



# Zrównoważona mobilność: rekomendacje dla gmin ukierunkowane na rozwiązanie problemów

*Niniejsze rekomendacje powstały w ramach projektu „Polsko-niemiecka współpraca na rzecz niskoemisyjnej gospodarki w miastach<sup>1</sup>” w oparciu o wyniki warsztatów, które odbyły się we wrześniu 2017 r. w Essen w Niemczech. Dla przedstawicieli polskich i niemieckich gmin była to okazja do dyskusji na temat możliwości i potencjału zrównoważonej mobilności na poziomie gminnym.*

Rekomendacje te bazują na kwestiach i pytaniach zgłaszanych podczas warsztatów przez przedstawicieli gmin biorących udział w projekcie. Liczba ludności tych gmin waha się między 10 000 a 300 000 mieszkańców. Jednak mimo zróżnicowanych uwarunkowań strukturalnych można stwierdzić, że zarówno w gminach miejskich, jak i wiejskich występują podobne problemy – korki, zanieczyszczenie powietrza oraz niewielkie wykorzystanie transportu publicznego i rowerowego podczas codziennych przejazdów. Poniżej przedstawione zostały **rekomendacje ukierunkowane na rozwiązanie problemów**, zawierające **niskokosztowe, wypróbowane, choć jednocześnie innowacyjne** rozwiązania praktyczne. Na tych przykładach widać **korzyści**, jakie zrównoważona mobilność daje gminom i ich mieszkańcom.

---

## 1. Płynność ruchu drogowego

---

Mieszkańcy polskich miast, borykających się z problemem zatłoczonych ulic, spędzają w korkach ponad 8 godzin miesięcznie. Podobnie sytuacja wygląda w Niemczech – kierowcy spędzają w korkach średnio 30 godzin rocznie<sup>2</sup>. Ten problem pojawia się jednak nie tylko w aglomeracjach, ale także w mniejszych miastach oraz na drogach łączących je ze sobą, zwłaszcza za sprawą dojazdów do pracy do pobliskich większych ośrodków.

Aby odciążać centra miast, w wielu gminach buduje się **obwodnice**, co dodatkowo pozwala obniżyć poziom hałasu i podnieść jakość powietrza w centrach miast (przekroczone dopuszczalne wartości dwutlenku azotu). Czy takie rozwiązanie faktycznie przyczynia się znacząco do ograniczenia natężenia ruchu, pozostaje jednak kwestią sporną. Początkowo pojazdów rzeczywiście jest mniej, ale w dłuższej perspektywie przybywa ich zarówno w centrum, jak i na obwodnicy<sup>3</sup>. W Europie Zachodniej i Ameryce Północnej rozbudowie infrastruktury drogowej na przestrzeni ostatnich dekad towarzyszył wzrost natężenia ruchu i to niezależnie od poziomu rozwoju gospodarczego badanego regionu<sup>4</sup>. Głównym powodem tej tendencji jest fakt, że kierowcy

---

<sup>1</sup> Więcej informacji o projekcie: <https://low-emission-project.de/de>

<sup>2</sup> INRIX 2017

<sup>3</sup> Fittkau 2014

<sup>4</sup> Duranton i Turner 2011

zmieniają swoje przyzwyczajenia wraz z rozwojem infrastruktury. Jakie **działania alternatywne lub uzupełniające** mogą zainicjować gminy, aby odciążać centra miast?

Do zmniejszenia ruchu samochodowego może przyczynić się rozwój pozostałych środków transportu – przede wszystkim wydajny transport publiczny oraz powiązanie ze sobą różnych środków transportu, a także stworzenie możliwości **wspólnych przejazdów czy car-sharingu**. Efektywne wykorzystanie tych rozwiązań pozwoli zmniejszyć liczbę prywatnych samochodów na ulicach. Badania przeprowadzone w Londynie i w Niemczech pokazują, że jeden samochód na wynajem może zastąpić od 8 do 10 samochodów prywatnych<sup>5</sup>. Budowa obwodnic musi iść w parze ze zmniejszeniem natężenia ruchu w gminach, co pozwoli uniknąć tzw. efektu odbicia. Wprowadzenie opłat za wjazd do centrum, strefy ekologiczne, ograniczenie prędkości do 30 km/h czy nawet strefy bez samochodów albo zmniejszenie liczby miejsc parkingowych w centrum mogą okazać się skuteczne, jeśli równocześnie powstaną węzły przesiadkowe ułatwiające korzystanie z transportu publicznego, a przy nich – dodatkowe miejsca parkingowe.

