richtlinie>, regiony oparte w 100% na energii odnawialnej: <http://www.100-ee.de/>, sieć ta powiązana jest również z szerszą europejską siecią społeczności opartych w 100% na energii odnawialnej (100% RES Communities): <http://www.100-res-communities.eu/>.

2 Niemieckie studia przypadków

2.1 Przegląd realizowanych w wybranych miastach inicjatyw niskoemisyjnych

Poniższa tabela przedstawia skrócony, jednostronicowy przegląd studiów przypadku objętych niniejszym opracowaniem. Pozwala ona czytelnikowi na szybkie odnalezienie tych projektów, które kładą większy nacisk na angażowanie społeczeństwa (partycypację) albo kwestie współpracy z biznesem. W jednym z opisanych przypadków widoczne są oba te aspekty.

Tabelaryczna forma przedstawienia danych pozwala na szybkie zorientowanie się, które projekty kładą nacisk na angażowanie społeczeństwa – gdy jest ono wyraźnie podkreślone w trakcie realizacji lub jest celem projektu (odpowiedzi „tak/nie” w trzeciej kolumnie) oraz kwestie współpracy z biznesem – gdy lokalne firmy są adresatem lub korzystają z efektów projektu (odpowiedzi „tak/nie” w czwartej kolumnie).

Ostatnia kolumna tabeli zawiera interesujące aspekty, które zostały wybrane przez zarządzających projektem. Więcej szczegółów można odnaleźć w opisach poszczególnych projektów, wzbogaconych dodatkowymi linkami do stron internetowych, a w jednym przypadku (Brema) także treścią deklaracji (Załącznik nr 1, na końcu raportu). Dane kontaktowe zawarte w opisach pozwalają dotrzeć do odpowiedzialnych za projekty urzędów i zasięgnąć dalszych informacji.

Nr	Miasto/gmina	Nacisk na partycypację	Nacisk na biznes	Interesujące aspekty
1	Wolne Miasto Hanzeatyckie Brema	Tak	Nie	Zwiększenie niezależności od transportu samochodowego; „zdrowy” transport (czyli korzystny dla zdrowia obywateli, np. rower); wysoki poziom akceptacji dla współdzielenia i wypożyczania samochodów (car-sharing); procesy on-line z wykorzystaniem elementów gry (tzw. gamification) ⁵
2	Miasto Bottrop	Tak	Tak	Innowacje techniczne i procesowe; silne wsparcie celów projektu InnovationCity przez samorząd (od burmistrza do poszczególnych wydziałów)
3	Schwabmünchen (region Augsburg)	Tak	Nie	Oferowanie darmowych konsultacji w zakresie energooszczędności w domach; koncentracja na jednej dzielnicy w danym okresie czasu; wykorzystanie inwestycji prywatnych
4	Wiesbaden	Nie	Tak	ÖKÖPROFIT jest oparty na współpracy dobrowolnej (pomiędzy gminą a firmami); elastyczność w przystosowywaniu się do nowych okoliczności prawnych, podniesienie atrakcyjności uczestnictwa dla firm

⁵ Gamification oznacza zastosowanie zasad wykorzystywanych przy tworzeniu gier komputerowych w scenariuszach niezwiązanych z grami, co ma na celu podniesienie poziomu zaangażowania użytkowników.

Nr	Miasto/gmina	Nacisk na partycypację	Nacisk na biznes	Interesujące aspekty
5	Rostock	Tak	Nie	Cykliczne, coroczne wydarzenie poświęcone wpływowi na środowisko (tzw. footprintowi) oraz działaniom na rzecz ochrony klimatu; wykorzystuje przestrzeń typowo zajętą przez ruch uliczny, aby pokazać alternatywne formy zagospodarowania przestrzeni miejskiej; bardzo łatwe dostosowanie skali projektu do różnej wielkości miast i lokalnych potrzeb

2.2 Wybrane studia przypadków

2.2.1 Studium przypadku nr 1: Wolne Hanzeatyckie Miasto Brema





Nazwa i krótki opis studium przypadku	
Miasto	Wolne Hanzeatyckie Miasto Brema Senator ds. Środowiska, Budownictwa i Transportu Liczba mieszkańców: 557 464 ⁶ Charakterystyka: miasto, najmniejszy land w Niemczech, dobrze skomunikowane, port, lotnisko
Nazwa projektu	Zrównoważone planowanie mobilności w mieście (projekt SUMP) / nowa kultura mobilności
Termin projektu	SUMP 2012-2015 (planowanie strategiczne) – projekt w trakcie realizacji
Sektor (np. transport, energia, budynki)	Transport
Krótki opis problemu <i>Jaki problem lub wyzwanie miał za zadanie rozwiązać projekt?</i>	<p>Transport to jedno z głównych źródeł emisji gazów cieplarnianych. W 27 krajach członkowskich UE jest to jedyny sektor, w którym emisja CO₂ jest wyraźnie wyższa niż w 1990 roku. Tą kwestią zajmuje się Bremeńska Koncepcja Ochrony Klimatu (KEP 2020) – przyjęta w grudniu 2009 roku. Nowy Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego (Verkehrsentwicklungsplan 2025, VEP2025) ustala ramy rozwoju transportu na następną dekadę i jest połączony z ogólną koncepcją rozwoju miasta.</p> <p>Brema wykazuje wysoki udział neutralnych pod względem emisji sposobów przemieszczania się, tj. poruszania się pieszo (20% mieszkańców miasta) oraz rowerem (25% mieszkańców Bremy).⁷ SUMP ma w planach dalszą poprawę warunków dla transportu rowerowego, np. poprzez stworzenie sieci ulic z priorytetem przejazdu dla tego rodzaju pojazdów, a także przez ustalenie priorytetu przejazdu dla transportu publicznego. Proponując alternatywę nie tylko dla korzystania z samochodów osobowych, ale także dla konieczności ich posiadania, Brema promuje wspólne użytkowanie samochodów (Car-Sharing). Około 12000 zarejestrowanych współużytkowników aut w mieście korzysta z floty liczącej około 300 samochodów rozmieszczonych w ponad 80 lokalizacjach. System ten sprawił, że z ulic miasta zniknęło ponad 4000 samochodów, a to z kolei przełożyło się na poprawę warunków dla pieszych i rowerzystów.</p>

⁶ Zob. stronę internetową: http://www.statistik-bremen.de/tabellen/kleinraum/stadt_ottab/1.htm.

⁷ Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025, Freie Hansestadt Bremen, str. 20, dokument dostępny w jęz. niemieckim oraz angielskim na stronie internetowej: <http://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrsentwicklungsplan-5586>.

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
<p>Rozpoczęcie projektu <i>Kto był inicjatorem projektu?</i></p> <p>Zarządzanie projektem <i>Kto w ramach władz administracyjnych zarządza(t) projektem?</i></p>	<p>Miasto Brema, Senat, Wydział ds. Środowiska, Budownictwa i Transportu (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)</p> <p>Dział Transportu</p>
<p>Krótki opis zrealizowanych działań <i>Może on zawierać np. zarys/plan inicjatywy, opis procesów decyzyjnych, rozpoczęcie projektu, kamienie milowe oraz ewaluację projektu.</i></p>	<p>Decyzja dotycząca stworzenia Planu Zrównoważonego Transportu Miejskiego SUMP zapadła w 2012 roku. Na projekt złożyły się: faza badania, przeglądu środków (narzędzi/metod, które można wykorzystać), tworzenia scenariuszy oraz wyboru scenariusza.</p> <p>Decyzja o przyjęciu Planu Zrównoważonego Transportu Miejskiego podjęta we wrześniu 2014 roku przez parlament Bremy (Bremische Bürgerschaft – Brema to miasto-land składające się z dwóch gmin, Bremy oraz Bremerhaven) otwiera drogę dla wdrożenia działań zawartych w tym planie. Proces trwa. Plan ten zawiera ramy wdrożeniowe i jest na bieżąco udoskonalany oraz podlega ewaluacji.</p>
<p>Oszacowanie kosztów projektu <i>Jeśli to możliwe, proszę rozróżnić między kosztami personelu i kosztami bezpośrednimi.</i></p>	<p>Brak informacji dostarczonych przez miasto Brema.</p>
<p>Rezultaty <i>Proszę krótko opisać wyniki projektu, a zwłaszcza jego wpływ na mieszkańców obszaru objętego projektem. Opis może zawierać: Dane o redukcji emisji CO₂ (jeśli są dostępne), wzrost partycypacji i ewentualne korzyści zdrowotne.</i></p>	<p>Brema zamierza zwiększać rolę odgrywaną w mieście przez przyjazny środowisku i zrównoważony transport. W Bremie ruch rowerowy odpowiada już za 25% przejazdów. Kolejne 20% transportu to ruch pieszy. Publiczne środki transportu pokrywają 15% przejazdów. Oznacza to łącznie 60% transportu w mieście realizowanego za pomocą przyjaznych dla klimatu środków przemieszczania się. Wysoki udział transportu rowerowego jest także odzwierciedlony przez wysoką skuteczność systemu komunikacji w mieście: według wskaźnika TomTom Traffic Index Brema zajmuje 113 miejsce na 142 miast europejskich, co oznacza małe zagęszczenie korków ulicznych. Zjawisko to jest obserwowane w wielu miastach, w których rower to popularny środek transportu.⁸ Ponadto przemieszczanie się na rowerze i pieszo przekłada się dodatkowo na korzyści zdrowotne dla mieszkańców.</p> <p>Ponadto wysoki jest poziom akceptacji dla wypożyczalni samochodowych i współdzielenia aut: z car-sharingu korzysta 12000 osób, co zmniejszyło liczbę aut na ulicach o 4000, a prognozy mówią o umocnieniu tego trendu. Celem miasta jest dalsza poprawa tych wyników. Oczekuje się, że do 2020 roku z car-sharingu będzie korzystało 20000 osób, co zredukuje liczbę aut w mieście o 6000.</p>

⁸ Wskaźnik TomTom Traffic Index mierzy zagęszczenie ruchu ulicznego i korki oraz ich wpływ na czasy przejazdu w badanych miastach. Ranking można znaleźć na stronie internetowej https://www.tomtom.com/de_de/trafficindex/.

