

Polsko-niemiecka współpraca na rzecz niskoemisyjnej gospodarki w miastach

Spotkanie konsultacyjne #4
19 – 21 września 2017 – Essen, Niemcy

Przedstawiciele polskich i niemieckich gmin spotkali się w dniach 19-21 września 2017 r., aby w dyskusji na temat przejścia do gospodarki niskoemisyjnej uwzględnić także zagadnienie zrównoważonej mobilności na poziomie lokalnym. Spotkanie konsultacyjne #4 zostało zorganizowane przez niezależny think tank adelphi oraz Stowarzyszenie Gmin Polska Sieć „Energie Cités” i odbyło się w Essen, [Zielonej Stolicy Europy 2017](#), w ramach [Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności](#).

W jaki sposób kształtować mobilność w mniejszych i większych gminach? Jak uwzględnić aktualne preferencje w zakresie mobilności, wspierając jednocześnie przejście do modelu zrównoważonego? Z jakimi wyzwaniami muszą zmierzyć się polskie i niemieckie gminy, jakie dobre praktyki mogą zachęcić do działania na poziomie lokalnym w obu krajach? Odpowiedzi na te kluczowe pytania szukano podczas trzydniowego spotkania konsultacyjnego.

Po powitalnej mowie programowej, którą wygłosił zastępca nadburmistrza Essen Rudolf Jelinek, Camille Serre (adelphi) otworzyła warsztaty, nakreślając różne aspekty mobilności, wychodzące poza sam wymiar technologiczny. Chodzi tu przecież w końcu o **jakość życia i atrakcyjność gmin**. Kwestia mobilności jest powiązana z zagadnieniami takimi jak **bezpieczeństwo na drogach, zdrowie publiczne, rozwój gospodarczy na poziomie lokalnym, inkluzywność społeczna, gospodarka przestrzenna** oraz – last but not least – **ochrona klimatu**. Dobrze opracowany plan mobilności umożliwiłby przede wszystkim zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, a następnie optymalizację i dekarbonizację pozostałego ruchu. Przy opracowywaniu planu mobilności gminy powinny w pierwszej kolejności dążyć właśnie do

zmniejszenia natężenia ruchu drogowego, a następnie skupić się na rozwiązaniach pozwalających na optymalizację i dekarbonizację pozostałego ruchu. W praktyce oznacza to usprawnienie powiązań między różnymi środkami transportu i przyjęcie technologii o niższych lub zerowych emisjach gazów cieplarnianych.

Intermodalność jako podstawa zrównoważonej mobilności miejskiej

Aktualne tendencje w mobilności opierają się na „intermodalności”, a więc transporcie dóbr lub osób (podczas warsztatów omawiano transport pasażerski) z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych środków transportu podczas jednego, nieprzerwanego przejazdu. **Daniel Krajewicz (Niemiecka Agencja Kosmiczna, wydział transportu miejskiego)** zaprezentował wyniki trwającego obecnie projektu badawczego na temat mobilności miejskiej, w którym dokonano analizy preferencji pasażerów i możliwości wprowadzenia intermodalności na przykładzie Berlina. Połączenie transportu rowerowego i publicznego lub samochodowego i publicznego na obszarach odległych zwiększa wydajność systemów mobilności. Na przykład w Berlinie przejazd rowerem i środkami komunikacji miejskiej często zajmuje tyle samo lub nawet mniej czasu niż pokonanie tego samego odcinka własnym samochodem.

Największy wpływ na wybór środka transportu ma wiek pasażera i rodzaj aktywności. Coraz częściej głównym czynnikiem jest jednak **dostępność**. Pasażerom zależy przede wszystkim na tym, by w jak najkrótszym czasie dotrzeć z punktu A do punktu B. **Krótkie czasy przesiadek** przy zmianie środka transportu, a więc także **wydajny system transportu publicznego**, są kluczowe dla sprawnego systemu komunikacji miejskiej.

