

# Kampanie na rzecz zrównoważonego transportu (I) Cztery oblicza europejskiej mobilności

Utworzono: czwartek, 14, luty 2013 08:42 Agnieszka Serbeńska



Każdy mieszkaniec miasta spędza w podróży łącznie około 1-1,5 godziny dziennie. Na tę podróż składa się przejazd na co najmniej trzech-czterech trasach, a przemieszczające się osoby wykonują w tym czasie jedno-dwa działania związane z pracą czy załatwianiem prywatnych spraw. Tak w pewnym uśrednieniu można przedstawić potrzeby transportowe przeciętnego mieszkańca europejskiej aglomeracji. W zakresie potrzeb miejskiej mobilności nic pod tym względem nie zmieniło się od półwiecza.

Sytuacja w przemieszczaniu się osób w celu wykonania swoich obowiązków jest dość jednolita we wszystkich europejskich miastach. Zasadnicza różnica pojawia się jednak w poziomie zużycia energii na transport w poszczególnych państwach i w ich miejskich ośrodkach. Na przykład w holenderskim mieście, takim jak Groningen, roczne zużycie paliwa w średnim zapotrzebowaniu na podróże wynosi 300 litrów na osobę, a w szwajcarskim Zurychu już 380 litrów na osobę. Natomiast przy średnim poziomie zapotrzebowania na przemieszczanie się w niemieckim Bochum zużywane jest 1010 litrów paliwa na osobę rocznie, a w cypryjskiej Nikozji aż 1480 litrów na osobę.

Skąd pojawia się blisko pięciokrotna różnica w zużyciu paliwa pomiędzy przytaczanymi miastami? Odpowiedzi na to pytanie udziela analiza udziału poszczególnych środków transportu w transporcie ogółem. Otóż w Groningen największy udział w miejskim transporcie posiada ruch rowerowy – 39 procent, następny pod względem skali jest ruch samochodów osobowych – 33 procent. Kolejną pozycję zajmuje ruch pieszy – jego udział w ruchu sięga 22 procent. W Groningen najmniejsze znaczenie przypada transportowi publicznemu – jego udział w podróżach globalnie wynosi tylko 6 procent. Za to transport publiczny posiada wiodącą rolę w Zurychu – tam jego udział sięga 42 procent w łącznych podróżach. Kolejny w tym mieście jest ruch samochodów osobowych – jego udział to 29

# Kampanie na rzecz zrównoważonego transportu (I) Cztery oblicza europejskiej mobilności

Utworzono: czwartek, 14, luty 2013 08:42 Agnieszka Serbeńska

---

procent. Jednak niewiele mniejszym udziałem może poszczycić się ruch pieszy – sięga 25 procent. Najmniej popularny jest ruch rowerowy – 4 procent. W Bochum z kolei dominuje ruch samochodowy – jego udział sięga aż 58 procent. Udział ruchu pieszego stanowi tam 27 procent, transportu publicznego – 10 procent, a ruch rowerowy osiąga zaledwie 3 procent. Natomiast w Nikozji transport samochodowy posiada 77-procentowy udział, ruch pieszy – 17 procentowy, a transport publiczny ma 5-procentowy udział. Ruch rowerowy w Nikozji jest na poziomie zaledwie jednego procenta.

Dlaczego występują aż takie rozbieżności w podziale zadań transportowych, skoro standard i sposób życia mieszkańców tych miast jest porównywalny? Przykład Groningen pokazuje typową sytuację dla Holandii. W organizacji ruchu zniechęca się do używania prywatnych samochodów. W Groningen przejazd autem z jednego do drugiego punktu śródmieścia wymaga pokonania dłuższych tras, wymuszających objazd stref ograniczonego ruchu kołowego, ponadto znacznie okrojona jest liczba miejsc parkingowych. Poruszanie się więc w mieście samochodem jest znacznie utrudnione. Za to dużo szybciej i sprawniej pokonuje się trasy w śródmieściu idąc piechotą bądź jadąc rowerem. Taka organizacja ruchu jest elementem miejskiej polityki zrównoważonego transportu.