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
<p>Uczestnictwo interesariuszy <i>Proszę opisać grupy interesariuszy projektu (np. firmy, obywatele, sektor usług komunalnych, banki, kluby sportowe oraz kościoły). W jakim zakresie i w jaki sposób zaangażowano obywateli w planowanie oraz wdrażanie projektu?</i></p>	<p>Planowi SUMP w Bremie towarzyszył intensywny proces angażowania interesariuszy i obywateli. Dzięki wykorzystaniu innowacyjnych technik partycypacyjnych, zaangażowano nowe grupy docelowe. Przykładowo, wykorzystano narzędzia on-line (informacje zwrotne od obywateli z geolokalizacją), które zapewniły transparentność debaty. Stworzone scenariusze omówiono nie tylko na forach regionalnych, ale także przedstawiono w formie wystaw interaktywnych w centrach handlowych podczas weekendów. Dzięki tym narzędziom proces omawiania wrażliwej politycznie tematyki, czyli strategii transporowych, stał się bardziej transparentny.</p> <p>Plan SUMP zanotował około 4200 wpisów, a także 9500 komentarzy do nich. Łącznie zebrano ponad 100000 opinii (podoba mi się/nie podoba mi się), które uzupełniły liczne spotkania komitetów, fora regionalne i debaty organizowane „na ulicy” – przy okazji weekendowych zakupów, przy wystawach poświęconych projektowi w centrach handlowych.</p> <p>Poniżej: posty, komentarze, polubienia</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; text-align: center;"> <div style="margin: 5px;">  4.241 Meldungen </div> <div style="margin: 5px;">  9.567 Kommentare </div> <div style="margin: 5px;">  66.971 Zustimmungen </div> <div style="margin: 5px;">  39.084 Ablehnungen </div> </div>
<p>Elementy innowacyjne <i>Proszę krótko opisać wszelkie aspekty projektu, które były szczególnie innowacyjne lub unikalne (np. koncepcja, technologia, metody finansowania, partycypacja).</i></p>	<p>Zarówno treść projektu, jak i jego procesy mają charakter innowacyjny. Innowacyjne jest skupienie się na kształtowaniu sprawnego miasta, które jest w coraz większym stopniu niezależne od samochodów. Nowe osiedle świadomie planuje się jako obszar o ograniczonej możliwości wykorzystania samochodów i niskoemisyjnego rozwoju (Hulsberg). Będą tam jedynie 4 miejsca parkingowe na 10 mieszkań, co zostanie zrównoważone ofertą car-sharingu, bike-sharingu oraz podobnych rozwiązań transportowych.</p> <p>Wykorzystanie procesu on-line oraz elementów gier do jego uatrakcyjnienia to nowatorskie elementy procesu angażowania interesariuszy. W tej fazie uczestnicy projektu występowali w roli planistów i musieli uporać się z docelowym scenariuszem. Dysponowali ograniczonym budżetem, mając ponad 100 narzędzi do poradzenia sobie z sytuacją.⁹</p>
<p>Czynniki sukcesu <i>Jakie elementy były najistotniejsze dla powodzenia projektu (np. zespół/personel, krótko-/długoterminowość, zrównoważone finansowanie i partycypacja)?</i></p>	<p>Narzędzia on-line zapewniły procesowi dużą przejrzystość, co pozytywnie wpłynęło na polityczne postrzeganie planu SUMP. Zaangażowanie szerokiego grona interesariuszy doprowadziło do jednogłośnej decyzji za przyjęciem SUMP, choć w parlamencie landu zasiada 5 różnych partii.</p> <p>Przedstawiciele ministerstwa pracowali nad planem także w weekendy, na przykład podczas forów dla interesariuszy organizowanych w centrach handlowych. Zewnętrzni konsultanci opracowali nowatorskie narzędzia on-line i nadzorowali ich wykorzystanie.</p> <p>Dzięki wyraźnemu wsparciu dla transportu rowerowego (m.in. w postaci poparcia sieci dróg szybkiego ruchu rowerowego) oraz integracji wypożyczalni aut, plan SUMP w Bremie wyprzedza podobne</p>

⁹ Więcej informacji w: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025, Bremen, str. 13.

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	<p>plany realizowane w innych miastach.</p> <p>W 2015 r. Violeta Bulc, Komisarz ds. Transportu w KE, przyznała Bremie nagrodę „European SUMP Award“</p>
<p>Kluczowe rekomendacje oraz zdobyte doświadczenie</p> <p><i>W oparciu o doświadczenie zdobyte w ramach tego projektu, jakie rady można przekazać innym miastom lub regionom realizującym podobne inicjatywy?</i></p>	<p>Zob. „Deklaracja Bremeńska“ (Zał. II)</p>
<p>Osoba do kontaktu</p>	<p>Michael Glotz-Richter (Szef Działu “Zrównoważony transport i mobilność”)</p> <p>michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de</p> <p>Tel. +49 (421) 361 6703</p> <p>Kom.: +49 173 6 123 178</p>

2.2.2 Studium przypadku nr 2: Miasto Bottrop

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
Miasto	Miasto Bottrop Liczba mieszkańców: 116442 ¹⁰ Charakterystyka: miasto, trzy autostrady, połączenia kolejowe, nieopodal lotnisko
Nazwa projektu	InnovationCity Ruhr Modellstadt Bottrop
Termin projektu	2010-2020
Sektor (np. transport, energia, budynki)	Obszary działania projektu InnovationCity Ruhr można przypisać do następujących kategorii: mieszkalnictwo, praca, mobilność, energia, miasto. Można dodać także przekrojowy obszar aktywizacji. Wszystkich tych obszarów nie powinno się postrzegać osobno i niezależnie, a raczej jako spójną ramę dla różnych podprojektów.
Krótki opis problemu <i>Jaki problem lub wyzwanie miał za zadanie rozwiązać projekt?</i>	Głównymi problemami są wysokie zapotrzebowanie na energię (ogrzewanie i energia elektryczna) oraz niska efektywność energetyczna. Wyzwaniami tymi należy zająć się poprzez: <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie rozproszonej produkcji energii oraz wykorzystania energii odnawialnej; - wykorzystanie systemów inteligentnego zarządzania energią na poziomie budynków i osiedli jako elementów łączących; - zmniejszenie liczby przejazdów i odległości zarówno dla ludzi, jak i dla towarów; - promocja przestrzeni miejskiej pozwalającej na osiągnięcie wyższej jakości życia (zwłaszcza w obszarze zdrowia, dostępności i bezpieczeństwa); - promocja takiego wykorzystania terenów, które bierze pod uwagę wpływ na klimat (np. organizacja przestrzeni zielonych zamiast parkingów), a także; - adaptacja do możliwych skutków zmian klimatu poprzez wprowadzenie większej ilości zieleni do przestrzeni miejskiej i optymalizację wykorzystania wody.
Rozpoczęcie projektu <i>Kto był inicjatorem projektu?</i> Zarządzanie projektem <i>Kto w ramach władz administracyjnych zarządza(ł) projektem?</i>	„Błękitne niebo, zielone miasto” – tak brzmiało motto inicjatywy ukute wiosną 2010 roku w krajowym konkursie na przyjazne klimatowi miasto przyszłości. Celem było odnalezienie obszaru typowego dla Zagłębia Ruhry, mogącego służyć za miasto modelowe dla koncepcji odnowy całego Zagłębia. Podczas kompleksowej modernizacji energetycznej wybranych dzielnic miasta, wszyscy interesariusze projektu (politycy, gminy, przemysł oraz naukowcy) dążyli do ścisłej współpracy i osiągania wspólnych celów, także współdziałając ze społecznością lokalną. Miasto Bottrop, spółka InnovationCity Management GmbH (na poziomie regionalnym), ich partnerzy biznesowi oraz naukowcy aktualnie pracują nad realizacją około 200 różnych projektów. W zależności od organizacji i finansowania danego projektu może on otrzymywać wsparcie kadrowe lub finansowe od różnych partnerów. Współpraca jest intensywna i oparta na wzajemnym zaufaniu, wykorzystywany jest efekt synergii wynikający z różnych kompetencji uczestników projektu. Partnerzy biznesowi oraz naukowcy zapewniają