Aby uspokoić ruch drogowy w miastach i ich poszczególnych dzielnicach, niezbędna jest długoterminowa wizja, ponieważ **planowanie przestrzenne i mobilność muszą iść ze sobą w parze**. W Niemczech rząd federalny aktywnie wspiera rozwój tzw. „miast niewielkich odległości”. Już w latach 70. architekci i urbaniści tworzyli innowacyjne koncepcje zrównoważonych miast i dzielnic w odpowiedzi na rosnące w zawrotnym tempie natężenie ruchu drogowego. Główny element tych planów to tworzenie **dzielnic o zróżnicowanej funkcjonalnie strukturze zabudowy (mixed use) położonych wzdłuż osi komunikacyjnych transportu publicznego**, w których będą znajdowały się nie tylko osiedla mieszkaniowe, ale także sklepy, miejsca pracy i przedszkola, szkoły, biblioteki czy boiska. W ten sposób wzrośnie liczba odcinków, które można pokonać pieszo lub na rowerze. Wymaga to długoterminowego planowania, a także, w idealnym przypadku, zatrudnienia menadżera dzielnicy, ponieważ ta strategia opłaca się w dłuższej perspektywie. Kompaktowa zabudowa miast pozwala zredukować dystans pokonywany przez poszczególne osoby przy użyciu pojazdu o 20-40%<sup>6</sup>, a także podnosi jakość życia w gminie (patrz także punkt 4).

---

## 2. Rower jako alternatywa

---

Jazda na rowerze jest niedroga, zdrowa i przyjazna dla klimatu. Mimo tych zalet rower rzadko wykorzystywany jest do przejazdów w miastach i w obrębie gmin. W Polsce i w Niemczech można dostrzec wzrost popularności ścieżek i autostrad rowerowych, jednak większość osób do codziennych przejazdów wykorzystuje samochód.

Aby zachęcić do używania roweru nie tylko w celach turystycznych, ale także jako środka transportu na co dzień, trzeba nie tylko stale rozbudowywać sieć ścieżek rowerowych. Konieczne są także dodatkowe działania polegające na podnoszeniu świadomości mieszkańców i promowaniu roweru jako prawdziwej alternatywy dla samochodu. Wiele takich działań **można przeprowadzić w prosty sposób bez wysokich nakładów finansowych**.

Grupą docelową kampanii na rzecz „kultury rowerowej“ powinni być nie tylko dorośli, ale także **dzieci i młodzież**.

Miasto Filderstadt w Badenii-Wirtembergii opracowało specjalną strategię mającą na celu ułatwienie dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, które często znajdują się w innych dzielnicach lub miejscowościach. Urząd miasta zainicjował projekt „**Rad-Paten**” [**Rowerowy patron**], w ramach którego nowym uczniom w pierwszych tygodniach po rozpoczęciu nauki w nowej szkole podczas dojazdu do szkoły rowerem towarzyszą ich starsi koledzy. W ten sposób pierwszoklasiści nie tylko dowiadują się, jak dojechać do nowej szkoły, ale także zyskują bezpieczeństwo oraz **indywidualną mobilność**.

---

<sup>5</sup> Davies 2017 i Zukunftsnetz Mobilität NRW

<sup>6</sup> Urban Land Institute 2010

Same szkoły także mogą aktywnie brać udział w takich działaniach poprzez uczestnictwo w **konkursach**, rywalizując o to, która placówka będzie posiadała najwięcej uczniów dojeżdżających rowerem w określonym przedziale czasowym. Za przykład może posłużyć kampania „Stadtradeln” [Miejska jazda na rowerze] prowadzona co roku w Niemczech na poziomie ogólnokrajowym przez stowarzyszenie Klima-Bündnis.

