

WDROŻENIE IDEI ŁAGODNEJ MOBILNOŚCI W GRAZU

Wysoka jakość życia jest w mieście najważniejsza. Wraz z jej pogarszaniem cierpi wizerunek miasta jako dobrego miejsca do życia. Konsekwencją złej jakości życia jest wyprowadzanie się mieszkańców, a to z kolei ma fatalny wpływ na ekonomiczną sytuację miasta. W artykule przedstawiono działania wdrażające nową ideę łagodnej mobilności w mieście. Zgodnie z nowym podejściem, miasto otwiera się na ruch rowerowy, intensywnie rozwija komunikację miejską, wyznacza strefy ruchu z prędkością ograniczoną do 30 km/h, w nowoczesny sposób rozwiązuje zapotrzebowanie na miejsca parkingowe i korzysta z nowoczesnych technologii, które ograniczają emisję zanieczyszczeń.

Priorytet dla mieszkańców

Miasto Graz przykłada duże znaczenie do dobrej jakości życia we wszystkich jego aspektach. Dobra jakość życia to nie jedynie niezniszczone środowisko, idealne warunki życia i atrakcyjne warunki ekonomiczne i gospodarcze, ale też warunki zapewniające możliwość wygodnej indywidualnej mobilności. Według koncepcji tzw. łagodnej mobilności pierwszeństwo w przemieszczeniach po mieście stracił samochód. Tak jednak nie zawsze było. W latach 50. i 60. planowanie dróg było niemal całkowicie podporządkowane indywidualnemu transportowi samochodowemu. Nie ma się czemu dziwić, biorąc pod uwagę niedużą liczbę samochodów na drogach i nieprzewidywalny wzrost liczby rejestrowanych pojazdów silnikowych. Takie patrzenie, wraz z dramatycznym wzrostem ruchu samochodowego, doprowadziło do poważnych problemów drogowych i środowiskowych.

Dlatego właśnie Graz pożegnało się z taką filozofią planowania dróg i zaczęło szukać nowych rozwiązań. Zgodnie z nowym podejściem, miasto otwiera się na ruch rowerowy, intensywnie rozwija komunikację miejską, wyznacza strefy ruchu z prędkością ograniczoną do 30 km/h, w nowoczesny sposób rozwiązuje zapotrzebowanie na miejsca parkingowe i korzysta z nowoczesnych technologii, które ograniczają

emisję zanieczyszczeń. Spadek wypadków drogowych w strefie ograniczonej prędkości potwierdza słuszność przyjętej filozofii. Wszystkie działania są wynikiem wprowadzenia wytycznych dotyczących ruchu z 2000 roku oraz łagodnej mobilności, filozofii Grazu w zakresie organizacji ruchu, która pochodzi z wielu unijnych programów i zyskała międzynarodowe uznanie.

Pionierem tej koncepcji był miejski radny ds. ruchu i były wiceprezydent Grazu, pan Erich Edegger. Nawet wobec wielu przeciwności ten pasjonat podróży rowerowych nie poddał się i nigdy nie ustął w przekonywaniu ludzi do korzyści, jakie przynoszą nowatorskie rozwiązania. Nigdy nie stracił z oczu wizji i przekonania, że mieszkańcom należy udostępnić ich przestrzeń. Kładł szczególny nacisk na stworzenie warunków dla najsłabszych jednostek funkcjonujących w systemie. Ludzie starsi, niepełnosprawni, rodzice z małymi dziećmi, piesi, rowerzyści to ci, których sposób przemieszczania się w największej mierze pozostaje bez wpływu na środowisko.

Celem koncepcji łagodnej mobilności było wykorzystanie wszystkich środków transportu w możliwie najbardziej ekologiczny sposób. Za kluczowe uznano następujące aspekty:

- większe bezpieczeństwo dla wszystkich uczestników ruchu,
- przyjazną środowisku i wydajną organizację ruchu, w której rezygnuje się ulic, które nie są niezbędne,
- jak najbardziej atrakcyjną przestrzeń dla pieszych.

Oczywiście wytyczne te powodują konflikty interesów. Ograniczenia indywidualnego ruchu samochodowego wywołały gorące dyskusje, które trwają do dziś. Konflikt interesów jest przyczyną opóźnień i niepowodzeń w realizacji tej filozofii, które zdarzały się zarówno w przeszłości, jak i obecnie.

Graz – zróżnicowane miasto

Graz ma wiele twarzy: Europejska Stolica Kultury, Miasto Dziedzictwa Kulturowego UNESCO, twierdza rowerów, siedziba wielu noblistów i wielokulturowe centrum. Miasto przedstawia się czasami jako metropolia, a innym razem jako oaza ciszy i spokoju o śródziemnomorskim charakte-

¹ Urząd Miasta Graz, Referat Programów Europejskich, Gerhard.ablasser@stadt.graz.at

rze. Ale Graz zawsze zachwyca turystów, nie pozwalając im nie ulec swojemu urokowi. Przez wieki, a raczej przez tysiąclecia, rejon Grazu był miejscem, gdzie ludzie chętnie się osiedlali. Dziś Graz ma obszar 128 km², na którym mieszka 350 tysięcy ludzi. Nazwa miasta pochodzi z roku 955, kiedy Graz, a raczej „Gradec”, słowiańska nazwa małej twierdzy, został po raz pierwszy wspomniany. Mała forteca znajdowała się na wzgórzu Schlossberg (473 m n.p.m.). W 1128 roku nazwa „Gradec” została zamieniona na „Gracz”, co odnotowano w certyfikacie zachowanym w bibliotece klasztoru Cystersów – Stift Rein – oddalonego o 15 km od Grazu. W 1260 roku Grazowi nadano prawa miejskie i herb.

W latach 1438–1493 Graz przeżywał pierwszy okres rozkwitu, kiedy arcyksiążę Fryderyk V, późniejszy cesarz Fryderyk III, zbudował nad rzeką Mur swoją rezydencję i zabudowę wokół katedry – stare miasto „Koronę Miasta”. Drugi okres szczególnego rozwoju miasta przypada na czasy arcyksięcia Karola II, który otworzył pierwszy jezuicki uniwersytet, zapoczątkowując tym rozwój centrum nauki i badań, którym Graz jest do dzisiaj. W mieście studiuje dziś ok. 40 tysięcy studentów w czterech uniwersytetach.

