

INTERREG IVC

Projekt CycleCities (1307R4)

**Priorytet 2: Środowisko naturalne i
zapobieganie ryzyku**

Energia i Zrównoważony Transport

CycleCities w skrócie



CYCLECITIES

jest

**Projektem w ramach programu
INTERREG IVC**



CycleCities - okres realizacji



Rozpoczęcie projektu: 01/01/2012

Zakończenie projektu: 31/12/2014

36 miesięczny okres realizacji

CycleCities – znaczenia akronimu



Europejskie Miasta na Rzecz Integracji Komunikacji Rowerowej z Programami Zarządzania Zrównoważoną Mobilnością

Czynniki motywacyjne projektu



- ✓ W Europie niemal połowa miejskich podróży samochodem nie przekracza dystansu 5 km (dystans idealny dla podróży rowerem)
- ✓ Miasta odgrywają ważną rolę w kształtowaniu się polityki rowerowej
- ✓ Komunikacja rowerowa wymaga wsparcia by stać się „dominującym środkiem transportu”
- ✓ Plany zrównoważonej mobilności powinny uwzględniać w jak największym stopniu kwestie komunikacji rowerowej

Logika projektu



Miasta zrzeszone w ramach projektu zmierzają do **wymiany doświadczeń i dobrych praktyk** między miastami europejskimi oraz do stworzenia **kapitału wiedzy** na rzecz **włączenia komunikacji rowerowej** w miejskie strategie zarządzania mobilnością.

The CycleCities Consortium



- ▶ LP **Gmina miasta Pireus** GRECJA
- ▶ PP2 **Londyn, Gmina Merton** WIELKA BRYTANIA
- ▶ PP3 **Gmina miasta Genui** WŁOCHY
- ▶ PP4 **Gmina miasta Lizbony** PORTUGALIA
- ▶ PP5 **Gmina miasta Gdańska** POLSKA
- ▶ PP6 **BSC→Centrum Wspierania Biznesu** SŁOWENIA
- ▶ PP7 **Agencja Rozwoju Regionalnego w Lipsku** NIEMCY
- ▶ PP8 **NTUA→ Narodowa Politechnika Ateńska** GRECJA

CycleCities - Budżet projektu



▶ LP	PIREUS	283,700.80
▶ PP2	MERTON	254,517.40
▶ PP3	GENUA	176,343.04
▶ PP4	LIZBONA	150,995.80
▶ PP5	GDAŃSK	114,476.40
▶ PP6	BSC	248,485.40
▶ PP7	LIPSK	120,506.12
▶ PP8	NTUA	250,834.52
▶	TOTAL	1,599,859.48

81,55%

Fundusz ERDF

18,45%

Wkład własny

Cele CycleCities



Zasadnicze cele projektu to:

- ▶ Dążyć do wymiany doświadczeń i dobrych praktyk z dziedziny zarządzania mobilnością i komunikacją rowerową
- ▶ Przeanalizować i zaproponować rozwiązania sprzyjające budowaniu europejskich modeli zarządzania zrównoważoną mobilnością
- ▶ Opracować, celem wsparcia transferu dobrych praktyk, europejskie, wielojęzyczne i ogólnodostępne repozytorium wiedzy
- ▶ Rozpowszechniać informacje o własnym doświadczeniu i sprawdzonych praktykach oraz rezultatach projektu i przeprowadzać kampanie wspierające integrację komunikacji rowerowej w strategię zarządzania mobilnością.