Skuteczne mogą okazać się nie tylko działania i kampanie takie jak wymienione powyżej, ale także mniejsze, jednorazowe akcje **z udziałem podmiotów zewnętrznych** – na przykład stanowisko rowerowe ustawione na cotygodniowym targu, przy którym rowerzyści mogą oddać swoje pojazdy do przeglądu pod kątem bezpieczeństwa. Kolejnym przykładem są kursy bezpiecznej jazdy dla dzieci i dorosłych prowadzone we współpracy z lokalną policją lub stowarzyszeniem organizującym takie szkolenia.



#### **Współpraca z lokalnymi przedsiębiorstwami w celu promocji kultury rowerowej na przykładzie miasta Kirchheim unter Teck**

Aby zapewnić rowerzystom szybką pomoc w przypadku usterki, władze miasta Kirchheim unter Teck (40 000 mieszkańców) zainicjowały szczególnego rodzaju współpracę z lokalnymi przedsiębiorcami. W pięciu miejscach, położonych przy głównych rowerowych węzłach komunikacyjnych, władze gminy postawiły stacje serwisowe wyposażone nie tylko w pompkę kompatybilną ze wszystkimi popularnymi wentylami, ale także w narzędzia. To pozwala rowerzystom samodzielnie dokonywać drobnych napraw.

Za konserwację stacji serwisowych odpowiedzialne są lokalne podmioty takie jak restauracje, sklepy rowerowe czy zakłady przemysłowe – na takim rozwiązaniu korzystają wszyscy.

„Miękkie” działania towarzyszące, podobne do tych wymienionych powyżej, są szczególnie skuteczne **w połączeniu z inwestycjami** takimi jak montaż świateł drogowych dla rowerów czy budowa rowerowych miejsc parkingowych. Promocja kultury rowerowej w gminach prowadzi nie tylko do podniesienia jakości powietrza, ale też do poprawy wizerunku i zwiększenia atrakcyjności gminy także poza jej granicami.

---

### **3. Bezpieczne drogi**

---

Na przestrzeni ostatnich dekad bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce i w Niemczech znacząco wzrosło, szczególnie jeśli chodzi o pieszych<sup>7</sup>. Jednakże liczba rowerzystów na ulicach rosła nieproporcjonalnie szybko do tempa budowy nowej infrastruktury czy prowadzenia działań na rzecz zwiększania świadomości i bezpieczeństwa. Natomiast z punktu widzenia przedstawicieli gmin i mieszkańców bezpieczeństwo na drogach to warunek niezbędny, aby ludzie przesiadali się z samochodu na rower.

Jedno z podstawowych działań to **wyraźne oznakowanie** chodników i ścieżek rowerowych. W tym zakresie istnieje wiele dobrych przykładów w Polsce i w Niemczech. Oznakowanie poziome zwiększa widoczność ścieżek rowerowych i ułatwia wspólne korzystanie z ulicy. Berliński Moritzplatz znany był jako jedno z najbardziej niebezpiecznych miejsc dla rowerzystów. Dlatego władze miasta przekształciły jeden pas **ronda w oznakowany na czerwono podwójny pas rowerowy** – po jednym pasie odpowiednio dla rowerzystów skręcających i tych jadących na rondzie dalej. Po zakończeniu prac w 2016 roku liczba wypadków na tym placu zmniejszyła się o ponad jedną trzecią<sup>8</sup>. W Lidzbarku Warmińskim<sup>9</sup>, a więc mieście powiatowym, testowy odcinek ścieżki rowerowej pokryto materiałem, który w dzień pochłania promienie UV, a po zmroku **świeci na niebiesko**. Na asfalcie za pomocą szablonu umieszczono oznakowanie dla pieszych i