Okres wzmożonego rozkwitu z końca wieków średnich dziś można obserwować dzięki bogatej zabudowie centrum miasta, które cieszyło się już wówczas opinią miejsca, gdzie doskonale się żyje. Zamożność miasta przyciągała jednak wielu grabieżców i dlatego twierdza na wzgórzu Schlossberg została rozbudowana i umocniona pod koniec XVI wieku, a w 1642 roku dobudowano arsenał. Do dziś ok. 32 tysiące elementów uzbrojenia z tamtych czasów można oglądać w muzealnym arsenale, który jest największą tego typu kolekcją na świecie. Ostatecznie z fortecą i fortyfikacjami rozprawił się Napoleon, który dekretem wydanym w konsekwencji traktatu z Schönbrunn nakazał jej zburzenie, prawdopodobnie dlatego, że napoleońska armia nie zdołała jej zdobyć.

Od XIX wieku Graz zaczął od nowa się rozwijać: w 1868 roku otwarto miejski park, w 1887 zaczął funkcjonować pierwszy konny tramwaj, a potem zbudowano operę i wielki miejski szpital. W 1938 roku Graz miał już 16 dzielnic.

Graz – centrum gospodarcze i kulturalne

Pod koniec XX wieku Graz stawał się coraz bardziej znanym na mapie światowej. W 1999 roku stare miasto zostało wpisane na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, a kościół na Mariatrost podniesiony do godności bazyliki. W 2002 roku, miejskie centrum wystawiennicze zostało otwarte Światowym Spotkaniem Buddystów „Kalachakra” z udziałem Dalajlamy, co było wyraźnym znakiem, że w mieście toczy się międzykulturowy i międzyreligijny dialog. W 1979 roku Graz został uhonorowany Nagrodą Europy, a w 2003 został Europejską Stolicą Kultury. W kolejnych latach powstały dwa nowoczesne obiekty, które przyniosły miastu międzynarodową sławę: wyspa na rzece Mur – Murinsel oraz Muzeum Sztuki Współczesnej. Tytuł Europejskiej Stolicy Kultury zobowiązuje, ale też i świadczy o bogactwie życia kulturalnego, jakie się w nim toczy,

a więc są i festiwale: „Styriarte”, „Steirischer Herbst”, „Forum Stadtpark” oraz „Camera Graz” i inne.

Średnio co trzeci mieszkaniec Styrii – kraju związkowego, którego Graz jest stolicą – pracuje właśnie tutaj. Największymi pracodawcami są Auto Cluster („Magna Steyer”) i przedsiębiorstwo handlu zagranicznego AVL. Firmy mają wsparcie instytucji naukowo-badawczych i Austriackiej Akademii Nauk. Centra wiedzy, które zajmują się różnymi dziedzinami, od biokatalizy po wirtualne silniki samochodowe, są źródłem wszechstronnej wiedzy i innowacji. Graz ma status centrum biznesowego również dzięki swojemu znakomitemu położeniu w centrum południowo-wschodniej Europy. W promieniu 300 km leży Wiedeń, Linz, Salzburg, a także Budapeszt, Zagrzeb, Ljubljana i Triest. Chcąc poprawić dostępność miasta, rozbudowano lotnisko, zbudowano szybką linię kolejową i tunel Semmering.

Miasto dla samochodów czy więcej przestrzeni dla ludzi

Przez długi czas samochód był symbolem pełnej mobilności. Dziś, bardziej niż kiedykolwiek, rozwiązanie takie mogłoby funkcjonować doskonale: mobilność jest większa niż kiedykolwiek. Jednak nierzadkie są wypadki drogowe, a środowisko jest zanieczyszczane spalinami i hałasem z powodu niekończącego się wzrostu liczby pojazdów na drogach. Marzenie o nieograniczonej mobilności zmieniło się w koszmar.

Pierwszy samochód w 1886 roku był epokowym wynalazkiem. Od kiedy Karl Friedrich Benz wyjechał swym trójkołowym, jednokonnym „silnikowym powozem”, samochód stał się symbolem innowacji technicznej i rozwoju gospodarczego, a także statusu społecznego. Nasze ego widzi nas w samochodzie i być może dlatego dyskusja o pojazdach często nie wychodzi poza poziom emocji.

Podobnie jak w wielu europejskich i północnoamerykańskich krajach, także w Grazu polityka dotycząca ruchu drogowego przez długi czas koncentrowała się na indywidualnym transporcie samochodowym, obiecując wiele korzyści (i bez wątpienia czyni tak do dziś). Polityka transportowa była nastawiona na rozwój sieci drogowej. Drogi o najwyższej przepustowości miały za zadanie utrzymywanie płynnego ruchu i w ten sposób zapobiegać dużej emisji spalin i zużyciu paliwa. Aby zapewnić płynny ruch samochodów, zamykane były linie tramwajowe: np. linia 2 z Glacis była stopniowo zamykana w latach 1962–1971, linia 3 do Gösting – od 1955 do 1957. W 1950 roku sieć tramwajowa Grazu miała 41,3 km, a 10 lat później została skrócona do 29,3 km. Ostatnia linia trolejbusowa w Grazu między Griesplatz i Strassgang została zamknięta po 28 czerwca 1967 roku.

Nie tylko transport publiczny został ograniczony. Również wiele pustych miejskich przestrzeni przeznaczono dla samochodów i ruchu ulicznego. Zielone przestrzenie i dziedzińce zostały zamienione w parkingi – wiele parków i drzew stało się ofiarami asfaltowych nawierzchni. Inwestycja jednak się nie zwróciła. Więcej przestrzeni dla ruchu spowodowało większy ruch, co dziś jest oczywistością. Znowu pojawił się problem złej mobilności, wróciły

opóźnienia, nawet w większym wymiarze. Rosnąca liczba samochodów w ruchu ulicznym spowodowała zanieczyszczenie środowiska, a ryzyko oddziaływania pyłów na zdrowie ludzkie powiększyło się zarówno w mieście, jak i jego okolicach.

Niekorzystne warunki klimatyczne miasta położonego w dorzeczu rzeki Mur razem ze zjawiskiem inwersji temperatury, które często zdarza się zimą w Grazu, regularnie skutkują zanieczyszczeniami wykraczającymi poza poziomy norm. W latach 70. i 80. smog często wisiał nad Grazem, dziś zdarzają się tlenki azotu i ozon w lecie. W 1987 roku miasto stanęło wobec poważnej prognozy: eksperci ds. transportu orzekli, że przed 2010 rokiem o 25% wzrośnie liczba pojazdów w mieście. Zła jakość powietrza, niesłychanie krytykowany poziom hałasu i niebezpieczna sytuacja na drogach w latach 70. spowodowały zmianę myślenia władz miejskich. Miasto zdecydowało zrezygnować z priorytetu dostępności samochodowej.