CycleCities - 4 komponenty



- ▶ **C0: Działania przygotowawcze (BSC)**
- ▶ **C1 Zarządzanie i koordynacja (Pireus)**
- ▶ **C2: Komunikacja i promocja (Lizbona)**
- ▶ **C3: Wymiana doświadczeń, identyfikacja i analiza dobrych praktyk (BSC)**
- ▶ **C4: Strategie i narzędzia służące reorientacji polityki zarządzania mobilnością (NTUA)**

C1: Zarządzanie i koordynacja (Pireus)

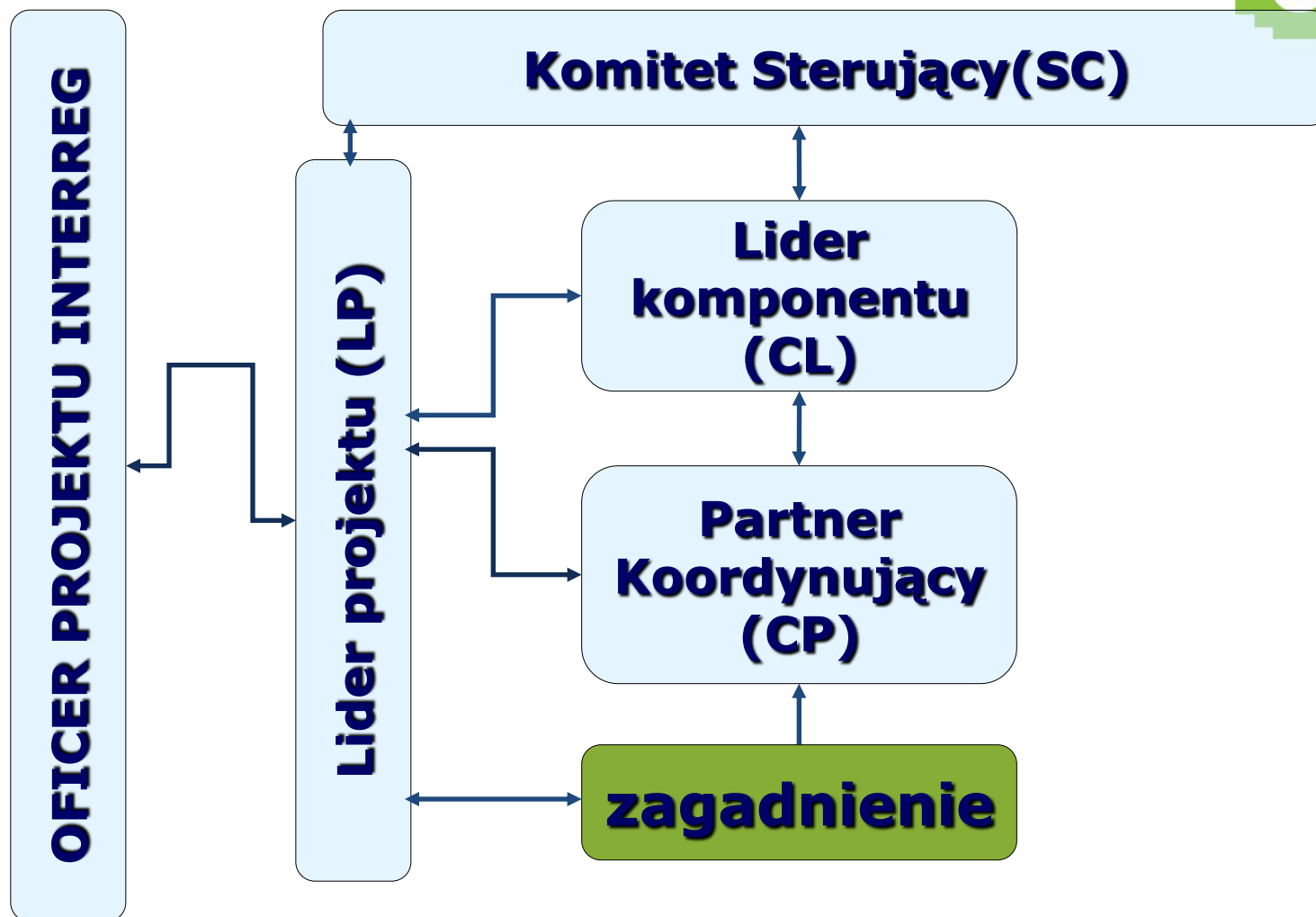


Administrowanie oraz finansowe zarządzanie projektem/ koordynowanie działań partnerów projektu/ zarządzanie jakością