---

<sup>7</sup> Okraszewska et al. 2017

<sup>8</sup> Bossen 2016

<sup>9</sup> Więcej informacji na stronie Gazety Olsztyńskiej: wideo z dn. 27.09.2016: Świecąca ścieżka rowerowa [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=24&v=eu38SHyj-XY](https://www.youtube.com/watch?time_continue=24&v=eu38SHyj-XY)

rowerzystów tak, aby wszystkim użytkownikom ruchu zapewnić bezpieczeństwo po zmroku. Przykład ten pokazuje, jak mogą wyglądać innowacyjne rozwiązania w mniejszych gminach. W niemieckich gminach około jedna czwarta wypadków drogowych powodowana jest przez pojazdy, których prowadzący nie przestrzegają zasad pierwszeństwa<sup>10</sup>. Skrzyżowania to miejsca szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów. **Autostrada rowerowa Radschnellweg RS1** w Zagłębiu Ruhry przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa – **bezkolizyjna** droga rowerowa jest tam oddzielona barierkami od ruchu samochodowego lub przebiega nad ulicą. Ta ścieżka ma posłużyć za przykład dla Berlina, gdzie po wprowadzeniu nowej ustawy rowerowej zostanie wybudowana autostrada rowerowa pod przebiegającą nad ziemią linią metra.

Nie wolno zapominać też o połączeniu osi komunikacyjnych – takich jak te opisane powyżej – z resztą miasta. Widać to na przykładzie projektu „**Sichere Wege zur Schule**” [**Bezpieczna droga do szkoły**] fundacji Kinderstiftung Essen, w ramach którego droga między autostradą rowerową RS1 a szkołami odległymi od niej nawet o 500 m ma zostać przekształcona tak, aby przebiegała bezpośrednio i była bezpieczniejsza. Działania na terenie wokół szkoły Bockmühle mogą posłużyć za przykład. W celu zwiększenia bezpieczeństwa na drodze do szkoły należy sprawdzić, czy:

- przejścia dla pieszych i ścieżki rowerowe znajdują się tam, gdzie dystans do pokonania jest najkrótszy. Jeśli rowerzyści lub piesi – zwłaszcza dzieci – muszą przejść przez ulicę, powinni być poprowadzeni jak najkrótszą drogą;
- światła drogowe znajdują się w odpowiednim miejscu;
- drogi są oznakowane i oświetlone;
- inne rodzaje przestrzeni publicznej, np. parki i place zabaw, znajdują się po drodze w odpowiednich miejscach i są bezpieczne.

Przykład szkoły Bockmühle pokazuje, że projekty takie jak ten przedstawiony powyżej mogą zostać zaplanowane wspólnie z uczniami i nauczycielami, przez co zyskują także aspekt edukacyjny.



#### **Podnoszenie bezpieczeństwa dróg pieszych i rowerowych wspólnie z mieszkańcami – przykład „oceny ruchu pieszego” w Badenii-Wirtembergii**

Kolejnym partycypacyjnym działaniem mającym na celu zwiększenie bezpieczeństwa dróg pieszych i rowerowych, ale także podniesienie świadomości ich istnienia, a w efekcie wzrost liczby użytkowników, są tzw. „**oceny ruchu pieszego lub rowerowego**” (Radverkehrs-Checks lub Fußverkehrs-Checks). W ramach tych działań uczestnicy ruchu i przedstawiciele samorządów mają wspólnie testować poszczególne odcinki dróg pieszych i rowerowych, aby dowiedzieć się, w jakim kierunku drogi te mają się rozwijać i jakie zmiany należy wprowadzić w miejscach problematycznych. Działania prowadzone na poziomie gminnym w ramach „oceny ruchu pieszego” wspierane są przez biuro planowania kraju związkowego Badenii-Wirtembergia. Ocena ta polega na wspólnym określeniu celów i miejsc, w których zostanie przeprowadzona, a następnie na przedstawieniu propozycji działań. Gminy, które chciałyby samodzielnie przeprowadzić takie działania, mogą skorzystać z przewodnika w języku niemieckim<sup>11</sup>.

---

## **4. Ożywienie centrów miast poprzez wspieranie transportu miejskiego**

---

Tętniące życiem centra miast i poszczególne dzielnice są dziś warunkiem wysokiej jakości życia w gminach i miastach. Mimo że urbaniści planują centra handlowe raczej na peryferiach miasta, podstawową potrzebą mieszkańców wciąż jest możliwość **szybkiego i prostego dotarcia do centrum miasta lub dzielnicy** za pomocą transportu publicznego.