Decyzja wynikała też z historycznej struktury miasta. Średniowieczne centrum Grazu nie było, oczywiście, zbudowane dla ruchu samochodowego: wąskie uliczki ukazywały swoje piękno, ale bez samochodów. Celem władz miasta była poprawa jakości życia, ale bez ograniczania możliwości przemieszczania się. Chcąc świadomie rozwijać ruch w Grazu i regionie, zbierano i oceniano dane i informacje na temat aktualnej sytuacji. Eksperci opracowali trzy scenariusze zawierające różne rozwiązania i wynikające z nich konsekwencje w perspektywie czasowej do 2010 roku:

- kontynuacja starego myślenia,
- miasto przyjazne samochodom,
- łagodna mobilność.

W wyniku analizy trzech opcji stwierdzono, że scenariusz łagodna mobilność nie tylko poprawi jakość życia mieszkańców Grazu, ale także usprawni miejską mobilność. I tak idee zawarte w tym scenariuszu stały się podstawą przyjętych w 1992 roku przez Radę Miasta Grazu: „Wytycznych do polityki transportowej 2000”, które były spójne z „Austriacką Koncepcją Zintegrowanego Transportu 1991” i „Styryjskim Programem Zintegrowanego Transportu 1991”.

Ruch drogowy w Grazu

Ponad 184 tysiące ludzi pracuje w Grazu, a wielu z nich dojeżdża codziennie z różnych obszarów położonych poza granicami miasta. Koncepcja zintegrowanego transportu z 1995 roku zakładała 70 tysięcy osób dojeżdżających, ale dziś ich liczba się podwoiła z powodu niższych kosztów mieszkań, a równocześnie atrakcyjniejszego środowiska naturalnego na terenach podmiejskich i wzrostu społeczności samochodowej. Zgodnie z obserwowanym trendem liczba podróżujących z obszarów podmiejskich będzie rosła, co powiększy problem ograniczonej przepustowości systemu drogowego. Dlatego koncepcja łagodnej mobilności ma na celu zmniejszenie liczby podróżujących prywatnymi samochodami i zachęcenie ich do korzystania z transportu publicznego.

Zarządzanie parkingami z nowymi obiektami typu *park and ride* (jak niedawno otwarty na Magna Steyer) w połączeniu z nowymi drogami oraz nowym centrum przesiadkowym komunikacji lokalnej powinny zmniejszyć ruch drogowy w Grazu.

Codziennie 52 tysiące mieszkańców Grazu korzysta z 40 tysięcy samochodów w dojazdach do pracy. Każdego dnia również 136 tysięcy mieszkańców z obszarów podmiejskich przyjeżdża do miasta w 100 tysiącach samochodów. Średnio 220 tysięcy pojazdów przejeżdża dziennie przez miasto, a 47 tysięcy przyjeżdża do Grazu transportem publicznym.

Kontynuacja starego myślenia

Według tego scenariusza nastąpiłby wzrost wielkości ruchu prywatnych samochodów osobowych o 30%, przy znaczącym zmniejszeniu ruchu rowerowego i pieszego oraz wykorzystania transportu publicznego. Hałas drogowy i emisja spalin miałyby negatywny wpływ na mieszkańców i środowisko. Zmniejszyłoby się bezpieczeństwo najsłabszych uczestników ruchu, czyli pieszych i rowerzystów, a także obniżyła jakość życia w mieście i wartość nieruchomości zlokalizowanych w mieście. Zwiększyłaby się liczba mieszkańców wyprowadzających się z miasta na przedmieścia, inwestycje także skupiałyby się poza granicami Grazu.

Miasto przyjazne samochodom

W scenariuszu tym ruch samochodowy jest promowany i wspierany. Część przestrzeni starego miasta zostałaby oddana na potrzeby samochodów i ich parkingów. Ruch uliczny zwiększyłby się do 70%, a o 30% wzrosłaby liczba miejsc parkingowych. W tym rozwiązaniu negatywne skutki scenariusza pierwszego zostałyby jeszcze powiększone i uwidaczniałyby się na większą skalę.

Łagodna mobilność

Trzeci scenariusz proponował poprawę warunków życia mieszkańców środowiska i bezpieczeństwa ulicznego. Promuje podróże piesze i rowerowe oraz transport publiczny. Koncepcja ta proponuje działania kontrolne, które ograniczą ruch samochodowy do koniecznego minimum i pomogą zredukować niepotrzebne podróże na rzecz „łagodnych” możliwości przemieszczania. Wynikiem tego zmniejszyłoby się zanieczyszczenie powietrza, a wzrosłoby bezpieczeństwo i jakość życia. Zasady łagodnej mobilności służące za wytyczne polityki transportowej obejmowały pięć celów wraz ze strategiami ich wdrożenia, które faktycznie przyczyniły się do realizacji celów.

Radykalna zmiana polityki dotyczącej ruchu drogowego

Realizatorzy „Wytycznych do polityki transportowej 2000” mieli przed sobą drugą i trudną drogę. Już na początku lat 70. formułowano pierwsze strategie, które mając na celu zaspokojenie potrzeby przemieszczania się ludzi, miały równocześnie zatrzymać w najwyższym możliwym stopniu negatywne skutki tych podróży w mieście dla środowiska

i dla obywateli. Celem działań jest utrzymanie równowagi pomiędzy szybkim i bezpiecznym docieraniem do celu a najwyższą możliwą jakością życia w mieście.

Potrzebna była zmiana planowania ruchu drogowego. Przez wiele lat koncepcje planowania i budowy dróg oraz transportu publicznego były przygotowywane niezależnie. Wszystkie elementy ruchu miejskiego nie są jednak niezależne. Zapotrzebowanie i podaż mają duży wpływ na wybór środków transportu, zachowania komunikacyjne i, ostatecznie, na całe planowanie miejskie.

Zebrane dane służą jako podstawa dla koncepcji całościowej mobilności obejmującej różne środki transportu. Pomiędzy 1977 a 1985 rokiem eksperci pracowali po raz pierwszy nad rozwiązaniem na temat połączenia różnych środków transportu dla wschodniej części miasta. W tym opracowaniu zwrócono uwagę na wszystkie mocne i słabe punkty tych sposobów podróżowania. Rezultatem tej analizy był wniosek, że tylko poprzez rozbudowę systemu transportu zbiorowego (tramwaj i autobus) można lepiej zarządzać całościową sytuacją komunikacyjną miasta i, równocześnie, środowisko będzie narażone na mniejsze zanieczyszczenie, bez konieczności ograniczenia dostępności miejskiej.