Mobilność w mniejszych gminach

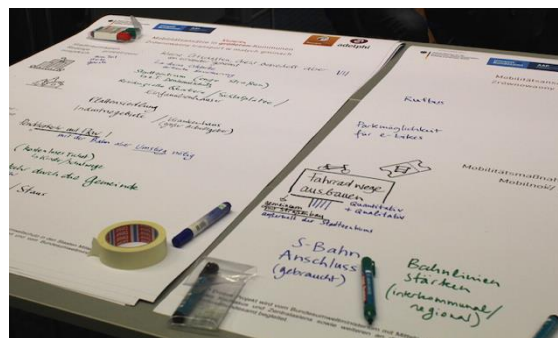
Poza gęsto zaludnionymi obszarami miejskimi najpopularniejszym środkiem transportu w Polsce i w Niemczech jest prywatny samochód (niemal 75% wszystkich przejazdów na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia odbywa się w Niemczech przy użyciu prywatnego samochodu¹). **Matthias Toups (Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW)** zauważył, że największe wyzwanie dla gmin stanowi dostosowanie rozwiązań w zakresie mobilności do struktury demograficznej, zmieniającej się zarówno w Polsce, jak i w Niemczech. Następnie przedstawił przykłady rozwiązań przetestowanych w małych gminach w Niemczech, np. **węzeł przesiadkowy w wiejskiej gminie Altenbeken**, aplikacje do planowania przejazdu transportem publicznym, proste rozwiązania służące ułatwieniu wspólnych przejazdów samochodem, zadane parkingi rowe-rowe na stacjach autobusowych i rozwiązania „mobilnego miasta” takie jak „mobilny lekarz” czy „mobilny sklep spożywczy”, szczególnie przydatne dla osób starszych. Publiczność oceniła zaprezentowane przykłady jako inspirujące, podkreślając, że niektóre z nich da się wprowadzić w życie w reprezentowanych przez nich gminach. Następnie uczestnicy przedstawili, jak wygląda mobilność w ich gminach z uwzględnieniem różnych rodzajów przestrzeni publicznej w gminie, dominujących preferencji transportowych i najpopularniejszych środków transportu oraz zróżnicowanych rozwiązań w zakresie mobilności. Wyniki zostały zapisane na plakatach.



¹ Źródło: Eine Nation pendelt, Zeit Online, 2.6.2016. <http://www.zeit.de/feature/pendeln-stau-arbeit-verkehr-wohnt-ort-arbeitsweg-ballungsraeume> Dostęp: 4 września 2017 r.

Mobilność w większych gminach

Dorota Gajda-Kutowińska (Urząd Miasta Gdyni) przedstawiła najważniejsze elementy koncepcji Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP (Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) oraz czynniki, które przyczyniły się do sukcesu powiązanego z planem złożonego procesu rozwoju i ewaluacji. Podkreśliła znaczenie nowoczesnych technologii takich jak **modelowanie** i opracowywanie **konkretnych scenariuszy** oraz **ściślej i interaktywnej współpracy między podmiotami**. Łatwiej określić jasne i osiągalne cele oraz stworzyć szczegółowy plan działań, co ma kluczowe znaczenie dla efektywnej realizacji SUMP, gdy plan ten jest **opracowywany wewnątrz** przez samo miasto. Wszyscy uczestnicy zgodzili się, że konieczne jest przyjęcie planu SUMP przez radę miasta, co miało miejsce w Gdyni w październiku 2016 r.



Krzysztof Serafiński (Wydział Komunikacji i Drogownictwa, Urząd Miasta Dąbrowy Górniczej) zabrał głos w dyskusji, przedstawiając „Koncepcję promocji zielonej mobilności” stworzoną przez miasto w 2012 roku, mającą na celu m.in. **wyprowadzenie ruchu ulicznego poza centrum miasta** przy jednoczesnym **powiększaniu przestrzeni dla pieszych i rowerzystów**. Z myślą o przedmieściach urząd miasta planuje utworzenie **węzłów przesiadkowych** oraz **zwiększenie wydajności transportu autobusowego** w całej aglomeracji.

Przedstawiciele dużych miast zgodzili się, że **korki** spowodowane popularnością samochodu jako środka transportu to jeden z najbardziej palących problemów. Przy pokonywaniu krótszych odcinków mieszkańcy coraz częściej decydują się na rower lub ruch pieszy. Wśród innych rozwiązań w zakresie mobilności zaproponowanych dla i przez przedstawicieli dużych miast znajdują się: **zintegrowane systemy taryfowe**, **zniżki dla firm**, **systemy wypożyczania rowerów**, **sakaz wjazdu do centrum miasta dla samochodów lub podwyżki opłat za parkowanie**, **car-sharing**, **systemy Park & Ride** oraz **zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów**.