Aby tak się stało, należy wspierać transport miejski na krótkich odcinkach, który w większości polega na pokonywaniu odcinków w obrębie dzielnicy za pomocą niezmotywowanych środków

<sup>10</sup> Niemieckie Federalne Biuro Statystyczne 2016

<sup>11</sup> Planersocietät 2016

transportu<sup>12</sup>. Najważniejsze z nich to transport pieszy i rowerowy. **Miejska mobilność na krótkich odcinkach uważana jest za główny filar transportu miejskiego.** Ten rodzaj mobilności spełnia przede wszystkim podstawową funkcję społeczną – umożliwia **samodzielną, indywidualną mobilność**, szczególnie ważną dla dzieci i młodzieży, a także dla seniorów, których przybywa z powodu starzenia się społeczeństwa. Ponadto miejska mobilność jest nie tylko przyjazna dla klimatu i środowiska, ale także pozwala **zaoszczędzić przestrzeń**, ponieważ rowerzyści potrzebują o wiele mniej miejsca do parkowania, a piesi nie potrzebują go wcale.

Wspieranie miejskiej mobilności w celu ożywienia centrów miast i dzielnic ma jednak także **aspekt ekonomiczny**, zazwyczaj niedoceniany. Właściciele małych lokali usługowych w mieście często nie wiedzą, jakie znaczenie ma dla nich ruch pieszy i rowerowy.<sup>13</sup> Nie doceniają także siły nabywczej tych klientów – pewne przeprowadzone niedawno amerykańskie badanie wykazało, że rowerzyści robią wprawdzie mniejsze zakupy niż użytkownicy samochodów, jednak w **łatwo dostępnych dla siebie sklepach** kupują o wiele częściej niż kierowcy<sup>14</sup>.

Działania na rzecz zwiększenia atrakcyjności centrów miast i dzielnic mogą przybierać bardzo różne formy – od inwestycji budowlanych po „miękkie” kampanie informacyjne. Na przykład **stworzenie ulicznej przestrzeni dla wszystkich** bez jednoznacznego wydzielenia pasów na jezdni, a więc przestrzeni wspólnej dla pieszych, rowerzystów i kierowców, może przyczynić się zarówno do uspokojenia ruchu, jak i do usprawnienia komunikacji. **Jakość przestrzeni publicznej** można także podnieść, stawiając parkingi rowerowe i dodatkowe ławki lub miejsca do siedzenia w przestrzeni, która powstanie po zlikwidowaniu miejsc parkingowych. Właściciele małych sklepów, którzy często bezpośrednio odczuwają negatywne skutki takich zmian, mogą zostać włączeni w te działania, zaproszeni do udziału w kampaniach społecznych czy dniach informacyjnych.

Aby zapobiec pustoszeniu centrów miast i dzielnic, należy zwrócić szczególną uwagę na to, by **dojazd do nich był możliwy nie tylko przy użyciu samochodu.** Przyjazne mieszkańcom centra miast muszą być łatwo dostępne nie tylko dla wybranych, ale dla wszystkich osób w danej gminie czy dzielnicy.

---

## 5. Lepszy dojazd dzięki nowym rozwiązaniom w zakresie mobilności

---

Aby miasto było atrakcyjne dla wszystkich, należy zapewnić możliwość transportu wszystkim mieszkańcom, niezależnie od ich wieku, statusu materialnego, sprawności ruchowej, płci czy miejsca zamieszkania. Poniżej przedstawiamy wybrane innowacyjne działania mające na celu zapewnienie lepszego dojazdu ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań dotyczących tzw. „białych plam” w transporcie publicznym.

W obliczu przemian demograficznych gminy muszą szukać nowych rozwiązań, co stanowi wyzwanie zwłaszcza dla gmin wiejskich. Istnieje jednak szereg testowanych aktualnie działań służących zwiększeniu mobilności właśnie osób starszych, choć w efekcie zazwyczaj korzystają na nich wszyscy mieszkańcy.