W Zurychu również mamy do czynienia z miejską polityką zrównoważonego transportu, w przeciwieństwie jednak do holenderskich miast tu dominuje transport publiczny. W mieście cztery podróże na dziesięć przejazdów odbywają się środkami transportu zbiorowego, a tylko trzy na dziesięć samochodem osobowym. I co ciekawe – Zurych nie dysponuje szczególnie nowoczesnym taborom autobusowym czy tramwajowym, ani też systemem transportu podziemnego. 400-tysięczny Zurych przymierzał się do budowy metra. Jednak w referendum mieszkańcy opowiedzieli się przeciw tej inwestycji. W zamian wolą dobrze działającą komunikację autobusową i tramwajową. Pojazdom komunikacji publicznej nadano więc priorytet w ruchu. Wprowadzenie dla nich pierwszeństwa odbyło się równoległe z kampanią promującą komunikację miejską. Szybki i sprawny transport zbiorowy zyskał popularność. Zurych przełamał negatywne podejście do komunikacji zbiorowej, która w innych miastach europejskich bywa postrzegana jako środek służący przemieszczaniu się biednych czy bezrobotnych.

W Bochum z kolei aż sześć podróży na dziesięć odbywa się samochodem osobowym. Do miasta wiodą autostrady, a szlaki szerokich ulic dają możliwość dojechania wszędzie autem. Miasto posiada dużą liczbę parkingów i podziemnych garaży. Bochum posiada metro oraz dobry system transportu publicznego, jednak jakość infrastruktury drogowej stała się dla tych rodzajów podróży konkurencyjną alternatywą. Tym bardziej, że w mieście nie wprowadzono żadnych ograniczeń dla ruchu samochodowego. Mieszkańcy nie czują zatem potrzeby rezygnacji z podróży własnym autem.

Nikozja natomiast jest przykładem typowego miasta, w którym wręcz panują samochody. Zatłoczenie i chaos uliczny potęgują auta parkujące wszędzie gdzie się da. Nikt więc nie korzysta z transportu publicznego tkwiącego w korkach, nikt też

# Kampanie na rzecz zrównoważonego transportu (I) Cztery oblicza europejskiej mobilności

Utworzono: czwartek, 14, luty 2013 08:42 Agnieszka Serbeńska

---

nie jeździ rowerem, bo lawirowanie jednośladem między autami jest niebezpieczne. Również rzadko korzysta się z możliwości przejścia pieszo z obawy o kolizje z samochodami.

- Zwyczaje transportowe mieszkańców miast można zmieniać. Mobilność nie jest jak zjawisko naturalne, na które nie mamy żadnego wpływu, jak na przykład deszcz czy zawieja. Przyjmując odpowiednie polityki można zmieniać mobilność w odpowiednim czasie i przy zastosowaniu odpowiednich środków – podkreśla Robert Pressl z Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research FGM-AMOR (Graz). Przyjęte więc polityki zrównoważonego transportu i kampanie promujące alternatywne dla samochodów osobowych formy podróży tłumaczą mobilne różnice pomiędzy Groningen i Zurychem a Bochum i Nikozją. Jak wpływać na opinię publiczną, by zmieniać komunikacyjne zwyczaje miejskich społeczności? Jakie są zasady kampanii promocyjnych w dziedzinie zrównoważonego transportu? Tym zagadnieniom został poświęcony 7. Moduł szkolenia Transport Learning\*, zatytułowany „Projekt i realizacja kampanii na rzecz zrównoważonej mobilności”. Szkolenie odbyło się 21-22 stycznia br. w Krakowie. Poprowadzili je Robert Pressl i Claus Köllinger – eksperci FGM-AMOR z Grazu.

A dlaczego warto prowadzić kampanie na rzecz zrównoważonej mobilności? Samo planowanie transportu nie wystarcza do wywołania zmiany zachowań transportowych, a przekształcenia infrastrukturalne muszą iść w parze z realizacją strategii mających na celu nakłanianie ludzi do zmiany swoich nawyków. Kampanie i akcje informacyjne służą uświadamianiu ludziom, jakie korzyści mogą oni czerpać korzystając ze zrównoważonych rodzajów transportu. Zachęcają one do korzystania z usług transportu publicznego czy jazdy rowerem bądź skłaniają do wyboru ruchu pieszego w przypadków krótkich dystansów.

AS

*\*Projekt Transport Learning to cykl szkoleń motywujących praktyków do działań, których celem jest uzyskanie oszczędności energii w transporcie miejskim. Szkolenia rozpoczęły się w maju 2011 r. 32-miesięczny projekt wspierany jest przez Komisję Europejską w ramach programu Inteligentna Energia – Europa. Projekt służy kreowaniu wiedzy oraz zdolności w zakresie zrównoważonej polityki transportowej i strategii działania władz samorządowych miast oraz agencji energetycznych/zarządzających z regionów konwergencji UE. Ponadto, ma on na celu wzmocnienie działań rynkowych w zakresie zrównoważonego transportu poprzez włączenie ich do zakresu działalności agencji energetycznych/zarządzających, wspierając w ten sposób regiony, które wciąż nadrabiają zaległości gospodarcze.*