Dalsze informacje na temat mobilności zarówno w mniejszych, jak i większych miejscowościach zostaną opublikowane w formie broszury informacyjnej.

Atrakcyjna oferta w zakresie mobilności

Zachęcenie mieszkańców do korzystania z rozwiązań ekologicznej mobilności w wielu europejskich krajach wciąż pozostaje wyzwaniem. W większości państw Europy Zachodniej liczba samochodów na 1000 mieszkańców zmniejsza się lub rośnie powoli, podczas gdy w większości polskich województw wyższy standard życia przełożył się na zwiększenie liczby samochodów na ulicach. **Jan Jakiel (SISKOM i Urząd m. st. Warszawy)** zaprezentował uczestnikom kilka czynników, które koniecznie należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu alternatywnej infrastruktury mobilności, aby zwiększyć jej atrakcyjność, a tym samym ułatwić odejście od transportu samochodowego:

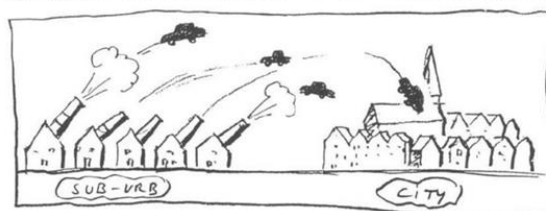
- Spowolnienie ruchu drogowego przy jednoczesnej zmianie polityki parkingowej dla samochodów prywatnych oraz rozbudowie infrastruktury pieszej, rowerowej i transportu publicznego
- Zapewnienie ciągłej, bezpośredniej, bezpiecznej i wygodnej infrastruktury rowerowej
- Zwiększenie częstotliwości kursowania, punktualności i niezawodności transportu publicznego
- Ułatwienie korzystania z transportu publicznego m.in. poprzez zapewnienie lepszej czytelności i dostępu do rozkładów jazdy oraz taryf biletowych, wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowego i/lub zwiększenie dostępności dla wszystkich (w tym dla dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych)

Mobilność a zrównoważone planowanie przestrzenne

Joanna Wis-Bielewicz (adelphi) podczas ostatniej sesji w pierwszym dniu warsztatów przybliżyła uczestnikom, jak planowanie rozwoju miasta na poziomie lokalnym zmienia postrzeganie mobilności. Trwające od 40 lat szeroko zakrojone badania prowadzone przez architektów i urbanistów takich jak Leon Krier, Jan Gehl czy Elizabeth Plater-Zyberk umożliwiły opracowanie kompleksowych rozwiązań służących zmniejszeniu zatłoczenia na drogach w dużych i mniejszych miastach. Zróżnicowana funkcjonalnie struktura zabudowy (mixed use) i powrót do „miasta

mniejszych społeczności”² umożliwiłyby mieszkańcom **zaspokajanie codziennych potrzeb takich jak zakupy, edukacja dla dziecka czy rozrywka bez konieczności wyjeżdżania poza najbliższą okolicę**, a więc także pokonywania długich odcinków. Badania dowodzą też, że usługi dostępne w najbliższym otoczeniu (do 400 m) i w dzielnicy (do 1000 m) mogą przyczynić się do **zmniejszenia wykorzystania samochodu nawet o 40%**³. Takich interwencji w tkankę miejską dokonywano już w niektórych polskich miastach, co pokazuje przykład liczącej 10 000 hektarów dzielnicy **Gdynia Zachód**, przedstawiony podczas warsztatów przez **Janę Jakiel**.