Ze wszystkich wspomnianych powodów władze dzielnicy przyjęły pakiet rozwiązań obejmujący szeroki zakres inwestycji w usługi tramwajowe i autobusowe, które wraz z parkingami samochodowymi mogły przynieść korzyści wszystkim zaangażowanym stronom. Pakiet pozwalał na rozwój sieci dróg jedynie wówczas, gdy mieszkańcy nie doświadczali niepotrzebnie skutków jej oddziaływania. Przepustowość sieci ulic w centrum miasta nie miała być powiększana, aby nie wzrosła skala ruchu i zagrożenie dla zdrowia spowodowane rosnącą emisją cząsteczek dwutlenku węgla.

Dostępność dzięki wykorzystaniu wszystkich środków transportu

Pierwszym założeniem planu nowego ruchu drogowego w mieście było umożliwienie dostępu do wszystkich obszarów miasta, dojazdów do odległych destylacji i transport towarów. Nie tylko samo miasto, ale i wszystkie jego obszary powinny być dostępne nie jedynie samochodami prywatnymi, ale przede wszystkim komunikacją zbiorową, którą trzeba promować wśród mieszkańców, jako sposób na czysty i bezpieczny sposób przemieszczania się. Celem polityki było zapewnienie mieszkańcom bezpieczniejszych, bardziej przyjaznych środowisku i przystających do specyfiki miasta, warunków ruchu drogowego.

Nadmierna rozbudowa osiedli mieszkaniowych i centrów handlowych skumulowana na przedmieściach miast jest jednym z większych problemów naszych czasów. Koncepcje takiego planowania skutkują nie tylko większym zapotrzebowaniem na pojazdy samochodowe, ale i przyciągają zmotoryzowanych podróżnych. To w tym zakresie przed miejskimi planistami stoją największe wyzwania, polegające na znalezieniu sposobu na skrócenie odległości i umożliwienie podróżnym pokonywania ich pieszo lub rowerem.

Współczynnik udziału rowerzystów i pieszych w całościowym ruchu powinien nadal wzrastać. Zakładano także, że musi zachodzić ekologiczna i ekonomiczna interakcja wszystkich środków transportu tzn. osiągnięcie akceptowalnego wpływu na środowisko dzięki popularyzacji transportu publicznego i proporcjonalnemu zmniejszeniu indywidualnego ruchu samochodowego.

Udział społeczny

Większość mieszkańców odczuwa na codzień skutki ruchu drogowego, dlatego wielu z nich jest świadomych rozmiaru problemu. Polityki dotyczące ruchu drogowego są przyjmowane demokratycznie i dlatego „Wytyczne dotyczące łagodnej mobilności” były wynikiem długiej debaty publicznej i wymiany informacji między ekspertami, obywatelami i politykami. Z tego powodu poziom akceptacji dla tej polityki jest wysoki, a w konsekwencji akceptowane są też podjęte działania i rozwiązania. Było to zresztą przedmiotem badań opinii przeprowadzonych w lipcu 1995 roku.

Zintegrowany rozwój ruchu drogowego w Grazu

Następnym krokiem w kierunku łagodnej mobilności była koncepcja zintegrowanego rozwoju ruchu drogowego przyjęta przez Radę Miasta w końcu 1995 roku. Wdrażanie oparto na 215 punktach, przedyskutowanych i określonych przez ekspertów. Koncepcja ta obejmuje zarówno projekty ogniskowe, wytyczne do pracy codziennej, jak i działania w zakresie polityk transportowych dotyczących obszarów wokół Grazu, Kraju Związkowego Styrii i całego kraju.

Aby ruch drogowy spowodowany potrzebami handlowymi, dojazdami do pracy sprowadzić – szczególnie w centrum miasta – na „konieczny” poziom, potrzebny jest nowy sposób jego zarządzania. Strefy ruchu pieszego, ścieżki rowerowe i obszary o prędkości ograniczonej do 30km/h znacząco poprawiły sytuację w mieście. Nowa organizacja ruchu oparta została na centralnych strefach pieszych, które są jedynie przecinane przez trasy transportu publicznego i ścieżki rowerowe. Drogi pozostają otwarte dla mieszkańców i samochodów dostawczych. Chcąc poprawić trudną sytuację parkingową wzdłuż ulic, w ciągu ostatnich kilku lat otwarto w centrum miasta kilka nowych podziemnych garaży. Obszar ten graniczy ze strefą niebieską oferującą miejsca parkingowe na limitowany czas, która rozciąga się do pierwszej obwodnicy miasta. Jedynie mieszkańcy nie mają ograniczeń w parkowaniu na tym obszarze, dojeżdżający spoza miasta powinni korzystać z parkingów *park and ride*, które mają dobre połączenie z miejską komunikacją zbiorową.

Przestrzeń dla ludzi

Spacerowanie to nie tylko jedna z podstawowych form poruszania się ludzi, ale jest też zdrowe dla ciała i układu krążenia. Kto chodzi, więcej widzi, cieszy się otaczającą go przyrodą i sam nie przyczynia się do niekorzystnego wpływu na środowisko. Proporcja udziału pieszych w ruchu w Grazu stopniowo wzrasta przez ostatnie dekady i obecnie wynosi 14%. Przyczyną tego trendu jest dzielenie długich tras. Lokalne sklepy spożywcze oddały klientów wielkim

centrom handlowym, które zapewniają wiele miejsc parkingowych dla swoich klientów. Kumulowanie rozbudowy na peryferiach i rozwój motoryzacji dały ludziom przekonanie, że wszędzie, gdzie potrzebują, mogą dotrzeć jedynie samochodem. Dlatego nie jest zaskakujące, że spada udział ruchu pieszych – od 24% w roku 1982, do 21% – w 1991 i do 14% – w 2004 roku.

W 1986 roku Graz rozpoczęło wdrażanie idei łagodnej mobilności dla obszarów w centrum miasta. Historyczne centrum i historyczna część przedmieścia nad rzeką Mur zostały przekształcone w strefy ruchu pieszego, które w niektórych obszarach są dostępne dla ruchu rowerowego.

Rano do stref tych wjeżdżają pojazdy zaopatrzenia. Piesi mogą tu swobodnie się poruszać i nie są narażeni na konsekwencje ruchu samochodowego. Centrum znów stało się miejscem rekreacji i może być wykorzystywane dla różnych aktywności. Na centralnym placu, o powierzchni ok. 11,5 tys. m², który po dwuletnim remoncie został otwarty w 2002 roku, odbywają się turnieje piłki nożnej, plażowej czy koszykówki. Podobnie Karmeliterplatz, po renowacji w 2004, jest teraz ozdobą starego centrum. Zimą w 2005 roku po raz pierwszy urządzono tam publiczne lodowisko.