Niektóre gminy w Nadrenii Północnej -Westfalii, Hesji, Nadrenii-Palatynacie i Badenii-Wirtembergii postawiło tzw. **ławki autostopowicza** w centrach miejscowości. Pozwala to bez dużych nakładów finansowych zapewnić transport między oddalonymi od siebie dzielnicami lub gminami wiejskimi np. w miejscach o niedostatecznej komunikacji autobusowej. Kto chce skorzystać z tej możliwości, przesuwając znajdującą się przy ławce tablicę tak, aby wskazywała jego cel podróży lub kierunek, w którym chce jechać. W ten sposób kierowcy przejeżdżających obok samochodów dowiadują się, dokąd chce dotrzeć potencjalny pasażer, co ułatwia im decyzję o zabraniu go ze sobą. W Nadrenii-Palatynacie ławki te pokazane są na internetowej mapie<sup>15</sup>, co zwiększa ich widoczność.

---

<sup>12</sup> Morkisz i Wulfhorst 2010

<sup>13</sup> AGFK Bayern 2016

<sup>14</sup> Andersen i Hall 2014

<sup>15</sup> Więcej informacji w języku niemieckim tutaj: <http://mitfahrerbank.com/>

Kolejne stosowane w mniejszych gminach rozwiązanie zapewniające mobilność osobom bez samochodu to **autobusy na telefon** oraz współdzielone taksówki.

Wśród pozostałych **dostosowanych do potrzeb rozwiązań, ułatwiających dostęp do lokalnych usług** wymienić można mobilny supermarket w Brandenburgii<sup>16</sup> czy mobilny gabinet okulistyczny w Południowym Szwarzwaldzie<sup>17</sup>. Takie usługi sprawdzają się przede wszystkim na obszarach wyludniających się w wyniku przemian strukturalnych, gdzie transport publiczny został znacznie ograniczony.

Także w większych gminach często zachodzi potrzeba podniesienia jakości połączeń – dotyczy to przede wszystkim dzielnic peryferyjnych. Na początku należy zadać sobie pytanie, na ile **rozległa jest sieć transportu publicznego** oraz na jakie połączenia do centrum czy do innych dzielnic jest zapotrzebowanie, a jakie już istnieją. Tutaj mogą sprawdzić się na przykład **uzupełniające rozwiązania w zakresie mobilności**.



#### **Łatwiejszy dojazd dzięki rozwiązaniom intermodalnym – przykład miasta Essen**

W lecie 2017 r. w Essen otwarto pierwszy z dwóch istniejących obecnie węzłów przesiadkowych, a kolejne powstaną już w roku 2018. Ich koncepcja została opracowana w ramach niemieckiej Krajowej Inicjatywy na rzecz Ograniczenia Zmian Klimatu (Nationale Klimaschutzinitiative). Węzły te ułatwiają przesiadki między różnymi środkami transportu – w Essen są to miejski transport publiczny oraz rowery i samochody do wypożyczenia. Znajdują się przy nich także stacje do ładowania pojazdów elektrycznych oraz miejsca, w których można bezpiecznie zaparkować prywatny rower.

Pierwsze takie punkty powstały przy węzłach komunikacyjnych położonych między centrum miasta a jego peryferiami – chciano w ten sposób zwiększyć obszar obsługiwany przez istniejącą już infrastrukturę (linie tramwajowe i autobusowe lub tramwajowe i metro, w zależności od węzła). Na przykład w Steele, dzielnicy Essen, do obszarów położonych na południe i na wschód od węzła można dotrzeć niemal wyłącznie autobusem. To ma się jednak zmienić.

Aby tzw. **intermodalność** funkcjonowała prawidłowo, przesiadki między środkami transportu muszą być wygodne i szybkie.

Aktualnie rozważa się także poszerzenie możliwości użytkowania **samochodu prywatnego jako publicznego środka transportu**. Pierwsze przykłady tej tendencji można zaobserwować w gminach francuskich. Tam władze gmin współpracują z zewnętrznymi firmami usługowymi<sup>18</sup>, aby ułatwić wspólne przejazdy samochodem. Podobnie jak w przypadku ławek autostopowicza, buduje się w tym celu węzły przesiadkowe lub po prostu przystanki autobusowe w miejscach, do których nie dociera transport publiczny, czyli w miejscu tzw. „białych plam”. Rozwiązanie to zakłada, że pasażer może przyłączyć się do przejazdu prywatnym samochodem, płacąc kierowcy za podróż. Wybrane przez pasażerów cele podróży i proponowane ceny pojawiają się w formie elektronicznej na słupach umieszczonych przy ławkach. Ten rodzaj transportu przyczynia się do zwiększenia inkluzywności – kierowcy i pasażerowie mogą skontaktować się zarówno drogą elektroniczną, jak i analogową. Takie ławki mają służyć przede wszystkim jako uzupełnienie transportu publicznego na obrzeżach miast i na obszarach wiejskich.