Struktura administracyjna:

- ▶ **Komitet sterujący (1 reprezentant każdego z 8 partnerów projektu, 2 spotkania rocznie, wymóg min. 5 członków komitetu do podjęcia decyzji)**
- ▶ **Lider projektu (LP)**
- ▶ **Menager finansowy**

Schemat organizacyjny



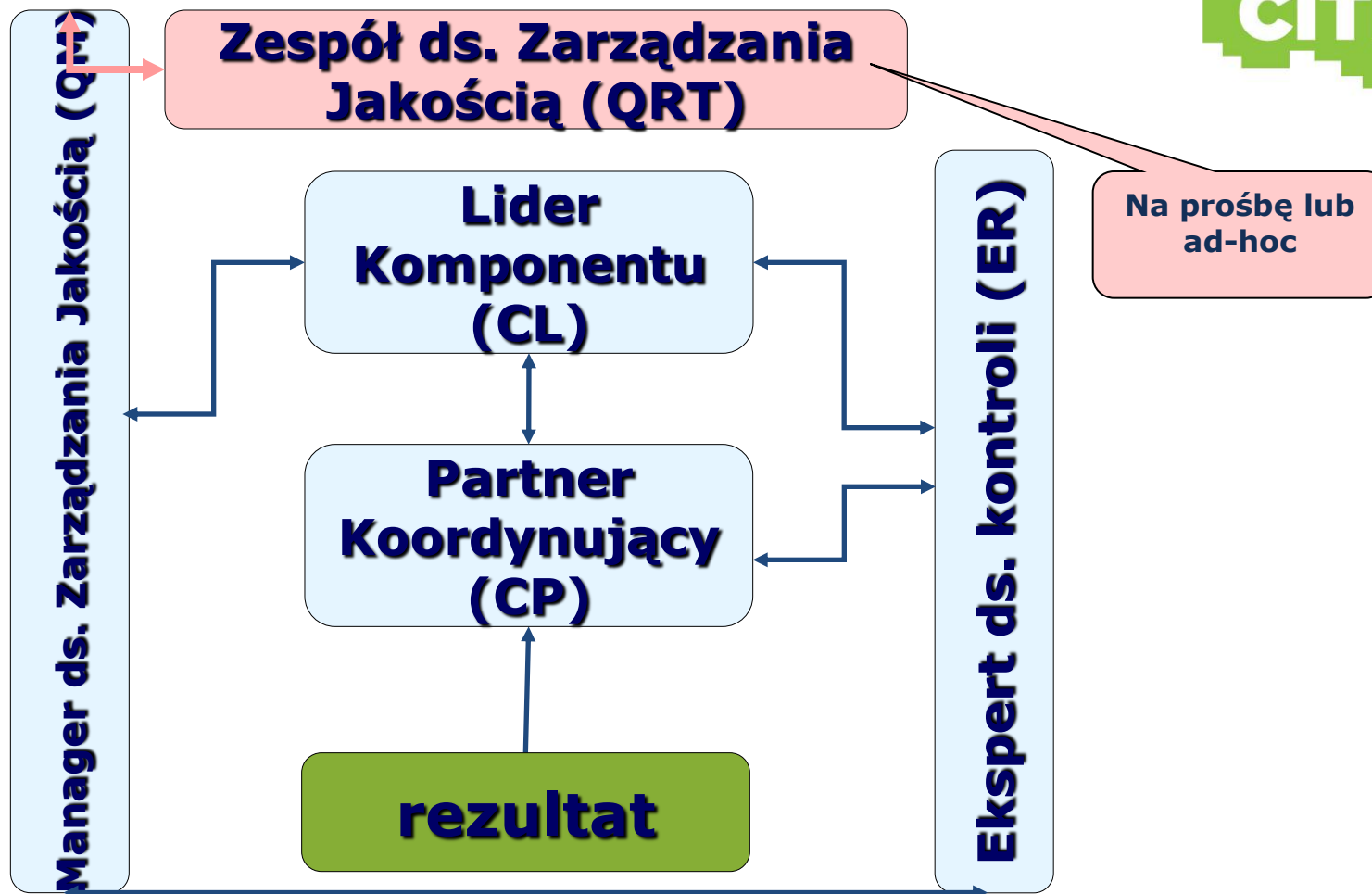
C1: Koordynacja i zarządzanie (Pireus)