W 1992 roku Graz otrzymał nagrodę dla „Najbardziej przyjaznego pieszym miasta w Austrii”, a w 1993 i 1994 roku zwyciężył w kampanii „Bezpieczeństwo na drogach dla dzieci” organizowanej przez Austriacką Radę Bezpieczeństwa Drogowego. Wreszcie Graz został uhonorowany tytułem „CiViTAS-owe miasto roku 2008”.

Pomimo otrzymania przeróżnych nagród i wyróżnień Graz nie osiadł jednak na laurach. Celem jest stworzenie całościowej, komfortowej i bezpiecznej sieci dróg dla pieszych. Szczególnie na obrzeżach miasta trzeba podjąć jeszcze wiele działań, aby zapewnić komfort i bezpieczeństwo pieszym. Organizacja dróg dla pieszych kierunków ma umożliwić bezproblemowe i szybkie piesze trasy do obiektów i miejsc w różnych częściach miasta. Zielona sieć, która jest ofertą także dla rowerzystów, ma łączyć różne obszary miasta. Jeśli sklepy, szkoły, przedszkola i przystanki transportu publicznego będą łatwiej dostępne dla pieszych, można będzie unikać podróżowania samochodem. W taki sposób można poprawiać jakość życia w mieście.

Ponadto Graz oferuje wiele atrakcji zarówno mieszkańcom, jak i turystom pieszym. Wyspa na rzece Mur, zaprojektowana przez sławnego amerykańskiego architekta Vito Acconci na 2003 rok, kiedy Graz był Europejską Stolicą Kultury, jest strefą dla pieszych na środku rzeki. W jednej jej części znajduje się amfiteatr, gdzie wystawiane są spektakle, a druga jest zadaszona i tam funkcjonuje kawiarnia z pięknymi widokami. Dwie części łączy wspólny plac zabaw dla dzieci.

Brzegiem rzeki Mur wiedzie promenada otwarta w 2002 roku, wzdłuż której stoją ławki, zorganizowano tereny rekreacyjne i punkty widokowe, a nawet ścianę wspinaczkową. Jest to bardzo popularne miejsce i zawsze tętni życiem.

„Zielona sieć” dla Grazu

„Zielona sieć” została stworzona, aby podnieść jakość życia w mieście. W Grazu wiele zielonych obszarów jest równocześnie trasami łagodnej mobilności. Zielona sieć ma ponad 550 km i służy zarówno pieszym, dzieciom, jak i rowerzystom.

Kiedy ogląda się satelitarne zdjęcie Grazu widać, że jest to zielone miasto. Oczywiście widać to nie tylko z odległości, ale i z bliska. Miasto jest pełne parków, ogrodów, zielonych dziedzińców, alei wysadzanych drzewami. „Zielona sieć” skupia wszystkie zielone strefy, łączy osiedla mieszkaniowe z parkami, ogródkami dziecięcymi i w końcu z lasami, którymi miasto jest otoczone. W wyniku łączenia ścieżki, promenady i drogi rowerowe stają się „zielonymi drogami”. Już w 1980 roku koncepcja ochrony została wpisana w dokumenty planistyczne miasta. Tereny i drogi zielone mają być naturalnie łączone w tkankę miejską, mają ją dopełniać i funkcjonować w kontekście urbanistycznym. Celem długoterminowym jest ochrona istniejących dróg zielonych i tworzenie nowych. „Zielona sieć” ma 4 funkcje:

- przemieszczanie się – zielonymi ścieżkami, drogami z ograniczonym ruchem samochodowym, wzdłuż łąk, rzek (można iść spacerem do sklepu, pracy, przedszkola);
- rekreacja – uprawianie sportu na obiektach do tego przystosowanych, ale też zwykły spacer dla relaksu, bez konieczności wyjeżdżania za miasto dla odpoczynku;
- ekologia – uprawy wielu gatunków roślin, dobry wpływ na klimat (filtrowanie zanieczyszczeń) i powietrze;
- estetyka – tereny i obiekty zielone jako elementy dekoracyjne.

Graz na rowerze

Dzięki wielu nowatorskim ideom promowania ruchu rowerowego Graz nazywany jest „rowerową stolicą Austrii”. Ten kierunek rozwoju jest kontynuowany zwłaszcza wobec uznania roweru za bezwarunkowo łagodny środek mobilności.

Jeżdżenie na rowerze to coś, co robi się w Grazu chętnie. Jeden rzut okiem na główny plac i widać wypełnione parkingi rowerowe, i równie wielu rowerzystów co pieszych. Od początku realizacji łagodnej mobilności miasto postawiło sobie za cel maksymalną popularyzację rowerów, stworzenie wielkiej sieci ścieżek rowerowych. Wiodą one od centrum miasta aż na peryferie, a nawet do miasteczek sąsiadujących z Grazem. W 2008 roku było 110 km ścieżek i dalsze długoterminowe plany intensywnego rozwoju. Celem miasta jest stworzenie sieci 190 km dróg rowerowych, by cykliści mogli szybko i bezpiecznie przejeżdżać przez miasto i je okrążyć. Aby zapewnić rowerzystom jak najkrótsze trasy, miasto otworzyło dla nich drogi jednokierunkowe, a także dało zezwolenie na wjazd do stref bez ruchu. Wyznaczono dużo tras ścieżek rowerowych, a także wiele parkingów dla rowerów.

Priorytet dla transportu publicznego

Od 2000 roku sporo udało się osiągnąć w Grazu w zakresie organizacji i rozbudowy systemu transportu publicznego. Uruchomiono nowe połączenia autobusowe, nowe zintegro-

wane centra ruchu lokalnego i wydłużono trzy linie tramwajowe. Ogólnym celem jest zapewnienie mieszkańcom tak atrakcyjnego systemu transportu publicznego, aby zatrzymać stały wzrost ruchu samochodowego.

Konsekwencją nadmiernego rozwoju obszarów mieszkaniowych oraz wzrostu liczby ludności i pojazdów na obszarze miasta Grazu jest dramatyczny wzrost ruchu drogowego. Ruch, szczególnie samochodowy, pomiędzy centrum miasta a przedmieściami osiągnął alarmujące proporcje. Około 157 tysięcy ludzi podróżuje codziennie z domu do pracy, z czego 21 tysięcy korzysta z komunikacji miejskiej, a 136 tysięcy podróżuje samochodami, prowadząc samemu lub jeżdżąc z kimś.