---

## **6. Atrakcyjny transport publiczny**

---

Ankieta przeprowadzona wśród przedstawicieli polskich gmin uczestniczących w projekcie wykazała, że w samorządach miejskich często panuje przekonanie, iż mieszkańcy **nie są dostatecznie poinformowani o istniejących środkach transportu**. Mimo istnienia dogodnych środków transportu publicznego, są one wykorzystywane jedynie w niewielkim stopniu, ponieważ zwłaszcza wśród mieszkańców małych i średnich miast panuje przekonanie, że prywatny

<sup>16</sup> Märkische Allgemeine, 01.03.2017

<sup>17</sup> Südwest Presse, 16.02.2017

<sup>18</sup> Więcej informacji na stronie internetowej firmy Covoit'ici (w języku angielskim): <http://ecovenglish.orson.website/21/covoit?ts=1479253969984>

samochód to wygodniejszy i szybszy środek transportu. Jeśli władze samorządowe dostrzegą te zależności, będą mogły bezproblemowo zainicjować odpowiednie działania. Czasem należy jednak także odpowiedzieć na pytanie o powody takich zmian, aby móc działać zgodnie z wolą mieszkańców, których opinie są zróżnicowane – w tym celu można na przykład przeprowadzić **ankietę** lub zorganizować tzw. „okrągły stół”.

Aby poinformować mieszkańców o istniejących możliwościach, często wystarczy przeprowadzić kampanię informacyjną. Może to być **kampania plakatowa** lub **pojedyncze działania we współpracy** ze stowarzyszeniami i innymi podmiotami w mieście. Najważniejsze jest tu **uświadomienie mieszkańcom** zalet transportu miejskiego takich jak zasięg czy częstotliwość kursowania.

W miarę możliwości kampanie powinny informować o promocjach, które mają odzwierciedlenie w cenach biletów. Można na przykład wprowadzić obniżki cen przy jednoczesnym kupnie biletu na przejazd tam i z powrotem albo **zniżki** dla kierowców korzystających z parkingów przesiadkowych „park and ride”. Oprócz cen biletów ważna jest także **prostota obsługi** automatów do sprzedaży biletów. Jeśli dostępne są oferty łączone, powinna istnieć możliwość kupna biletów łączonych.

Jeśli mieszkańcy są poinformowani o istniejących środkach transportu, ale wciąż rzadko z nich korzystają, problem może wynikać z samego rozkładu jazdy. **Z perspektywy pasażera** wybór środka transportu zależy od tego, **jak łatwy jest dojazd** do wybranego celu w określonym czasie. Jak wspomniano powyżej, aby lepiej poznać potrzeby pasażerów, warto przeprowadzić ankietę, z której można dowiedzieć się na przykład, kiedy występują okresy wzmożonego ruchu. To pozwoli odpowiednio **dopasować rozkład jazdy**.

Atrakcyjność transportu publicznego wynika jednak nie tylko z kampanii informacyjnych – staje się on atrakcyjny wtedy, gdy umożliwi bezproblemowe dotarcie do celu przy odpowiedniej częstotliwości kursowania oraz jest połączony z innymi środkami transportu takimi jak rower.

---

## Bibliografia

AGFK Bayern (Hrsg.) 2016: WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel.

Andersen, Michael and Mary Lauren Hall 2014: Protected Bike Lanes Mean Business: How 21st Century Transportation Networks Help New Urban Economies Boom. Ostatnia odsłona 01.11.2017 pod adresem: [https://b.3cdn.net/bikes/123e6305136c85cf56\\_0tm6vjueo.pdf](https://b.3cdn.net/bikes/123e6305136c85cf56_0tm6vjueo.pdf).