¹⁰ <https://www.bottrop.de/daten-karten/statistik/einwohnerentwicklung.php>

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	<p>projektem fachową wiedzę techniczną oraz znaczące wsparcie finansowe. Miasto Bottrop oraz spółka InnovationCity Management GmbH zarządzają projektami, włączają partnerów lokalnych oraz pozyskują niezbędne fundusze. Dzięki temu podejściu mogą realizować wspólne projekty, które nie mogłyby być wdrożone bez współpracy.</p>
<p>Krótki opis zrealizowanych działań</p> <p><i>Może on zawierać np. zarys/plan inicjatywy, opis procesów decyzyjnych, rozpoczęcie projektu, kamienie milowe oraz ewaluację projektu.</i></p>	<p>Plan nadrzędny modernizacji miasta z uwzględnieniem kwestii klimatycznych lub podzielony na kluczowe etapy.</p> <p>By zapewnić skuteczną modernizację miasta, odpowiadającą na potrzeby mitygacyjne i adaptacyjne związane z postępującymi zmianami klimatu, należy wziąć pod uwagę różne aspekty techniczne, społeczne i ekonomiczne. Oznacza to, że poszczególne projekty muszą zostać zintegrowane we wspólnych ramach, co pozwoli uzyskać merytoryczną koordynację oraz wykorzystać efekt synergii. W tym celu grupa robocza pod przewodnictwem firmy Albert Speer und Partner GmbH (AS&P) z Frankfurtu, składająca się z czterech biur inżynieryjno-planistyczno-doradczych, opracowała w 2014 roku nadrzędny plan (tzw. masterplan). Grupa współpracowała z miastem Bottrop i działała w imieniu spółki InnovationCity GmbH.</p> <p>Masterplan projektu „Przyjaznej klimatowi modernizacji miasta” dla InnovationCity Ruhr miasta modelowego Bottrop nie tylko ukazuje drogę do osiągnięcia celu, ale także konkretyzuje ją poszczególnymi projektami, które mają być zrealizowane w nadchodzących latach. Plan ten służy również jako harmonogram pokazujący możliwości redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy standardu życia w różnych dzielnicach miasta Bottrop. Zapewnia on także informacje o narzędziach i projektach, które pozwolą osiągnąć te cele.</p>
<p>Oszacowanie kosztów projektu</p> <p><i>Jeśli to możliwe, proszę rozróżnić między kosztami personelu i kosztami bezpośrednimi.</i></p>	<p>Najważniejsze składowe to koszty wdrożenia i personelu. Biorąc pod uwagę ograniczone środki finansowe miasta, projekt InnovationCity oferuje Bottrop nowe perspektywy, które bez jego realizacji nie byłyby dostępne. Obszar objęty projektem InnovationCity został włączony w największy federalny program wsparcia rozwoju obszarów miejskich na zachodzie Niemiec („Urban Redevelopment West”). Zapewnia on miastu Bottrop około 20 milionów euro na inwestycje w odnowę terenów miejskich, mającą na celu znaczne podniesienie jakości życia w mieście – w okresie od 2012 do około 2020 roku.</p> <p>Ponadto miasto uczestniczy w kilku programach finansowania na poziomie landu, federalnym oraz unijnym. Personel jest zapewniony przez miasto Bottrop, przedsiębiorstwa aktywne w ramach inicjatywy Initiativkreis Ruhr lub dzięki finansowaniu zewnętrznemu.</p>
<p>Rezultaty</p> <p><i>Proszę krótko opisać wyniki projektu, a zwłaszcza jego wpływ na mieszkańców obszaru objętego projektem. Opis może zawierać: Dane o redukcji emisji CO₂ (jeśli są dostępne), wzrost partycypacji i ewentualne korzyści zdrowotne.</i></p>	<p>Ukończone lub już zainicjowane środki oraz projekty, których realizacja jest pewna, doprowadzą do redukcji emisji CO₂ o 38% do 2020 roku (czyli 100 000 ton tego gazu). Dla porównania: taki poziom redukcji emisji jest równy absorpcji CO₂ przez kilkudziesięcioletni las o powierzchni zbliżonej do obszaru miasta Bottrop (100 km²).</p> <p>Co więcej, planowane jest zainwestowanie w te projekty 290 milionów euro w powiązaniu z działaniami modernizacyjnymi. Z tej kwoty 183 miliony euro to wartość projektów już zrealizowanych. Na takich inwestycjach szczególnie korzystają lokalne firmy: około 110 mln euro trafiło do firm z siedzibą w Bottrop. Do tej kwoty można dodać kolejne 26 mln euro, jeśli uwzględnić wartość sprzedaży oraz konsumpcji produktów (przyrost produkcji w regionie dzięki zwiększeniu dochodów, co z kolei napędza konsumpcjonizm).</p> <p>Inwestycje te wpłynęły również na stopę bezrobocia. W Bottrop w całym opisywanym okresie wygenerowano dodatkowo 924 lat zatrudnienia – bezpośrednio w wyniku projektu. Wyliczenia dotyczące</p>

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	pośredniego wpływu na zatrudnienie wskazują na wzrost o kolejne 276 lat. Łącznie wygenerowano 1200 lat zatrudnienia.
Opis rezultatu projektu od odpowiedzialnego urzędu	Projekt InnovationCity Ruhr miasto modelowe Bottrop jest zgodny z holistycznym, zrównoważonym i nowatorskim podejściem do ochrony środowiska oraz klimatu. Projekty już rozpoczęte i częściowo zrealizowane pokazują, że podejście to jest skuteczne i obiecujące. Modernizacja terenów miejskich zgodnie z hasłem „Błękitne niebo. Zielone miasto” stanowi wzór do naśladowania dla innych dzielnic, miast i regionów, także poza Zagłębiem Ruhry.
Uczestnictwo interesariuszy <i>Proszę opisać grupy interesariuszy projektu (np. firmy, obywatele, sektor usług komunalnych, banki, kluby sportowe oraz kościoły). W jakim zakresie i w jaki sposób zaangażowano obywateli w planowanie oraz wdrażanie projektu?</i>	Zarówno podczas procesu aplikacji, jak i w trakcie realizacji interesariusze byli i będą włączeni do projektu InnovationCity Ruhr. Dotyczy to nie tylko interesariuszy biznesowych, naukowych czy politycznych na poziomie federalnym czy unijnym, ale także mieszkańców miasta Bottrop. Tak bliska współpraca podczas realizacji projektu tej skali jest czymś wyjątkowym. Centrum informacyjno-doradcze oferuje mieszkańcom miasta indywidualne, bezpłatne konsultacje u ekspertów od zarządzania energią. Mieszkańcy mogą na przykład zdobyć informacje na temat możliwości modernizacji budynków ograniczającej zużycie energii, związanych z nią kosztów oraz sposobów finansowania. Do chwili obecnej przeprowadzono około 1000 wstępnych konsultacji, podczas których mieszkańcy mogli korzystać z bezpłatnego doradztwa ekspertów z sieci partnerskiej. Specjaliści ci mogą również nadzorować implementację konkretnych działań.
Elementy innowacyjne <i>Proszę krótko opisać wszelkie aspekty projektu, które były szczególnie innowacyjne lub unikalne (np. koncepcja, technologia, metody finansowania, partycypacja).</i>	Zgodnie z podejściem stosowanym w projekcie InnovationCity Ruhr, innowacja obejmuje następujące dwa wymiary: <ul style="list-style-type: none"> – techniczny: celem InnovationCity Ruhr jest stanie się motorem napędowym dla tworzenia i stosowania nowych technologii i produktów w zakresie ochrony klimatu i wydajności energetycznej – procesowy: projekt InnovationCity Ruhr ma na celu stosowanie nowych sposobów implementacji zaplanowanych narzędzi i przedsięwzięć. Obejmuje to stosowanie nowych strategii aktywizacji oraz angażowania lokalnych mieszkańców i firm, tworzenie partnerstw pomiędzy interesariuszami projektów na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym, a także tworzenie nowych możliwości finansowania.
Czynniki sukcesu <i>Jakie elementy były najistotniejsze dla powodzenia projektu (np. zespół/personel, krótko-/długoterminowość, zrównoważone finansowanie i partycypacja)?</i>	Kluczowym czynnikiem sukcesu jest fakt, że władze miasta, od burmistrza po poszczególne wydziały, wspierają dążenie do realizacji celów projektu InnovationCity i przekrojowo pracują na rzecz ich osiągnięcia. Strategia sukcesu: Innowacyjną strategię osiągnięcia redukcji emisji CO ₂ można opisać jako „oddolną przemianę energetyczną”. Poszczególne budynki są poddawane modernizacji pod kątem energooszczędności oraz zostają wyposażone w technologię produkcji prądu i ciepła. Dzięki systemom inteligentnego zarządzania energią, wyprodukowaną energię można przesłać do takich pobliskich budynków, które nie mogą zaspokoić swoich potrzeb energetycznych ze względu na uwarunkowania zewnętrzne. Ta sieć, czasem łącząca całe dzielnice, pozwala na produkcję oraz konsumpcję energii na poziomie lokalnym. To z kolei oznacza spadek indywidualnej konsumpcji energii z sieci i jej przyrost ze źródeł rozproszonych.
Kluczowe rekomendacje	Podstawową ideą InnovationCity jest podejście holistyczne. W

Nazwa i krótki opis studium przypadku**oraz zdobyte doświadczenie**

W oparciu o doświadczenie zdobyte w ramach tego projektu, jakie rady można przekazać innym miastom lub regionom realizującym podobne inicjatywy?

ramach tego podejścia klimatyczna modernizacja terenów miejskich może udać się jedynie wtedy, gdy jednocześnie uwzględni się aspekty techniczne, społeczne oraz ekonomiczne. Stąd też poszczególne projekty muszą wpasować się w ogólne ramy współpracy i doprowadzić do wykorzystania efektu synergii. Jest to możliwe dzięki stworzeniu ogólnego planu zawierającego opis konkretnych dalszych kroków, co pozwala na lepsze planowanie następnych inicjatyw.

Dane kontaktowe

Tilman Christian (Wydział Środowiska i Zieleni – Dział Planowania Środowiskowego, specjalizacja: ochrona klimatu)

tilman.christian@bottrop.de

+49 2041 70 3749

2.2.3 Studium przypadku nr 3: Miasto Schwabmünchen (region Augsburg)

Schwabmünchen wybrano jako studium przypadku do niniejszego opracowania ze względu na bliskość miasta do Dasing, miasta partnerskiego Siedlec. Jest usytuowane w dystrykcie Augsburg. Opisywany tu projekt pod nazwą „Energiekarawane” (dosł. „karawana energii”) został skutecznie zrealizowany w szeregu gmin, także w dystrykcie Aichach-Friedberg, w którym leży Dasing. Możliwość przeniesienia projektu bez większych problemów do innych miast także wpłynęła na jego wybór do niniejszego opracowania.