Idea łagodnej mobilności ma za zadanie zmianę proporcji udziału ruchu samochodowego w całości przejazdów. W 1991 roku było to 18% podróży transportem miejskim, a do 2005 roku zanotowano jednoprocentowy wzrost liczby podróży. Cel wyznaczony w „Wytycznych 2000” to 21% udziału przejazdów transportem publicznym do roku 2010. Aby osiągnąć ten cel trzeba nie tylko zwiększyć możliwości przewozowe komunikacji publicznej, ale też uatrakcyjnić ofertę całościową. I to jest wyzwanie, nad którym pracuje obecnie Graz.

Atrakcyjny transport publiczny

Miasto Graz, Kraj Związkowy Styria i Państwo wydało miliony EURO na inwestycje w transporcie publicznym. W marcu, uruchomiono pierwszych 18 nowych „City Runners” – nowoczesnych, komfortowych, niskopodłogowych tramwajów, co zostało przyjęte z entuzjazmem przez mieszkańców. W latach 2009–2012 przewiduje się wprowadzanie kolejnych takich wagonów.

1 lutego 1999 roku otwarto pierwszą linię peryferyjną (62), która kursuje przez 6 dzielnic w zachodnim Grazu. W 2000 roku na południu miasta dodano drugą linię (64). Obecnie miasto dysponuje siecią połączeń peryferyjnych z 7 liniami. Od stycznia 2003 roku działają też linie nocne, a na pętlach autobusowych zlokalizowano postoje taksówek, by mieszkańcy oddalonych i rozproszonych domów jednorodzinnych i małych osiedli mieli możliwość skorzystania z bezpiecznej i wygodnej formy transportu.

Autobusy Przedsiębiorstwa Transportu Miejskiego w Grazu (GBV) są modelowymi środkami transportu – patrząc w aspekcie ekologicznym, gdyż napędzane są zużytymi olejami jadalnymi. Innowacje tę zastosowano już w 1994 roku, kiedy w ramach projektu „Ecodrive” rozpoczęto wymianę taboru autobusowego, odchodząc od napędu na paliwa konwencjonalne. Dziś wszystkie autobusy jeżdżą na biodiesel. Ponadto pod koniec 2006 roku autobusy zostały wyposażone w filtry zatrzymujące cząstki stałe.

W 1999 roku tramwaj elektryczny w Grazu obchodził 100-lecie. Dziś jest on podstawą funkcjonowania systemu transportu publicznego. Tramwaje przejeżdżają rocznie 11,6 milionów km po miejskiej sieci liczącej 286 km, przewożąc 314 tysięcy pasażerów dziennie. Sieć tramwajowa jest na bieżąco powiększana, i tak np. między 2005 a 2007 rokiem została przedłużona o kolejne 4 km – linia nr 6 dojeżdża obecnie do nowego osiedla zamieszkanego przez 12 tysięcy ludzi.

Styryjski Związek Transportu Publicznego

28 lutego 1994 roku został założony Styryjski Związek Transportu Publicznego, w ramach którego współpracują 63 firmy transportowych (stan na 2008). Styria jest podzielona na strefy, ale ich współpraca pozwala na podróżowanie po wielu strefach z jednym biletem. System ten obsługuje 1,2 milionów Styryjczyków. Po pierwszym roku funkcjonowania nowego systemu liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego wzrosła o 16%. Związek przewozi rocznie ponad 70 milionów pasażerów (nie uwzględniając uczniów), z których 55 milionów to mieszkańcy Grazu i jego okolic. Łącznie z uczniami transport publiczny w Grazu obsługuje ponad 100 milionów pasażerów rocznie.

Styryjski Związek Transportu Publicznego aktywnie współpracuje w programie „Steirertakt”. Od 1996 roku systematycznie poprawiana jest jakość transportu kolejowego w Grazu i na jego przedmieściach (modernizowane są stacje i przystanki). Działania te mają związek z przyjętą koncepcją łagodnej mobilności, w ramach której trzeba stworzyć atrakcyjne możliwości podróżowania dojeżdżającym spoza miasta. Przykładem atrakcyjnego połączenia kolejowego Grazu z obszarami sąsiadującymi mogą być niskopodłogowe wagony Desiro, Austriackich Kolei Federalnych ÖBB, funkcjonujące od 2004 roku i z powodzeniem zastępujące połączenia drogowe. Sieć połączeń podmiejskich obejmująca 71 połączeń kolejowych z Grazem została uruchomiona 12 grudnia 2007 roku. Finansowanie systemu transportowego w ramach Związku zostało podzielone między państwo (33,33%), Kraj Związkowy Styrię (42,43%) i Graz (24,24%).

Lepszy sposób podróżowania zagranicę

Podróżni, którzy podróżują na długich dystansach, mogą korzystać jedynie z połączeń kolejowych. Dlatego Austriackie Koleje Federalne, władze miasta, władze regionalne i państwowe unowocześniają usługi kolejowe. W wyniku przebudowy dworca kolejowego w Grazu w latach 2001–2003 powstał tak atrakcyjny obiekt, że mieszkańcy uznali go za najlepszy dworzec kolejowy w Austrii. Do dziś dekoracje głównego hallu dworcowego, związane z tytułem Europejskiej Stolicy Kultury, zachwycają podróżnych. Równocześnie rozpoczęto modernizację Południowej Linii Kolejowej, łączącej Graz z Klagenfurtem, która po otwarciu, jako linia ekspresowa, pozwoli na przejazd w czasie krótszym niż godzinę. W następnej kolejności linia zostanie przedłużona do lotniska Thalerhof, dokąd będzie wiodła podziemnym tunelem. Inwestycja ta rozpoczęła się w 2004 roku, w czasie uruchomienia projektu Koralm–Tunnel, przewidywanego do realizacji w perspektywie 2008 do 2016.

Pociągiem zamiast drogą

W czerwcu 2003 roku zakończono budowę terminalu towarowego Werndorf, (obszar 500 tys. m²), który pozwoli na przeładunek towarów z ciężarówek na kolej i uwolni miasto od tranzytu, poprawiając w ten sposób warunki środowiskowe.