NOT THE CAR BUT THE SUBURBAN HOME IS THE DEADLY WEAPON



DAILY SUBURBAN MORTARFIRE AGAINST URBAN CENTERS

Promocja kultury rowerowej

Ekspert i praktyk **Jürgen Lenz (Filderstadt)** opowiedział o pozytywnych doświadczeniach przy tworzeniu kultury rowerowej w reprezentowanym przez niego małym mieście położonym niedaleko Stuttgartu. W oparciu o własne doświadczenia stwierdził on, że do najważniejszych działań w tym zakresie należą: **zwiększanie uznania dla rowerzystów oraz ich widoczności na ulicy, rozwiązywanie konfliktów o przestrzeń na drodze (w szczególności między rowerzystami i kierowcami) oraz włączanie różnych osób oraz jednostek organizacyjnych gmin w planowanie i realizację tych działań**. W Filderstadt w pierwszej kolejności skupiono się na infrastrukturze rowerowej, co przyczyniło się do zwiększenia świadomości rowerowej wśród mieszkańców miasta, ale także wśród lokalnych i regionalnych decydentów. To z kolei umożliwia przejście do następnego kroku, jakim jest **uzasadnienie konieczności większych inwestycji**.

² Bofill Ricardo, Krier Léon (1985): Architecture, urbanism and history. The Museum of Modern Art.

³ Urban Land Institute. Land Use and Driving: The Role Compact Development Can Play in Reducing Greenhouse Gas Emissions. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2010

Ponadto przedstawiciele dwóch polskich miast zaprezentowali systemy wypożyczania rowerów w ich miejscowościach. **Bogusław Prokop (Białystok)** pokazał, jak **początkowe inwestycje w infrastrukturę rowerową i kampanie służące zwiększeniu świadomości przyczyniły się do lepszego zrozumienia potrzeb mieszkańców oraz zwiększenia liczby użytkowników systemu wypożyczania rowerów BiKeR** po jego wprowadzeniu w 2014 r. Działania te obejmowały m.in. rozbudowę sieci dróg rowerowych (z 48 km w roku 2010 do 112 km w roku 2017), kampanie informujące o możliwości dotarcia do najważniejszych miejsc przy użyciu różnych środków transportu, ankiety dla pasażerów i konkursy szkolne, w wyniku których przeprowadzono działania na skalę lokalną. Swoją sukces system BiKeR zawdzięcza także Strategii Rozwoju Miasta (przyjętej w 2010 r.) zawierającej promocję roweru jako równoprawnego środka transportu obok komunikacji miejskiej oraz wprowadzonym zniżkom na korzystanie z rowerów BiKeR dla pasażerów białostockiego transportu publicznego.

Piotr Sołtysek (Bielsko-Biała) przedstawił wprowadzony w 2014 roku system wypożyczania rowerów **BBbike**. Dziś mieszkańcy mają do dyspozycji 122 rowery, a system liczy ponad 4000 zarejestrowanych użytkowników. Miasto odnotowuje znaczący wzrost liczby użytkowników w weekendy. Bielsko-Biała leży w górach, co sprawia, że miasto jest atrakcyjne dla turystów, ale jednocześnie mało przyjazne mieszkańcom w kwestii zrównoważonej mobilności. Obecnie testowana jest więc możliwość wprowadzenia rowerów elektrycznych Pedelec, co zwiększyłoby popularność całego systemu.

Zalety transportu miejskiego

Ruch pieszy i rowerowy może okazać się korzystny zarówno dla mieszkańców, jak i lokalnych firm. **Sebastian Lenz (Stowarzyszenie Transportu Miejskiego w Badenii-Wirtembergii)** przedstawił różne rodzaje korzyści i promocji ruchu pieszego i rowerowego w oparciu o dane pochodzące z gmin w Niemczech, a także w innych państwach europejskich. Statystyki dowodzą, że **wykorzystanie samochodu niezbędne jest tylko podczas 6% zakupów**. Mimo to ten środek transportu wybierany jest w 70% przypadków⁴. Jednocześnie **osoby poruszające się pieszo zazwyczaj wydają więcej pieniędzy** niż ci, którzy na zakupy jadą

samochodem. Właściciele lokalnych sklepów i lokali usługowych nie znają jednak preferencji swoich klientów w zakresie mobilności, co utrudnia przeprowadzenie prostych działań w celu zwiększenia wygody i dostępności ruchu pieszego i rowerowego. Gminy, we współpracy z lokalnymi podmiotami, mogą pomóc w zwalczaniu tych problemów, np. prowadząc kampanie (tak jak w [Karlsruhe](#) (DE)) lub wspólne akcje z właścicielami lokalnych firm czy też (potencjalnie partycypacyjną) "ewaluację ruchu pieszego" ([program finansowany przez kraj związkowy Badenia-Wirtembergia](#) (DE)) służącą rozpoznaniu przeszkód dla pieszych, jakie pojawiają się na ulicach.