Zarządzanie jakością - działania:

- ▶ **Standaryzacja dokumentacji projektowej (wzory dokumentów, kodowanie, etc.)**
- ▶ **Rozdzielenie odpowiedzialności pomiędzy partnerami projektu oraz efektywne wykorzystanie ekspertyzy partnerów**
- ▶ **Śledzenie trendów co do tematów i metodologii bezpośrednio związanych z projektem**
- ▶ **Wdrożenie metodologii zarządzania ryzykiem**
- ▶ **Koordynacja zarządzania wiedzą i wymianą dobrych praktyk**

Plan zarządzania jakością : zatwierdzenie rezultatów projektu



C1: Zarządzanie i koordynacja (Pireus)



Zarządzanie finansami

- ▶ **Monitoring efektywności zużycia środków przez wszystkich partnerów projektu**
- ▶ **Sprawdzanie wniosków o zwrot poniesionych kosztów**
- ▶ **Odbiór i transfer płatności**
- ▶ **Odbiór raportów finansowych od partnerów i opracowanie reportów projektowych (co 6 miesięcy)**

C1: Zarządzanie i koordynacja (Pireus)



Zadania komunikacji wewnętrznej

Wdrożenie efektywnych mechanizmów komunikacyjnych:

- ▶ Aktualizacja listy mailowej wszystkich partnerów projektu
- ▶ Przeprowadzanie telekonferencji
- ▶ Komunikacja drogą mailową
- ▶ Wykorzystywanie innych kanałów komunikacyjnych celem efektywnego rozwiązywania zaistniałych problemów w podczas trwania projektu

C1: Zarządzanie i koordynacja (Pireus)



**Kluczowe
elementy
komunikacji
wewnętrznej**



C2: Komunikacja i promocja (Lizbona)



Podstawowe reguły i zadania

Efektywne mechanizmy komunikacji:

- ▶ Opracowanie i wdrożenie strategicznej kampanii promocyjno-edukacyjnej
- ▶ **Komunikacja z grupami docelowymi, interesariuszami, decydentami**
- ▶ Komunikacja z władzami lokalnymi i regionalnymi, w tym poprzez dedykowane szkolenia dot. „Zarządzania mobilnością w zakresie komunikacji rowerowej w miastach Europejskich”
- ▶ Szerokie wykorzystanie wszelkich mediów i Internetu
- ▶ Zarządzanie platformą wiedzy projektu CycleCite
- ▶ **Optimalizacja rezultatów projektu**

C2: Komunikacja i promocja (Lizbona)



Identyfikacja wizualna projektu i wydarzeń projektowych:

- ▶ Logo projektu i identyfikacja wizualna
- ▶ 1 Broszura
- ▶ 1 Prezentacja Power Point
- ▶ 6 Relacji prasowych
- ▶ 6 E-Newsletterów
- ▶ 10 wydarzeń promocyjnych (3 konferencje i 7 forów)
- ▶ Uczestnictwo w 16 wydarzeniach organizowanych przez strony trzecie

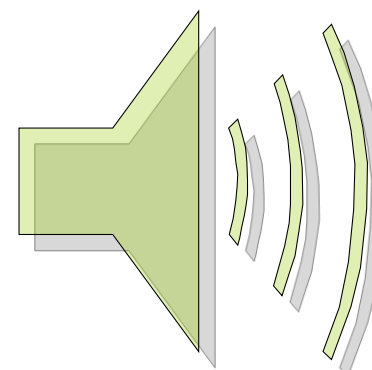


C2: Komunikacja i promocja (Lizbona)