Przesiadki i zakupy

Dla dojeżdżających i wybierających się na zakupy linia nr 4 została wydłużona o około 1,3 km i obecnie prowadzi do centrum handlowego Murpark. Stamtąd, korzystając z nowego *park and ride*, klienci mogą przesiąść się na inne środki transportu publicznego i jechać lub przejść do okolicznych sklepów, których około 80 jest zlokalizowanych w centrum handlowym. W godzinach nocnych, parking na 2 tys. samochodów jest wykorzystywany przez uczestników imprez organizowanych w pobliskiej hali widowiskowej (Stadthall) lub w centrum miasta.

Szybsze podróżowanie

Aby podróże tramwajami i autobusami były szybsze w mieście uruchomiło większą liczbę linii. Zastosowano także inne rozwiązania dające priorytet komunikacji miejskiej, jak np. specjalne ustawienia sygnalizacji świetlnej umożliwiające sprawne przejazdy autobusom i tramwajom.

Ograniczenia prędkości 30–50 km/h

W 1992 roku w wydzielonej części centrum miasta utworzono strefę poruszania się z prędkością ograniczoną do 30 km/h. Skutki tego rozwiązania były zauważalne w bardzo krótkim czasie: nie tylko wzrosło bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale zmniejszył się hałas i emisja spalin samochodowych.

Sieć drogowa w Grazu ma 996 km (bez uwzględnienia dróg szybkiego ruchu, które przebiegają przez miasto), z czego 802 km znajduje się w obrębie strefy ograniczonej prędkości 30 km/h, a jedynie główne drogi mają dopuszczalną prędkość 50 km/h. Wprowadzenie strefy 30 km/h było najbardziej dyskutowanym krokiem na drodze realizacji łagodnej mobilności, ale było równocześnie najbardziej skutecznym działaniem na rzecz uspokojenia ruchu. Polityka zmniejszenia prędkości poprawiła standard życia mieszkańców. O 50% zmniejszyła się wypadkowość na ulicach przebiegających przed szkołami, a liczba wypadków śmiertelnych spadła o 90%. Dziś strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h mają bardzo wysoką akceptację społeczną. Powiększenie strefy o kolejne 40 ulic w 2003 roku zostało już bardzo dobrze przyjęte. Dziś 80% ulic w Grazu to strefa ograniczonej prędkości. Na obszarze pozostałych 20% ulic i głównych dróg dochodzi do ponad 80% wszystkich wypadków drogowych.

To rozwiązanie problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego spotkało się z dużym uznaniem na arenie międzynarodowej. Jego realizacja była poprzedzona działaniem pilotażowym realizowanym między wrześniem 1992 roku a sierpniem 1994, które pokazało możliwość osiągnięcia wyjątkowo korzystnych rezultatów, gdyż zmniejszyło o 24% liczbę zdarzeń drogowych (czyli 250 osób w ciągu roku uniknęło obrażeń w wyniku wypadków drogowych). Ponadto, wydatnie obniżył się poziom hałasu w strefie, a emisje tlenków azotu spadły o 24% na testowanym obszarze, a 2% na obszarze całego miasta. Niższy poziom hałasu w mieście był odczuwalny przez wszystkich mieszkańców strefy 30 km/h.

W pierwszym okresie po wprowadzeniu strefy, prawdopodobnie na skutek częstych kontroli drogowych, bardzo wydatnie spadła średnia prędkość poruszania się pojazdów. Niemniej jednak w ostatnich latach obserwuje się ponowny, stały jej wzrost. Od 2006 roku prywatne kontrole prędkości wspierają działania na rzecz utrzymania bezpieczeństwa drogowego. Początkowo – w 1992 roku – opinie kierowców na temat wprowadzenia takich ograniczeń były raczej negatywne, gdyż jedynie 1/3 ankietowanych popierała wprowadzane rozwiązanie. Dwa lata później grupa popierająca wzrosła do 2/3. A obecnie wiele lat funkcjonowania strefy ograniczonej prędkości udowodniło bezdyskusyjnie korzyści z jej wprowadzenia dla całego społeczeństwa, i kwestia ta nie podlega już dyskusjom.

Podobnie jak koncepcja zarządzania miejscami parkingowymi w mieście, która pokazała, że może być skutecznym instrumentem pozwalającym na opanowanie wielu problemów wynikających z intensywnego ruchu drogowego. Miasto szuka jednak nadal skutecznych rozwiązań związanych z zachętami dla dojeżdżających, aby korzystali z transportu publicznego. Bowiem do miasta powinien być łatwy dojazd i musi ono dysponować odpowiednią liczbą miejsc parkingowych. Dlatego władze miasta starają się opanować ruch związany z wyjazdami do centrów handlowych i promować transport publiczny wśród pracowników firm operujących w centrum.

Niebieska strefa

Rozwiązanie to funkcjonuje z sukcesem dzięki określonej polityce zarządzania parkingami. W 1995 roku w obrębie granic miasta było 12,5 tysiąca miejsc parkingowych, z czego 8 tysięcy zostało przekształconych w tzw. niebieską strefę, w której dopuszczalny czas postoju to maksymalnie 3 godziny. Od powiększenia tej strefy w 2005 roku, Miasto dysponowało nadal 13 tys. miejsc parkingowych, na których w ciągu tygodnia, w godzinach między 9:00 a 21:00 (w soboty między 9:00 a 1 w nocy), postój trzeba opłacać: 1,20 za 1 godzinę, przy maksymalnym czasie parkowania do 3 godzin. Niebieska strefa obejmuje obszar miasta do obwodnicy, przy której usytuowane są parkingi *park and ride*, gdzie dojeżdżający spoza miasta mogą przesiadać się na środki komunikacji publicznej. Specjalna niższa stawka za parkowanie oferowana jest pojazdom na ekologiczny napęd, tzn. spełniającym wymogi standardu Euro-IV o niskiej emisji CO₂. I te pojazdy płacą 40 centów za pół godziny. Mieszkańcy mogą parkować w niebieskiej strefie ponad limit na podstawie specjalnych abonamentów. Wobec parkujących w płatnej strefie miasto stara się prowadzić politykę tolerancji – grzywną obciążani są kierowcy dopiero po 13 minutach przekroczenia nieopłaconego parkowania.

Zielona strefa

Były wiceprezydent miasta Erich Edegger twierdził, że „Zarządzanie przestrzenią parkingową jest jedynym skutecznym sposobem przekonania ludzi do zmiany zachowań”. To on wprowadził niebieską strefę, która była zapowiedzią łagodnej mobilności. W 2006 roku wprowadzono zieloną strefę, której celem jest ograniczenie wjazdów do

miasta osób dojeżdżających samochodami (którzy są przyczyną największego nasilenia ruchu drogowego) i zatrzymania ich na obrzeżach miasta.