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
Miasto	Schwabmünchen (Augsburg, Bawaria) Liczba mieszkańców: 13.230 (około 245000 w całym regionie) Charakterystyka: małe miasto, 25 km na południe od Augsburga (285000 mieszkańców) regionalnego centrum Bawarii.
Nazwa projektu	Energiekarawane (Karawana Energetyczna)
Termin projektu	Marzec – kwiecień 2015, powtórzony w okresie marzec – kwiecień 2016
Sektor <i>(np. transport, energia, budynki)</i>	Zużycie energii w gospodarstwach domowych
Krótki opis problemu <i>Jaki problem lub wyzwanie miał za zadanie rozwiązać projekt?</i>	Zużycie ciepła przez gospodarstwa domowe nie może pozostać na obecnym poziomie. W celu rozwiązania problemu tempo modernizacji energetycznej należy przyspieszyć, a jej jakość musi ulec poprawie. Projekt „Energiekarawane” ma na celu podniesienie świadomości w zakresie efektywności energetycznej, ograniczenie uprzedzeń oraz zmotywowanie gospodarstw domowych do inwestowania w energetyczną modernizację. W ramach projektu nawiązywane są bezpośrednie kontakty z właścicielami domów, w tym z osobami, które jeszcze nie dysponują wiedzą o możliwościach i korzyściach płynących z poprawy efektywności energetycznej. Celem projektu jest także dostarczenie mieszkańcom rzetelnej i obiektywnej informacji bezpośrednio w miejscu zamieszkania. Dzięki temu nie jest wymagany dodatkowy wysiłek ze strony właścicieli domów i mieszkań – informacje są przesyłane bezpośrednio do dzielnic, w których dominują stare, niewydajne energetycznie budynki.
Rozpoczęcie projektu <i>Kto był inicjatorem projektu?</i> Zarządzanie projektem <i>Kto w ramach władz administracyjnych zarządza (zarządzał) projektem?</i>	Koncepcja projektu wywodzi się z inicjatyw realizowanych w rejonie Rhein-Neckar. Regionalna agencja energii w Augsburgu (spółka kontrolowana przez samorządy dystryktów Augsburg i Aichach-Friedberg oraz miasto Augsburg) wydała licencję na prowadzenie projektu i rozszerzyła ją na cały region. Projekt „Energiekarawane” oferuje swe usługi mieszkańcom we współpracy z miastami i gminami regionu gospodarczego Augsburg. Przy realizacji projektu nacisk kładziony jest na działania w poszczególnych gminach; „Energiekarawane” jest twarzą kampanii, a pozostałe zaangażowane podmioty działają w jego ramach. Agencja energii regionu Augsburg odgrywa rolę doradczą i wspiera gminy w organizacji, przygotowaniu, realizacji i weryfikacji działań projektowych.
Krótki opis zrealizowanych działań <i>Może on zawierać np. zarys/plan inicjatywy,</i>	Proces realizowany w ramach projektu „Energiekarawane” można opisać następująco: 1. Na pierwszym etapie została wybrana odpowiednia dzielnica z dużą liczbą starych budynków o niskiej wydajności energetycznej. W regionie Augsburga skoncentrowano się na budynkach z lat 1960-1980.

<p><i>opis procesów decyzyjnych, rozpoczęcie projektu, kamienie milowe oraz ewaluację projektu.</i></p>	<p>Modernizacja takich budynków dawała możliwość osiągnięcia szczególnie wysokich korzyści.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Następnie do każdego mieszkańca w danej dzielnicy bezpośrednio zwracał się jej burmistrz. Zaproszenie do współpracy zawierało zachętę do skorzystania z darmowych i obiektywnych konsultacji, dotyczących wydajności energetycznej danego gospodarstwa domowego. 3. Na oficjalne rozpoczęcie projektu zorganizowano specjalne spotkanie otwierające (tzw. kick-off), któremu towarzyszyło opublikowanie informacji prasowych, plakatów oraz ulotek. 4. Na kolejnym etapie „Karawana Energetyczna” przeprowadzono wizyty w wybranej dzielnicy w okresie 4-6 tygodni. Konsultanci rozmawiają indywidualnie ze wszystkimi właścicielami domów i zachęcają do skorzystania z doradztwa. Samo spotkanie z ekspertem trwa około godziny. Podczas wizyty konsultant sprawdza budynek od piwnicy po dach, ujawnia jego słabe strony narażające na straty energii, radzi na temat modernizacji energetycznej i odpowiada na pytania dotyczące konstrukcji ścian budynku i wykorzystanych w nim technologii, dostępnych programów finansowania i możliwości wykorzystania energii odnawialnej. 5. Jeden cykl projektu kończy się ewaluacją i analizą osiągnięć: każda sesja konsultacyjna jest opisana krótkim protokołem, zostaje podsumowana także łączna liczba sesji w danej dzielnicy. Rok po przejściu takiej konsultacyjnej „karawany” do właścicieli zostaje wysłany list służący weryfikacji przydatności projektu. Jego celem jest określenie, za pomocą kwestionariusza, wyników sesji konsultacyjnej i stwierdzenie, czy wdrożono jakieś rozwiązania podnoszące efektywność energetyczną budynków.
<p>Oszacowanie kosztów projektu <i>Jeśli to możliwe, proszę rozróżnić między kosztami personelu i kosztami bezpośrednimi.</i></p>	<p>Każda „karawana” konsultantów w dzielnicy kosztuje między 5 a 10 tys. euro w wynagrodzeniach dla konsultantów, w zależności od liczby zamówionych sesji konsultacyjnych. Dodatkowo należy doliczyć do tego około 2000 euro na działania public relations (reklama) oraz koszty poczęstunku (podczas spotkania otwierającego).</p>
<p>Rezultaty <i>Proszę krótko opisać wyniki projektu, a zwłaszcza jego wpływ na mieszkańców obszaru objętego projektem.</i> <i>Opis może zawierać: Dane o redukcji emisji CO₂ (jeśli są dostępne), wzrost partycypacji i ewentualne korzyści zdrowotne.</i></p>	<p>Projekt „Energy Caravan” osiągnął odsetek gospodarstw objętych konsultacjami w wybranych dzielnicach pomiędzy 25% a 50%.</p> <p>Po sesjach konsultacyjnych 60% właścicieli mieszkań zainwestowało w rozwiązania służące poprawie zarządzania energią. Średni koszt jednej takiej inwestycji wyniósł 15000 euro.</p> <p>Projekt miał na celu zaoferowanie zindywidualizowanych, aktywnych i intensywnych konsultacji, co przełożyło się na wyższą motywację do inwestowania niż w przypadku innych działań informacyjnych/PR. W regionie Augsburga projekt okazał się korzystny pod względem ochrony klimatu i zapewnił długoterminowe oszczędności dla właścicieli nieruchomości oraz dla lokalnej gospodarki.</p>
<p>Uczestnictwo interesariuszy <i>Proszę opisać grupy interesariuszy projektu (np. firmy, obywatele, sektor usług komunalnych, banki, kluby sportowe oraz kościoły).</i></p>	<p>Projekt Energy Caravan jest zarządzany przez Agencję ds. Energii we współpracy z miastami, firmami i gminami (zob. także „rozpoczęcie projektu” powyżej).</p> <p>Lokalne firmy mogą się zaangażować w projekt dzięki sponsoringowi oraz prezentacji podczas spotkania otwierającego. W założeniu same konsultacje mają jednak charakter neutralny.</p> <p>Mieszkańcy są zaangażowani w projekt jako właściciele modernizowanych nieruchomości oraz podstawowa grupa docelowa projektu. Po zakończeniu „Energy Caravan” można rozwijać inne, podobne inicjatywy już na poziomie</p>

<p><i>W jakim zakresie i w jaki sposób zaangażowano obywateli w planowanie oraz wdrażanie projektu?</i></p>	<p>lokalnym. Mogą one obejmować prezentacje środków podnoszenia energooszczędności lub organizację regularnych spotkań okrągłego stołu poświęconego modernizacji energetycznej budynków.</p>
<p>Elementy innowacyjne <i>Proszę krótko opisać wszelkie aspekty projektu, które były szczególnie innowacyjne lub unikalne (np. koncepcja, technologia, metody finansowania, partycypacja).</i></p>	<p>Zazwyczaj konsultacje dotyczące energooszczędności oferowane są w urzędach gminnych czy regionalnych. Ten projekt dociera do mieszkańców bezpośrednio w ich domach. Oferowanie bezpłatnych konsultacji, świadczonych przez neutralny podmiot, pozwala dotrzeć do tych właścicieli nieruchomości, którzy wcześniej nie rozważali modernizacji.</p> <p>Skupienie się w danym okresie na jednej dzielnicy pozwala dotrzeć do całej zamieszkałej tam społeczności z tematem efektywności energetycznej. Ponadto w projekcie łączą siły w dążeniu do wspólnego celu Agencja ds. Energii, dana gmina/miasto oraz lokalne firmy zaangażowane w modernizację.</p> <p>W końcu także podzielony na etapy proces planowania i realizacji projektu „Energy Caravan” pozwala dostosować go do lokalnych warunków, dzięki czemu może zostać skutecznie skopiowany w innych gminach.</p>
<p>Czynniki sukcesu <i>Jaki element były najistotniejsze dla powodzenia projektu (np. zespół/personel, krótko-/długoterminowość, zrównoważone finansowanie i partycypacja)?</i></p>	<p>Główne czynniki sukcesu w Augsburgu to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zaangażowanie i wsparcie ze strony administracji miasta i polityków ; – konsultacje oferowane w domach przez wykwalifikowany zespół konsultantów energetycznych; – wybór dzielnicy do realizacji projektu „Energy Caravan”; – trafne ustalenie terminu realizacji; – działania public relations zarówno przed, jak i w trakcie projektu, w tym konferencja otwierająca projekt;
<p>Kluczowe rekomendacje oraz doświadczenie <i>W oparciu o doświadczenie zdobyte w ramach projektu, jakie rady można przekazać innym miastom lub regionom realizującym podobne inicjatywy?</i></p>	<p>Motywuujące konsultacje w domach i kompetentny zespół konsultantów ds. energii to kluczowe czynniki, które pozwoliły projektowi „Energy Caravan” osiągnąć sukces. Gminy i miasta powinny postrzegać kwestie energetyczne i wsparcie mieszkańców jako priorytetowe dla realizacji projektu, by umożliwić prowadzenie działań z niezbędnym zaangażowaniem.</p>
<p>Dane kontaktowe</p>	<p>Regionale Energieagentur Augsburg Dr. Sylke Schlenker-Wambach Karlstraße 2, 86150 Augsburg (NIEMCY) Tel. +49 (821) 324 - 7300 info@rea-augsburg.de</p>