Podczas drugiej części warsztatów uczestnicy pracowali w grupach składających się odpowiednio z przedstawicieli dużych, średnich i małych miast, dyskutując o tym, **w jaki sposób mogliby zachęcić innych do korzystania ze środków transportu publicznego**, a także o tym, **jakie pomysły sprawdziłyby się w ich własnym mieście**. Wśród propozycji znalazły się wyścigi rowerowe we współpracy ze sklepami rowerowymi i miejscowymi bankami, kampanie informujące o możliwości dotarcia do najważniejszych miejsc przy użyciu roweru lub pieszo, wizyty studyjne w gminach posiadających zrównoważony transport w celu podniesienia stanu wiedzy lokalnych decydentów, wprowadzenie rowerów jako służbowych pojazdów dla pracowników jednostek gminnych oraz zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla rowerów.

Transformacja systemu mobilności oraz e-mobilność – dwie wizje

Pod koniec warsztatów odbyła się debata na temat ekologicznej transformacji sektora mobilności i znaczenia e-mobilności w polskim i niemieckim systemie prawnym. **Marcin Korolec (były Minister Środowiska, obecnie prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych)** dowodził, że elektromobilność w Polsce może zwiększyć naszą konkurencyjność, ponieważ rynek pojazdów elektrycznych powiększa się i może ułatwić **niezależnienie się od dostaw paliw kopalnych z zagranicy**. Aby utrzymać konkurencyjność w obliczu

⁴ AGFK Bayern (Hrsg.) 2016: WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel.

rewolucji w zakresie mobilności w Chinach (sprzedaż pojazdów elektrycznych dwukrotnie wyższa niż w Stanach Zjednoczonych, w tym 100 000 elektrycznych autobusów), Europa musi wprowadzić zbiór przepisów na poziomie instytucjonalnym. Marcin Korolec przedstawił także warunki niezbędne dla rozwoju elektromobilności w Polsce. **Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrs-wende)** wskazała na konieczność daleko idących przemian w dziedzinie mobilności. Podkreślała, że w ciągu ostatnich 25 lat branży tej nie udało się zredukować emisji gazów cieplarnianych do zera. Według niej należy zmniejszyć natężenie ruchu drogowego, aby stworzyć atrakcyjną przestrzeń publiczną. Samochody elektryczne przyczyniają się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza, nie rozwiązują jednak problemu zatłoczonych ulic. Procesy dekarbonizacji, digitalizacji i „deprywatyzacji” (czyli współdzielonej mobilności – shared mobility) muszą przebiegać jednocześnie, aby mogły powstać nowe perspektywy dla transportu miejskiego. Uczestnicy omawiali także kwestię wytwarzania energii elektrycznej, powiązaną z ochroną klimatu i elektromobilnością. W zależności od priorytetów (np. ochrona klimatu lub jedynie jakość powietrza) administracja

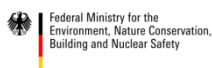
rządowa lub samorządowa może zastosować różne rozwiązania.

Partnerstwa gmin na rzecz redukcji emisji

Warsztaty umożliwiły nie tylko dyskusję na temat mobilności, ale też stanowiły okazję do spotkania dla przedstawicieli czterech partnerstw na rzecz redukcji emisji wspieranych w ramach tego projektu. Przygotowali i zaprezentowali oni przed całą grupą plakaty przedstawiające aktualny stan współpracy przy wspólnych (lub równoległych) projektach z zakresu działań edukacyjnych, kultury i infrastruktury rowerowej oraz modernizacji energetycznej. Więcej informacji znajduje się w sekcji dotyczącej partnerstwa na stronie internetowej projektu dostępnej w językach polskim i niemieckim.



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, Kaukazu i Azji Centralnej. Jest nadzorowany przez Federalne Ministerstwo Środowiska (BMUB) i Federalną Agencję Ochrony Środowiska (UBA).