Bihler, Claudia 2017: Fahrender Supermarkt, rollende Nachrichtenzentrale. W: Märkische Allgemeine z 01.03.2017 r. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <http://www.maz-online.de/Lokales/Prignitz/Fahrender-Supermarkt-rollende-Nachrichtenzentrale>

Bossen, Lorenz 2016: Berlins bester Radweg führt rund um den Moritzplatz. W: Berliner Morgenpost. Wydanie z 14.12.2016 r. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <https://www.morgenpost.de/berlin/article208984003/Berlins-bester-Radweg-fuehrt-rund-um-den-Moritzplatz.html>

Davies, Steer 2017: Carplus Annual Survey of Car Clubs in London. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <https://www.carplusbikeplus.org.uk/tools-and-resources/annual-survey-of-car-clubs/>

Duranton, Gilles, and Matthew A. Turner 2011: The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. American Economic Review, 101(6): 2616-52. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <http://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/aer.101.6.2616>

Fittkau, Ludger 2004: Bringen Umgehungsstraßen wirklich Entlastung? Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: [http://www.deutschlandfunk.de/bringen-umgehungsstrassen-wirklich-entlastung.697.de.html?dram:article\\_id=73384](http://www.deutschlandfunk.de/bringen-umgehungsstrassen-wirklich-entlastung.697.de.html?dram:article_id=73384)

INRIX 2017: München Ist Die Verkehrsreichste Stadt Deutschlands Laut INRIX 2016 Traffic Scorecard. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <http://inrix.com/press-releases/munchen-ist-die-verkehrsreichste-stadt-deutschlands-laut-inrix-2016-traffic-scorecard>

Jaeger-Dabei 2016: Erster selbstleuchtender Radweg Polens bei Linzbark Warminski. W: Ermland Mauren Journal. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <http://ermland-masuren-journal.de/selbstleuchtender-radweg-polen-lidzbark-warminski-ermland/>

Morkisz, Sabina i Gebhard Wulfhorst 2010: Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik – Strategien und Beispiele, in PLANERIN 04/2010, S. 9-11.

Okraszewska, Romanika, Krystian Birr, Lucyna Gumińska and Lech Michalski 2017: Growing role of walking and cycling and the associated risks. W: MATEC Web Conf. Volume 122, 2017, XI International Road Safety Seminar GAMBIT 2016. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: [https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2017/36/matecconf\\_gambit2017\\_01006.pdf](https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2017/36/matecconf_gambit2017_01006.pdf)

Planersocietät 2016: Fußverkehrs-Check, Leitfaden zur Durchführung. Na zlecenie Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-vi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr\\_Checks\\_Leitfaden\\_zur\\_Durchfuehrung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-vi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf)

Federalny Urząd Statystyczny 2016: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2015. Działanie towarzyszące konferencji prasowej z 12 czerwca 2016 r. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2016/Unfallentwicklung\\_2015/Pressebrochuere\\_unfallentwicklung.pdf](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2016/Unfallentwicklung_2015/Pressebrochuere_unfallentwicklung.pdf)

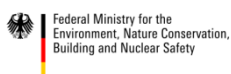
Urban Land Institute 2010: Land Use and Driving: The Role Compact Development Can Play in Reducing Greenhouse Gas Emissions. Washington, D.C.: Urban Land Institute.

Walheim, Petra 2017: Augenärzte im Schwarzwald rollen mit dem Bus an. W: Südwest Presse z 16.02.2017 r. Ostatnia odsłona 27.10.2017 r. pod adresem: <http://www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestumschau/augenaerzte-im-schwarzwald-rollen-mit-dem-bus-an-14454172.html>

© adelphi 2017

Autorki: Camille Serre (serre@adelphi.de), Lisa Schneider (l.schneider@adelphi.de).  
Alt-Moabit 91, 10559 Berlin.

Przy wsparciu:



Projekt jest finansowany przez Niemieckie Federalne Ministerstwo Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Nuklearnego ze środków Doradczego Programu Wsparcia Ochrony Środowiska w krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz innych krajach graniczących z UE. Za merytoryczną opiekę nad projektami, a także administracyjne oraz techniczne zarządzanie programem odpowiada Federalny Urząd Środowiska na zlecenie Federalnego Ministerstwa Środowiska. Za niniejszą publikację odpowiedzialność ponoszą wyłącznie autorzy. <https://low-emission-project.de>