2.2.4 Studium przypadku nr 4: Miasto Wiesbaden

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
Miasto	Wiesbaden, stolica landu Liczba mieszkańców: 284 620 ¹¹ Charakterystyka: drugie pod względem wielkości miasto w Hesji, dużo nieruchomości przemysłowych, dobrze skomunikowane
Nazwa projektu	ÖKOPROFIT Wiesbaden
Termin projektu	Od 2000 roku do dziś (projekt trwa)
Sektor <i>(np. transport, energia, budynki)</i>	Zarządzanie operacyjno-środowiskowe, efektywność energetyczna, oszczędzanie zasobów oraz wszystkie obszary zrównoważonego zarządzania
Krótki opis problemu <i>Jaki problem lub wyzwanie miał za zadanie rozwiązać projekt?</i>	Projekt „ÖKOPROFIT” Wiesbaden zainicjowano w 1999 roku w mieście Wiesbaden. W ramach ówczesnego procesu Agenda 21 poszukiwano sposobów zaangażowania lokalnych gospodarek w rozwój gminnych strategii zrównoważonego rozwoju i ochrony klimatu. Projekt „ÖKOPROFIT” wprowadzono jako łatwo dostępną inicjatywę konsultacyjną i szkoleniową dla przedsiębiorstw, której celem było wspieranie uczestników w tworzeniu systemów zarządzania środowiskowego w firmach. Z jednej strony chodziło o budowanie i wzmacnianie konstruktywnej współpracy między gminą a firmami. Z drugiej zaś chciano stworzyć aktywną, lokalną sieć na rzecz zrównoważonego biznesu, w ramach której firmy mogłyby odnosić korzyści dzięki wymianie doświadczeń.
Rozpoczęcie projektu <i>Kto był inicjatorem projektu?</i> Zarządzanie projektem <i>Kto w ramach władz administracyjnych zarządza(ł) projektem?</i>	Program „ÖKOPROFIT” został zainicjowany przez gminne Biuro ds. Środowiska oraz Biuro ds. Gospodarki i Nieruchomości. Od początku zarządzał nim Urząd ds. Środowiska w Wiesbaden (Umweltamt Wiesbaden). Partnerami programu są lokalna Izba Gospodarcza, firma ESWE VersorgungsAG (usługi komunalne) oraz urząd ds. ochrony klimatu w Wiesbaden. Konsultanci zewnętrzni są w ramach kolejnych edycji projektu odpowiedzialni za wspieranie firm poprzez organizację warsztatów i konsultacji ad hoc.
Krótki opis zrealizowanych działań <i>Może on zawierać np. zarys/plan inicjatywy, opis procesów decyzyjnych, rozpoczęcie projektu, kamienie milowe oraz ewaluację projektu.</i>	Działania rozpoczęły się w w 1999 roku od aktywnego zbierania informacji przez miasto Wiesbaden (koło Monachium), które postanowiło dostosować do warunków niemieckich program realizowany w Austrii. Wprowadzenie tematyki do procesów kształtowania lokalnej polityki przez gminne komitety w 1999 roku oraz zainicjowanie decyzji o wprowadzeniu tego rozwiązania w Wiesbaden. Zdefiniowanie struktury projektu, przetargi oraz alokacja usług doradczych, przyciągnięcie partnerów i pozyskanie firm partnerskich do pierwszej tury projektu w 2000 roku. Do projektu na początku pozyskano 12 uczestników. Już od pierwszej tury jako dodatek do „programu dla początkujących” nowym firmom oferowany był także moduł zaawansowany pod nazwą „ÖKOPROFIT club”. W jego

¹¹ <http://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/wiesbaden-in-zahlen/content/statistik-bevoelkerung.php>

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	<p>ramach, zakwalifikowane firmy mogą kontynuować i pogłębiać swoje proekologiczne działania.</p> <p>Każda tura projektu ÖKOPROFIT trwa 12-15 miesięcy i kończy się dużą ceremonią przyznania nagród i podsumowaniem rezultatów. Jest to istotny kamień milowy każdego wydania projektu.</p> <p>Dotychczas w ramach 11 tur przeszkolono w Wiesbaden ponad 100 firm. Nagrody „ÖKOPROFIT” można przyznawać wielokrotnie, więc łącznie przyznano ich dotąd 300. Klub „ÖKOPROFIT” ciągle się rozrasta i ma aktualnie 27 członków, co czyni go największym takim klubem w Niemczech.</p>
<p>Oszacowanie kosztów projektu</p> <p><i>Jeśli to możliwe, proszę rozróżnić między kosztami personelu i kosztami pośrednimi.</i></p>	<p>Miasto jest zobowiązane do zapłaty należnych tantiem miastom Graz i Monachium za wykorzystanie programu, materiałów szkoleniowych oraz chronionych prawem logotypów. Tantiemy te obliczane są w oparciu o wielkość populacji danej gminy. Więcej informacji można uzyskać bezpośrednio od władz Monachium.</p> <p>Ponadto w Wiesbaden jest osobne stanowisko dla osoby odpowiedzialnej za realizację projektu.</p> <p>Realizacja programu przez zewnętrznych konsultantów jest częściowo finansowana przez miasto, a częściowo przez uczestniczące w projekcie firmy. Kwoty różnią się w zależności od liczby uczestniczących firm oraz ich wielkości.</p> <p>Wiesbaden pokrywa koszty działań promocyjnych.</p>
<p>Rezultaty</p> <p><i>Proszę krótko opisać wyniki projektu, a zwłaszcza jego wpływ na mieszkańców obszaru objętego projektem.</i></p> <p><i>Opis może zawierać: Dane o redukcji emisji CO₂ (jeśli są dostępne), wzrost partycypacji i ewentualne korzyści zdrowotne.</i></p>	<p>Wyniki każdej tury są zbierane i publikowane w broszurze towarzyszącej przyznaniu nagród.</p> <p>Firmy przeszkolone w ramach projektu „ÖKOPROFIT” podjęły ponad 200 działań proekologicznych i w latach 2015/2016, dzięki czemu zaoszczędziły:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 4 miliony kWh energii elektrycznej, – 1 miliony kWh energii cieplnej, – 900000 litrów paliwa. <p>W wyniku wszystkich działań podjętych w ramach 11 tury projektu, emisję CO₂ ograniczono o 8100 ton rocznie. Jest to ekwiwalent CO₂ zaabsorbowanego przez 8 km² europejskiego lasu mieszanego (lub obszar równy 1100 boiskom piłkarskim).</p> <p>Obok podniesienia efektywności energetycznej, znaczące oszczędności osiągnięto także w odniesieniu do zasobów. W latach 2015/2016 nie zużyto 4,3 mln kartek papieru, które położone jedna na drugiej stworzyłyby stertę o wysokości 433 metrów.</p>
<p>Uczestnictwo interesariuszy</p> <p><i>Proszę opisać grupy interesariuszy projektu (np. firmy, obywatele, sektor usług komunalnych, banki, kluby sportowe oraz kościoły).</i></p> <p><i>W jakim zakresie i w jaki sposób zaangażowano obywateli w planowanie oraz wdrażanie projektu?</i></p>	<p>Program „ÖKOPROFIT” jest oparty na spójnych standardach. Wyjściowe wytyczne pochodziły z Monachium, zostały potem rozwinięte przez austriacki Graz i następnie zastosowane na poziomie federalnym. Uczestnicy projektu byli i są szkoleni w ramach ustalonej liczby wspólnych warsztatów oraz indywidualnych konsultacji w firmach. Nauka obejmuje wszystkie obszary funkcjonowania przedsiębiorstwa mające znaczenie dla ochrony środowiska. Zgodnie z ustalonymi standardami, podczas realizacji zbiera się dane i wskaźniki. Narzędzia do działania wypracowane przez uczestników w ramach projektu są dopasowane do konkretnej firmy i wysoce specyficzne, ale często mogą też być wykorzystane przez innych uczestników. Na zakończenie edycji komisja egzaminacyjna ocenia firmy według federalnych standardów i przyznaje jednej z nich tytuł „Firma ÖKOPROFIT”.</p>

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	<p>Elastyczność projektu pozwala osobom zarządzającym w danym miejscu dostosować treść szkoleń do potrzeb uczestników. Zwłaszcza w ramach modułu dla zaawansowanych („Klub ÖKOPROFIT”) uczestnicy mają możliwość określania programu szkolenia. Jedną z cech projektu jest szybka adaptacja do ciągłych zmian w prawie ochrony środowiska. Jest to jeden z powodów, dla których projekt jest atrakcyjny – bezpieczeństwo prawne to istotna kwestia w każdej turze programu „ÖKOPROFIT”.</p> <p>Celem programu jest współpraca z lokalnymi podmiotami gospodarczymi i zaangażowanie instytucji społecznych, pedagogicznych, kulturalnych i publicznych. Z tego względu partycypacja społeczna jest wpisana w projekt w formie udostępniania informacji publicznych i w odniesieniu do prezentacji rezultatów.</p>
<p>Elementy innowacyjne</p> <p><i>Proszę krótko opisać wszelkie aspekty projektu, które były szczególnie innowacyjne lub unikalne (np. koncepcja, technologia, metody finansowania, partycypacja).</i></p>	<p>Projekt „ÖKOPROFIT” jest na wskroś nowatorski. Bazuje na dobrowolnej współpracy między gminą a firmami; może być dopasowany do potrzeb przedsiębiorstw różnej wielkości i z różnych branż, zatrudniających od 5 do 4900 pracowników. Oferuje również możliwość elastycznej reakcji na nowe regulacje prawne i wyzwania. Dzięki wiążącej, uporządkowanej strukturze i ciągłości ten mający już 15 lat projekt jest wysoko ceniony przez uczestników.</p>
<p>Czynniki sukcesu</p> <p><i>Jakei elementy były najistotniejsze dla powodzenia projektu (np. zespół/personel, krótko-/długoterminowość, zrównoważone finansowanie i partycypacja)?</i></p>	<p>Kluczowe czynniki sukcesu projektu ÖKOPROFIT to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ciągłość: projekt realizowany od 15 lat, niezależnie od tendencji politycznych w poszczególnych gminach; – wiarygodne struktury projektu, zintegrowane z siecią federalną; – oparcie na zaufaniu, konstruktywny kontakt między urzędem ds. środowiska a przedsiębiorstwami; – wysoki poziom osobistego zaangażowania wszystkich uczestników.
<p>Kluczowe rekomendacje oraz zdobyte doświadczenie</p> <p><i>W oparciu o doświadczenie zdobyte w ramach tego projektu, jakie rady można przekazać innym miastom lub regionom realizującym podobne inicjatywy?</i></p>	<p>Projekt „ÖKOPROFIT” opiera się na współpracy między biznesem a gminą. Wczesne zaangażowanie odpowiednich instytucji jest z tego względu bardzo ważne.</p> <p>Istotnym wyzwaniem dla projektu jest zawsze pozyskanie odpowiednich uczestników (firm). Atrakcyjność programu w ramach konkretnych uwarunkowań lokalnych musi być każdorazowo wypracowywana. Mimo standaryzacji elastyczna formuła programu, umożliwia jego dostosowanie.</p> <p>Kluczowym komponentem projektu „ÖKOPROFIT” jest budowanie sieci zaangażowanych podmiotów. Odpowiedzialność za tworzenie odpowiednich struktur ułatwiających nawiązywanie współpracy leży po stronie gminy.</p> <p>W 2015 roku zorganizowano w Grazu specjalne szkolenie mające na celu wprowadzenie projektu na teren Polski. W ramach tego wydarzenia przeszkolono kilku uczestników, którzy otrzymali certyfikat „ECOPROFIT Manager in Poland”. Projekt nie został jednak jeszcze uruchomiony na terenie Polski.</p>
<p>Dane kontaktowe</p>	<p>Evelyne Wickop, +49611313741 Susanne Weber, +49611312236 Environmental Agency, Environmental Management umweltmanagement@wiesbaden.de Gustav-Stresemann-Ring 15, 65189 Wiesbaden</p>