Działania w mediach i w Internecie

- ▶ www.cyclecities.eu Strona internetowa projektu gdzie udostępniane są wszystkie rezultaty projektu
- ▶ **1 gra planszowa "Urbaniści" oraz 1 gra "Management Game" celem szerszej promocji i wymiany strategii**
- ▶ 2 Interaktywne humorystyczne kreskówki dla różnych grup docelowych
- ▶ Profil projektu na Facebooku i Twitterze
- ▶ Profil na YouTube
- ▶ ~~Informacje dla mediów~~

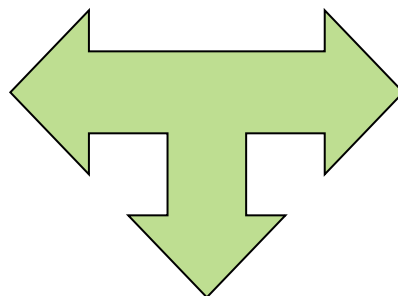


C3: Wymiana doświadczeń/ dobrych praktyk (BSC)



Trzy filary:

**Gromadzenie
informacji
nt. dobrych praktyk**



**Międzyregionalne
wydarzenia**

**Włączenie regionalnych planów dot. komunikacji
rowerowej w schematy zarządzania
zrównoważoną mobilnością**

C3: Wymiana doświadczeń/ dobrych praktyk (BSC)



Główne rezultaty

- ▶ 4 przewodniki dobrych praktyk w dziedzinach: planowania przestrzennego, schematów zarządzania mobilnością, praktyki partycypacji społecznej oraz infrastruktury rowerowej
- ▶ 2 interregionalne wizyty studyjne oraz 7 warsztatów służących wymianie doświadczeń i dobrych praktyk
- ▶ 7 regionalnych planów

C4: Strategie oraz narzędzia do reorientacji programów zarządzania mobilnością (NTUA)



Dwa filary:

**Analiza stanu
obecnego**



**Strategie i narzędzia do
reorientacji programów
zarządzania mobilnością**

C4: Strategie oraz narzędzia do reorientacji programów zarządzania mobilnością (NTUA)



Główne rezultaty

- ▶ **Analizy, raporty i narzędzia strategiczne dot.:**
 - ▶ **Infrastruktury rowerowej**
 - ▶ **Efektywności systemów Bike-sharing**
 - ▶ **Bilansu kosztów i zysków inwestycji pro-rowerowych zarówno w aspekcie środowiskowym, jak i ekonomicznym**
- ▶ **Dane dot. istniejących systemów bike-sharing oraz infrastruktury rowerowej**
- ▶ **1 obserwatorium on-line strategii zarządzania mobilnością, związanych z tematyką rowerową**



Główne rezultaty projektu

- ▶ **Ponad 1500 uczestników wydarzeń promocyjno-edukacyjnych**
 - ▶ **410 uczestników wydarzeń interregionalnych**
 - ▶ **Wzmocnienie kompetencji 40 pracowników członków konsorcjum i 240 członków innych organizacji w zakresie tematyki projektowej**
 - ▶ **Zainteresowanie decydentów wykorzystaniem gier projektowych oraz zainteresowanie miast europejskich integracją metodologii i instrumentów politycznych w procesy budowania strategii**
 - ▶ **Przynajmniej 3 regionalne strategie dot. komunikacji rowerowych i zarządzania mobilnością wyznaczone do skorygowania**
-

« Ambicje projektu »



Zintegrowanie komunikacji rowerowej ze strategiami i dokumentami planistycznymi miast oraz doprowadzenie do zmiany postrzegania roweru jako „specjalnego dodatku” do proponowanych rozwiązań transportowych na korzyść uznania komunikacji rowerowej jako jednego z głównych elementów transportowych miast.