2.2.5 Studium przypadku nr 5: Miasto Rostock

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
Miasto	Rostock Liczba mieszkańców: 204 167 ¹² Charakterystyka: miasto na wybrzeżu bałtyckim, duży port
Nazwa projektu	Klima-Aktionstag (Dzień Działań na rzecz Klimatu)
Termin projektu	Doroczne wydarzenie, organizowane od 2009 roku
Sektor (np. transport, energia, budynki)	Wiodące wydarzenie prezentujące działania lokalne w kilku branżach poświęcone szczególnie mobilności i życiu w mieście
Krótki opis problemu <i>Jaki problem lub wyzwanie miał za zadanie rozwiązać projekt?</i>	Celem projektu jest zwiększenie mobilności miejskiej. Jednocześnie ma on rozwiązywać problemy związane z natężeniem ruchu ulicznego, wynikające z wysokiego udziału indywidualnego transportu samochodowego (wyzwanie dla wielu miast). Temat dotyczy w różnym stopniu i aspektach wszystkich mieszkańców, dużym wyzwaniem może być omawianie pomysłów i konstruktywna wymiana poglądów oraz – tam, gdzie to możliwe – budowanie jak najszerzego konsensusu. Dzień Działań na rzecz Klimatu (Klima-Aktionstag) ma na celu przeniesienie debaty na forum publiczne w celu podniesienia świadomości mieszkańców w tym temacie, ale także włączenie ich w cykliczne wydarzenie. Wykorzystanie centralnie położonej przestrzeni publicznej, na co dzień zdominowanej przez ruch samochodowy, zapewnia wydarzeniu i towarzyszącej mu promocji tematyki zrównoważonego transportu miejskiego szeroki odbiór społeczny.
Rozpoczęcie projektu <i>Kto był inicjatorem projektu?</i> Zarządzanie projektem <i>Kto w ramach władz administracyjnych zarządza (zarządza) projektem?</i>	Projekt został rozpoczęty w 2009 roku z inicjatywy lokalnej grupy roboczej zajmującej się zmianami klimatu oraz mobilnością. Sama grupa robocza to lokalna inicjatywa, która powstała w ramach procesu Agenda 21 w 1999 roku. Jej działający w grupie partnerzy to przedstawiciele miejskiej administracji oraz innych podmiotów działających na poziomie regionalnym oraz federalnym, np. kolei niemieckich (spółka Deutsche Bahn AG), Niemieckiego Klubu Rowerzystów (Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club) oraz lokalnej spółki transportowej (Rostocker Straßenbahn AG).
Krótki opis zrealizowanych działań <i>Może on zawierać np. zarys/plan inicjatywy, opis procesów decyzyjnych, rozpoczęcie projektu, kamienie milowe oraz ewaluację projektu.</i>	Wydarzenie obejmuje akcje i prezentacje lokalnych działań w zakresie ochrony klimatu, zwłaszcza w obszarze transportu i mobilności. Jest organizowane co roku we wrześniu, podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności od 2009 roku. Celem projektu jest zaangażowanie mieszkańców w dyskusje tematyczne oraz poszerzenie ich wiedzy na temat tego, jak mogą włączyć się w ochronę klimatu. W 2009 roku pokazano na przykład, ile przestrzeni zajmuje wypełniony pasażerami autobus w porównaniu z sytuacją, w której ci sami ludzie podróżują własnymi samochodami. W kolejnych latach wydarzenie koncentrowało się na transporcie rowerowym.

¹² Dane z 31 grudnia 2014, zob. http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/bhf/index.jsp.

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	<p>W 2012 roku imprezę przeniesiono z rynku przed budynkiem władz samorządowych na główną ulicę miasta, co oznaczało jej zamknięcie dla ruchu samochodowego oraz zwolnienie wszystkich miejsc parkingowych. Pozwoliło to na wykorzystanie odzyskanej przestrzeni na stoiska z prezentacjami lokalnych działań i inicjatyw. W ostatnich latach program Dnia obejmował przyznawanie nagród firmom najbardziej przyjaznym dla rowerzystów, prezentacja działań władz miasta w dążeniu do osiągnięcia neutralności klimatycznej, promocja e-mobilności itd.¹³</p>
<p>Oszacowanie kosztów projektu <i>Jeśli to możliwe, proszę rozróżnić między kosztami personelu i kosztami bezpośrednimi.</i></p>	<p>Projekt zorganizowała grupa robocza zajmująca się zmianami klimatu oraz transportem (zob. także wyżej: rozpoczęcie projektu).</p> <p>Z biegiem lat zakres projektu został rozszerzony. Roczny budżet wydarzenia jest ustalony na poziomie 30 000 euro i obejmuje koszty rozstawienia sceny i sprzętu.</p> <p>Dodatkowo partnerzy wydarzenia pracują na rzecz przygotowania i realizacji projektu na zasadzie wolontariatu.</p>
<p>Rezultaty <i>Proszę krótko opisać wyniki projektu, a zwłaszcza jego wpływ na mieszkańców obszaru objętego projektem.</i> <i>Opis może zawierać: Dane o redukcji emisji CO₂ (jeśli są dostępne), wzrost partycypacji i ewentualne korzyści zdrowotne.</i></p>	<p>Zmiana lokalizacji w 2012 roku przyniosła wzrost liczby uczestników wydarzenia. W 2015 roku oszacowano ją na 7-8 tys. osób.</p> <p>Projekt nie został jeszcze poddany ewaluacji. Ponieważ jednak ma on na celu podniesienie świadomości i zaangażowania mieszkańców, związane z nim efekty w zakresie obniżenia emisji CO₂ nie mogły zostać zmierzone.</p>
<p>Uczestnictwo interesariuszy <i>Proszę opisać grupy interesariuszy projektu (np. firmy, obywatele, sektor usług komunalnych, banki, kluby sportowe oraz kościoły).</i> <i>W jakim zakresie i w jaki sposób zaangażowano obywateli w planowanie oraz wdrażanie projektu?</i></p>	<p>Partycypacja interesariuszy to rdzeń tego projektu.</p> <p>Główną grupą docelową projektu są mieszkańcy miasta, którzy są włączani w jego planowanie i realizację. Lokalne inicjatywy, firmy, miejscy artyści i mieszkańcy są zapraszani do przedstawiania swoich pomysłów w trakcie planowania wydarzenia. Podczas samej imprezy mogą wykorzystać dostępną przestrzeń na zaprezentowanie własnych działań w zakresie zrównoważonego życia w mieście Rostock.</p> <p>Miasto zapewnia ramy dla tej aktywności oraz główne punkty imprezy, dzięki działaniom grupy roboczej. Natomiast pozostała część wydarzenia jest otwarta na pomysły mieszkańców. W przeszłości w ramach programu głównego zapraszano szkoły, okoliczne firmy i rowerzystów, by zaprezentowali swoje działania lub by nagrodzić ich za udział w lokalnych działaniach na rzecz ochrony klimatu.</p>
<p>Elementy innowacyjne <i>Proszę krótko opisać wszelkie aspekty projektu, które były szczególnie innowacyjne lub unikalne (np. koncepcja, technologia, metody finansowania, partycypacja).</i></p>	<p>Innowacyjne aspekty projektu to przede wszystkim skupienie się na prezentowaniu sposobów, w jakie społeczeństwo może wykorzystać przestrzeń zwykle zajmowaną przez ruch samochodowy.</p> <p>Wydarzenie wyróżnia się wykorzystaniem lokalizacji do pokazania zrównoważonego użytkowania miejskiej przestrzeni i możliwości zrównoważonego życia w mieście na tle typowych</p>

¹³ Szczegółowe informacje: <http://www.radregion-rostock.de/aktionen/klima-aktionstag/>. For the most recent event on 11 September 2016, see <http://www.radregion-rostock.de/aktionen/klima-aktionstag-2016/>.

Nazwa i krótki opis studium przypadku	
	<p>impresz miejskich – także tych, podczas których wspomina się o działaniach na rzecz klimatu. Umieszczenie wydarzenia na głównej ulicy przebiegającej przez centrum miasta i na miejscach parkingowych samo w sobie stanowi wyzwanie dla obecnego postrzegania tej zwykle zajętej przestrzeni miejskiej. Celem jest także dotarcie do osób, które zazwyczaj nie zastanawiają się nad ochroną klimatu – nagle znajdują się w centrum wydarzenia, które wykorzystuje znaną im przestrzeń w nowy, nieznan sposób.</p>
<p>Czynniki sukcesu</p> <p><i>Jakie elementy były najistotniejsze dla powodzenia projektu (np. zespół/personel, krótko-/długoterminowość, zrównoważone finansowanie i partycypacja)?</i></p>	<p>Czynniki sukcesu</p> <ul style="list-style-type: none"> – kontynuowanie działań na przestrzeni lat: organizacja grupy roboczej, umożliwienie rutynowej współpracy między uczestnikami oraz uzyskiwanie konstruktywnych informacji zwrotnych; – wczesne i otwarte zaangażowanie lokalnych inicjatyw i społeczności w proces organizacji, a także włączanie mieszkańców centrum miasta w których sąsiedztwie odbywa się impreza; – niska bariera uczestnictwa i różnorodna oferta, nacisk na interakcję i budowanie sieci kontaktów, zabawę oraz rozrywkę; – dyskusje podczas wydarzenia na temat wpływu na środowisko wykraczające poza tradycyjne podejście do jego ochrony.
<p>Kluczowe rekomendacje oraz zdobyte doświadczenie</p> <p><i>W oparciu o doświadczenie zdobyte w ramach tego projektu, jakie rady można przekazać innym miastom lub regionom realizującym podobne inicjatywy?</i></p>	<p>Kluczowe rekomendacje odzwierciedlają czynniki warunkujące sukces projektu: podstawowe zalecenia to wczesne zaangażowanie lokalnych interesariuszy oraz koordynacja z udziałem społeczności lokalnych w sąsiedztwie wydarzenia.</p> <p>Cykliczny charakter projektu oraz jego synchronizacja z Europejskim Tygodniem Mobilności pozwala skupić się na różnych aspektach i obszarach działań na rzecz ochrony klimatu. Co pozwoliło przez lata realizacji projektu kontynuować dyskusję na temat lokalnych problemów i czyni z wydarzenia regularną imprezę miejską.</p> <p>W miastach już dysponujących forum wymiany opinii na temat zrównoważonej mobilności taki projekt mógłby się rozwijać w oparciu o już prowadzone lokalne debaty.</p> <p>Rozmiar projektu w danym mieście może i powinien odzwierciedlać jego wielkość i poziom aktywności mieszkańców w obszarze ochrony klimatu.</p>
<p>Dane kontaktowe</p>	<p>Kerry Zander, Koordynator Departamentu ds. Zmian Klimatu (Klimaschutzleitstelle) Wydział Budownictwa i Środowiska kerry.zander@rostock.de +49 381 381-73 27 Holbeinplatz 14, 18069 Rostock</p>

3 Podsumowanie

Wybrane studia przypadków pokazują różne podejścia do rozwijania lokalnych niskoemisyjnych inicjatyw. Można je podzielić na następujące kategorie:

- (Przekrojowe) zrównoważone planowanie i koordynacja działań - w odniesieniu do transportu (Brema, SUMP - plan zrównoważonej mobilności miejskiej) lub obejmujących kilka sektorów („InnovationCity” Ruhr, Bottrop) – angażujące różne grupy społeczne, w tym gospodarstwa domowe i firmy (patrz niżej).
- Programy skierowane do konkretnych grup docelowych: mające na celu ograniczenie zużycia energii, podniesienie wydajności energetycznej gospodarstw domowych (projekt „Energiekarawane” w Schwabmünchen) oraz firm (projekt „ÖKOPROFIT” w Wiesbaden), a także, w ujęciu szerszym, projekty dla szeregu interesariuszy („Dzień Działań na rzecz Klimatu”, „Rostock”).

Można pozyskać więcej informacji i sformułować bardziej precyzyjne rekomendacje zapoznając się ze studiami przypadków lub zwracając się bezpośrednio do osób kontaktowych w ujętych w opracowaniu kontaktach. Niniejsza część publikacji prezentuje jedynie krótki przegląd konkretnych aspektów, dotyczących obszarów partycypacji, innowacji oraz kluczowych czynników warunkujących osiągnięcie sukcesu projektów.

3.1.1 Partycypacja

Patrząc na opisane przypadki z perspektywy angażowania obywateli trzeba uwzględnić dwie kategorie partycypacji wspomniane we wcześniejszej części opracowania.

Miejskie **planowanie** może angażować mieszkańców oraz firmy na różnych etapach procesu, za pomocą zróżnicowanych metod i w różnym stopniu. Może mieć formę odczysto wewnętrznych procedur podejmowania decyzji administracyjnych po procesy inicjowane przez interesariuszy, w które włączają się władze lokalne lub które są przez te władze podejmowane po ich rozpoczęciu. Dwa z opisanych w publikacji projektów koncentrują się na planowaniu (Brema i Bottrop). To jednocześnie dobre przykłady rozszerzonej partycypacji przy wykorzystaniu różnych multiplikatorów:

- Brema zaoferowała mieszkańcom kilka sposobów uczestniczenia w tworzeniu scenariuszy do planów zrównoważonej mobilności, w tym narzędzie on-line (o niskiej barierze uczestnictwa), organizację forów regionalnych oraz wystaw w centrach handlowych podczas weekendów.
- Koordynacja projektu „InnovationCity” w Bottrop obejmowała planowanie na szeroką skalę około 200 projektów w różnych sektorach. W związku z taką skalą działania mieszkańców zaproszono do zgłaszania pomysłów poprzez formularz on-line, a także w ramach pięciu warsztatów i dodatkowego warsztatu dla firm.

Programy **skierowane do konkretnych grup docelowych** są również zależne od uczestnictwa interesariuszy. Ich rola niekoniecznie pojawia się jednak na etapie gromadzenia pomysłów i minimalizowania sytuacji konfliktowych dzięki wczesnej wymianie opinii. Są oni raczej beneficjentami projektów. Bez przekonania odpowiedniej grupy docelowej do udziału, cele projektów nie mogą być osiągnięte. Tezę potwierdza projekt w zakresie doradzania właścicielom domów inwestowania w poprawę efektywności („Energiekarawane” w Schwabmünchen), czy projekt obejmujący konsultacje i szkolenia dla firm („ÖKOPROFIT” w Wiesbaden). Studium przypadku z Rostocku pokazuje, jak włączać lokalne inicjatywy i społeczności w etap planowania dorocznego „Dnia Działań na rzecz Klimatu” oraz w samą realizację wydarzenia – poprzez zapraszanie ich do uczestnictwa, wyrażania swoich pomysłów i prowadzenia działań.

3.1.2 Innowacyjność

Innowacyjne aspekty wybranych projektów pokazują w nowych ujęciach, jak podchodzić do lokalnych wyzwań. Przykłady opisane w raporcie ukazują wykorzystanie nowych metod zapewniania udziału

społeczeństwa oraz/lub koordynacji procesów, a nawet wprowadzają zupełnie nowe podejście do tego, co może znaleźć się w lokalnych programach.

Narzędzia on-line odgrywają rolę w zapewnianiu udziału mieszkańców w Bremie i w Bottrop. Równoległe ułatwienie uczestnictwa i tworzenie warunków do pogłębionych dyskusji (np. fora dla interesariuszy w Bremie czy warsztaty dla mieszkańców w Bottrop) poszerza zasięg partycypacji, jednocześnie podtrzymując przepływ bardziej szczegółowych opinii oraz korzyści płynących z wykorzystania „tradycyjnych” form udziału społecznego.

Jako „innovacyjne” można też określić wykorzystanie podmiotu koordynującego na poziomie regionalnym („InnovationCity”) przy zastosowaniu podejścia „holistycznego”, czyli obejmującego cały wachlarz sektorów. Jeżeli koordynacja takich projektów jest dla uczestniczących miast i interesariuszy przejrzysta, sama duża liczba projektów i interesariuszy zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia efektu synergii między różnymi projektami oraz wzmacniania wymiany doświadczeń zarówno między miastami, jak i interesariuszami z poszczególnych miast.

Projekty „Energiekarawane” (Schwabmünchen), „ÖKOPROFIT” (Wiesbaden) oraz „Klima-Aktionstag” („Dzień Działań na rzecz Klimatu”, Rostock) wykorzystują rozwiązania służące włączaniu nieaktywnych wcześniej interesariuszy: właścicieli domów, firm oraz generalnie inicjatyw rodzących się na szczeblu lokalnym. W przypadku projektu „Energiekarawane” skupiono działania w konkretnej dzielnicy miasta, w której zorganizowano imprezę otwierającą projekt, kampanię informacyjno-promocyjną oraz element podstawowy, czyli wizyty konsultantów w domach mieszkańców. Z kolei kluczowym założeniem projektu „ÖKOPROFIT” w Wiesbaden, zainicjowanego już w 2000 roku, jest jego duża elastyczność. Pozwala ona na objęcie ofertą zarówno małych, jak i dużych firm. Podtrzymała ona aktualność inicjatywy do dnia dzisiejszego. Projekt „Klima-Aktionstag” z Rostocka nie tylko pokazuje lokalne inicjatywy w przestrzeni publicznej, ale także wykorzystuje lokalizację wydarzenia w celu podniesienia świadomości w zakresie różnorodności funkcji przestrzeni publicznej i roli zarządzania tą przestrzenią w kształtowaniu miejskiej mobilności i potencjalnych alternatywnych form jej użytkowania.

3.1.3 Kluczowe elementy warunkujące osiągnięcie sukcesu

Wszystkie wybrane dobre praktyki ukazały szereg kluczowych warunków osiągnięcia sukcesu. Najważniejsze z nich to:

- zaangażowanie ze strony wszystkich interesariuszy;
- oparta na zaufaniu współpraca między administracją lokalnymi interesariuszami;
- wytrwałość (w trakcie realizacji projektu) oraz ciągłość zarówno w zakresie organizacyjnym, jak i oferty skierowanej do społeczeństwa;
- widoczność projektu (sprawienie, by został dostrzeżony przez mieszkańców);
- różne kanały włączania interesariuszy (brak jednego, uniwersalnego rozwiązania), wykorzystanie istniejącej elastyczności.

Więcej informacji i szczegółów zawierają znajdujące się we wcześniejszej części opracowania tabele. W przypadku zapotrzebowania na bardziej szczegółowy opis lub konieczności uzyskania odpowiedzi na dodatkowe pytania należy sięgnąć do opisów z tabel i skontaktować się ze wskazanymi osobami odpowiedzialnymi za projektu w lokalnych urzędach.

4 Załącznik I: Szablon kwestionariusza do studium przypadku

Miasto	
Nazwa projektu	
Termin projektu	
Sektor <i>(np. transport, energia, budynki)</i>	
Krótki opis problemu <i>Jaki problem lub wyzwanie miał za zadanie rozwiązać projekt?</i>	
Rozpoczęcie projektu <i>Kto był inicjatorem projektu?</i> Zarządzanie projektem <i>Kto w ramach władz administracyjnych zarządza (zarządzał) projektem?</i>	
Krótki opis zrealizowanych działań <i>Może on zawierać np. zarys/plan inicjatywy, opis procesów decyzyjnych, rozpoczęcie projektu, kamienie milowe oraz ewaluację projektu.</i>	
Oszacowanie kosztów projektu <i>Jeśli to możliwe, proszę rozróżnić między kosztami personelu i kosztami bezpośrednimi.</i>	
Rezultaty <i>Proszę krótko opisać wyniki projektu, a zwłaszcza jego wpływ na mieszkańców obszaru objętego projektem.</i> <i>Opis może zawierać: Dane o redukcji emisji CO₂ (jeśli są dostępne), wzrost partycypacji i ewentualne korzyści zdrowotne.</i>	
Opis rezultatu projektu od odpowiedzialnego urzędu <i>Opcjonalne</i>	
Uczestnictwo interesariuszy <i>Proszę opisać grupy interesariuszy projektu (np. firmy, obywatele, sektor usług komunalnych, banki, kluby sportowe oraz kościoły).</i> <i>W jakim zakresie i w jaki sposób zaangażowano obywateli w planowanie oraz wdrażanie projektu?</i>	

Elementy innowacyjne <i>Proszę krótko opisać wszelkie aspekty projektu, które były szczególnie innowacyjne lub unikalne (np. koncepcja, technologia, metody finansowania, partycypacja).</i>	
Czynniki sukcesu <i>Jakie elementy były najistotniejsze dla powodzenia projektu (np. zespół/personel, krótko-/długoterminowość, zrównoważone finansowanie i partycypacja)?</i>	
Kluczowe rekomendacje oraz zdobyte doświadczenie <i>W oparciu o doświadczenie zdobyte w ramach projektu, jakie rady można przekazać innym miastom lub regionom realizującym podobne inicjatywy?</i>	
Dane kontaktowe	

5 Załącznik II: Deklaracja Bremeńska

Trzecia Europejska Konferencja dotycząca Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plans [SUMP]), Senator do spraw Środowiska, Budownictwa i Transportu Wolnego Miasta Bremy:

Deklaracja Bremeńska dotycząca Planów Zrównoważonej Mobilności

Burmistrzowie, przedstawiciele polityczni oraz eksperci do spraw transportu z wielu gmin i regionów Europy oraz świata, zebrałi się w Bremie 12 i 13 kwietnia 2016 roku na Trzeciej Europejskiej Konferencji dotyczącej Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Rozpoznając rolę przewodnia dokumentów Unii Europejskiej w zakresie planowania zrównoważonej mobilności w miastach. Brema, wraz z innymi miastami europejskimi, demonstrują, że ożywienie dokumentów planistycznych poprzez osadzenie ich w doświadczeniach i charakterystyce miasta ze wszystkimi jego dużymi i małymi wyzwaniami. Celem niniejszego dokumentu jest umieszczenie wytycznych w zakresie planowania zrównoważonej mobilności w kontekście realiów europejskich miast.

Trzecia, doroczna konferencja SUMP skupia się na temacie rozwoju miasta sprawnie funkcjonującego i skoncentrowanego na ludziach, jako na podstawowym celu Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zgodnie z tematami pojawiającymi się na konferencji, niniejsza deklaracja podkreśla niektóre, kluczowe kwestie i procesy:

1. Omawiając wydajność transportu, należy najpierw zwrócić uwagę na efektywne wykorzystanie przestrzeni ulicznej. *Przestrzeń uliczna jest ograniczonym i drogocennym dobrem. Efektywny transport oznacza zapewnienie ludziom oraz działalności biznesowej łatwego dostępu do środków transportu przy minimalnym użyciu infrastruktury technicznej. Badania nad występowaniem korków ulicznych w miastach pokazują, że poprzez chodzenie pieszo i jeżdżenie na rowerze przestrzeń miejska jest wykorzystywana wyjątkowo efektywnie. W miastach, w których dużo ludzi korzysta z rowerów, poziom zakorkowania ulic jest niższy. Należy bliżej przyjrzeć się kwestii oszczędnego wykorzystania przestrzeni, jako punktu wyjścia do planowania efektywnego transportu miejskiego.*

2. Na pierwszym miejscu należy stawiać człowieka, nie samochody. *Dekady rozwoju faworyzującego ruch samochodowy sprawiły, że pozycja pojazdów przy podziale przestrzeni publicznej jest uprzywilejowana. W krajobrazach ulicznych, dostosowanych do potrzeb mieszkańców, na pierwszy plan wysuwają się piesi i rowerzyści, a nie samochody. Często brakuje danych dotyczących niezmotoryzowanych form transportu, w tym przede wszystkim chodzenia. By wspierać korzystanie z nich, nieodzowne jest zrozumienie, co motywuje ludzi do korzystania z takich rodzajów przemieszczania się.*

3. Trzeba wychodzić naprzeciw transportowym wyzwaniom w biznesie. *Miasta są ośrodkami rozwoju przedsiębiorczości. Głównymi formami aktywności w miastach są właśnie handel i usługi, co wymaga przepływu ludzi, dóbr i informacji. Wzrastające zainteresowanie sektorem e-commerce (handlu internetowego) tworzy nowe wyzwania dla transportu dostawczego. By sprostać obecnym i przyszłym problemom transportu towarowego musimy łączyć dobre koncepcje logistyczne, transport intermodalny oraz cały zestaw starych i nowych rozwiązań w zakresie niskoemisyjnych pojazdów i dostaw – od rowerowych usług dostawczych po innowacje takie, jak drukarki 3D.*

4. Planując miasto, należy równocześnie myśleć o mobilności jego mieszkańców. *Planowanie przestrzenne i projektowanie miejskie silnie oddziałują na wzorce mobilności. SUMP nie służy do naprawiania planowania przestrzennego zorientowanego na samochody. Stanowi fundament dla przyszłego rozwoju. Odpowiednie zagęszczenie zabudowy i nastawienie na potrzeby zrównoważonego transportu to warunki wstępne, których spełnienie jest nieodzowne dla rozwoju przyjaznych środowisku zachowań komunikacyjnych. Rozwój zabudowy mieszkaniowej zakładającej ograniczone korzystanie z samochodów może odegrać znaczącą rolę w kształtowaniu strategii tworzenia tańszych mieszkań. Zmniejszeniu uległyby koszty infrastruktury parkingowej, a także stałe*

koszty związane z utrzymaniem samochodu. Należy skuteczniej integrować mobilność miejską z planowaniem przestrzennym i projektowaniem miejskim.

5. Należy rozważyć w wykorzystanie w pierwszej kolejności prostych rozwiązań oraz właściwe wykorzystanie technologii. Technologia powinna być stosowana jako narzędzie do osiągnięcia celu, nie jako cel sam w sobie. W inteligentnych miastach technologia używana jest do zaspokajania potrzeb ich mieszkańców. Weźmy na przykład samochody elektryczne – pomagają one w osiągnięciu celów klimatycznych, ale nie rozwiązują problemów korków i nadmiernego wykorzystania przestrzeni miejskiej. Musimy wspierać i umożliwiać wykorzystanie najprostszyc i najbardziej efektywnych modeli transportowych zanim zaczniemy promować te mniej efektywne. Czasami może okazać się, że rozwiązania, w których nie musimy wykorzystywać technologii lub w niewielkim stopniu oparte na technologii, będą najbardziej „inteligentne”.

6. Użytkowanie powinno stać na pierwszym miejscu, przed własnością. Ilość prywatnych samochodów zarówno tych znajdujących się w ruchu, jak i tych zaparkowanych jest poważnym problemem w przestrzeni miejskiej. Transport publiczny jest jedną z form transportu zbiorowego, jednak dzięki nowym technologiom istnieją dzisiaj inne jego formy, na przykład: wspólne przejazdy samochodowe czy współużytkowanie rowerów i samochodów, co pomaga podnieść efektywność transportu, oszczędza przestrzeń miejską i ogranicza emisję z transportu. Współużytkowanie samochodów wpływa na zmniejszenie liczby tych pojazdów w miastach. Potencjał drzemący w europejskich miastach jest olbrzymi i nadal niewykorzystany – z ich ulic mogłoby zniknąć 500 000 aut, jednak w strategiach transportowych UE brak odpowiednich zapisów. Idea stawiania użytkowania na pierwszym miejscu przed własnością powinna być skuteczniej włączana w strategie na poziomie lokalnym, państwowym i unijnym.

7. Należy umożliwić mieszkańcom udział w kształtowaniu ich miasta. Docelowym założeniem SUMP jest stworzenie miast, w których ludzie chcą żyć, pracować, zakładać rodziny i dożywać starości. By to osiągnąć, w proces planowania należy zaangażować tak dużo różnych grup społecznych i osób, jak to tylko możliwe, tak by również potrzeby grup słabej reprezentowanych zostały uwzględnione. Nowe narzędzia internetowe i pomysłowe metody docierania do ludzi mogą pomóc w uczynieniu procesu bardziej transparentnym, użytecznym i łączącym mieszkańców z decydentami. Proces musi być uczciwy, żeby nie rozbudzać oczekiwań niemożliwych do zrealizowania oraz by cele były realistyczne i możliwe do osiągnięcia. Transport jest tematem budzącym polityczne emocje – z tego względu cele muszą być wyjaśnione, a angażowanie mieszkańców powinno odbywać się w sposób transparentny.

8. Trzeba być przygotowanym na przyszłe wyzwania. Przed mobilnością miejską stale pojawiają się nowe wyzwania. Trwająca digitalizacja niesie ze sobą zarówno szanse, jak i zagrożenia. Obecnie trwają prace nad rozwojem autonomicznych samochodów, jednak ich potencjalny wpływ na transport miejski, szeroko omawiany w mediach, nie jest dostrzegany przez władze miejskie i regionalne. Bez wczesnego zaangażowania decydentów tego typu wynalazki mogą uniemożliwić osiągnięcie celów wielu SUMP-ów. Wykorzystanie różnych wariantów scenariuszy w procesie planowania może wspierać tworzenie strategii radzenia sobie z takimi zjawiskami i ram dla ich wykorzystania. Miasta muszą się zaangażować w dyskusje dotyczące nowych technologii i ich wpływu na przyszłość życia w miastach.

Niniejsza deklaracja została przedstawiona podczas trzeciej dorocznej konferencji poświęconej Planowaniu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w Bremie, w Niemczech, w dniach 12-13 kwietnia 2016 roku. Będzie ona dostępna publicznie do dalszej dyskusji na stronie www.eltis.org do piątku 13 maja 2016 roku.