Na początku strefa zielona liczyła 8 tysięcy miejsc parkingowych, na których postój kosztuje 40 centów za pół godziny. Całodzienny bilet kosztuje 5 EURO, ale dojeżdżający mogą kupić miesięczny bilet za 34 EURO lub roczny za 324 EURO. Mieszkańcy płacą 4 EURO za miesięczny bilet w zielonej strefie, w której są dla nich wydzielone miejsca.

Można powiedzieć, że zielona strefa jest odpowiednikiem opłaty za wjazd do miasta (jaka jest stosowana np. w Londynie czy w Sztokholmie). Graz nie chce całkowicie zakazywać wjazdu do centrum, ale proponuje system rosnących stawek opłat w miarę zbliżania się do jego centrum, co ma na celu zmianę zachowań komunikacyjnych w kierunku łagodnej mobilności. Dochody uzyskiwane z parkowania w obydwu strefach są przeznaczone na działania na rzecz zarządzania ruchem w mieście.

Graz wyznacza kierunki – projekt „Trendsetter”

Od 2002 roku Graz był partnerem w najważniejszych projektach unijnych z zakresu ułatwiania wprowadzania i promowania nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych. „CIVITAS Trendsetter Graz” wyznaczył nowe kierunki w polityce transportowej i zapewnił sukces idei łagodnej mobilności

Imponująca liczba 17 projektów dotyczących polityki transportowej została zrealizowana w Grazu dzięki projektowi „CIVITAS Trendsetter” razem ze Sztokholmem, Lille, Peczem i Pragą, od 2002 roku przez 4 lata. W tym czasie 12 milionów EURO zostało wydanych na nowoczesne strategie, mające na celu realizację przyjaznej środowisku i bardziej wydajnej koncepcji transportu miejskiego. Z tej sumy, 4,2 miliony EURO pochodziły z funduszy unijnych. Rezultatem jest przyjęta filozofia „Trendsetter’a”, która wyznacza obecnie nowe kierunki rozwoju w ruchu drogowym.

Największe inwestycje zostały zrealizowane dla transportu publicznego. Wprowadzenie autobusów nocnych w 2003 roku nie byłoby możliwe bez projektu „Trendsetter”. Obecnie funkcjonuje siedem linii nocnych, przewożąc rocznie około 100 tysięcy pasażerów. Aby uniknąć męczącego oczekiwania na przystankach autobusowych, zainstalowano elektroniczny system informacyjny, który pokazuje pasażerom, ile pozostało czasu do przyjazdu następnego pojazdu.

Autobusy i tramwaje zostały przystosowane do przewożenia wózków inwalidzkich, tak więc transport publiczny stał się przyjazny dla niepełnosprawnych. Kolejną innowacją jest elektroniczny system pokazujący pozycje autobusów i tramwajów w ruchu, który poprzez centrum kontroli pomaga koordynować funkcjonowanie połączeń i przesiadek, tak by pasażerowie mogli unikać utraty dobrego połączenia autobusowego lub tramwajowego.

Od 2004 roku, także dzięki projektowi „Trendsetter” wszystkie informacje dotyczące miejskiego transportu, poruszania się w mieście oraz rozkłady jazdy są dostępne w centrum mobilności przy Jakoministrasse. Ci, którzy nie mają czasu by tam pójść, znajdują wszelkie informacje na

stronie internetowej „Bus–Train–Tram Information” (www.busbahnbim.at). Strona ta, poza rozkładami jazdy komunikacji miejskiej, zapewnia także informacje o połączeniach wszystkich regionalnych linii autobusowych w Styrii, a także austriackich i międzynarodowych połączeń kolejowych. Ponadto w ramach strony funkcjonuje nawigacja „od drzwi do drzwi”, która wyznacza najlepsze połączenia od punktu A do punktu B, w granicach miasta. Nie trzeba już dziś znać nazwy przystanku. Po wprowadzeniu nazwy ulicy lub nazw punktów orientacyjnych jak: hotele, kościoły, miejsca dla turystów system wskaże dostępne tam połączenia komunikacją zbiorową. W końcu 2005 roku system odnotowywał 15 tysięcy wejść dziennie.

Również piesi skorzystali z projektu „Trendsetter”. Przykładem jest przebudowa górnej części Neutorgasse, która została zrealizowana z udziałem społeczności lokalnej i przy okazji realizacji projektu unijnego. Ulica jest obecnie przyjazna pieszym, ruch na niej został uspokojony, a kończy ją zielony plac, powiększony dla celów rekreacyjnych. Jeszcze więcej przestrzeni dla pieszych znajduje się na Karmeliterplatz – ostatniej, utworzonej w maju 2005 roku strefie ruchu pieszego. Podobne, rekreacyjne funkcje pełnią także inne place w centrum miasta, wzbogacone o ogródki dla dzieci, fontanny czy zielone aleje zorganizowane tak, by cieszyły oczy mieszkańców zielenią i łagodną atmosferą.

Projekt „Trendsetter” obejmował także działania i rozwiązania związane z ruchem rowerowym, np. cyfrową mapę Grazu pokazującą najkorzystniejsze drogi przejazdu dla rowerzystów od punktu A do B. Wraz z jej instalacją ukończono także – długo oczekiwany – nowy pas ruchu wzdłuż rzeki Mur, który zakończył tę dużą inwestycję, jaką była cała trasa rowerowa.

„Trendsetter” zajmował się także działaniami na rzecz zmiany zachowań i świadomości mieszkańców oraz projektami promującymi ekologiczne zachowania, których celem była zamiana realizacji podróży z samochodów na rowery. W 2004 roku przeprowadzone zostało szkolenie w szkołach podstawowych na temat kierowania rowerami i zachowań gwarantujących bezpieczeństwo własne i innych uczestników ruchu. Od tamtego czasu jest ono stałym elementem programu oferowanego małym dzieciom. Dzięki sesjom informacyjnym, imprezom rowerowym, kampaniom fitnessowym, które promowały zdrowy styl życia i zdrową mobilność, udało się o 15% uczestniczących w kampaniach zredukować liczbę osób dojeżdżających do pracy samochodem.

Dzięki projektowi „Trendsetter”, poza autobusami miejskim, także taksówki w Grazu jeżdżą obecnie na biodiesel – paliwo pochodzące ze zużytych olei jadalnych, które ma neutralny wpływ na środowisko, jeśli chodzi o emisję spalin. Ponadto Graz wprowadził system ekologicznego parkowania. „Ekologiczny znak” pozwala płacić mniej o 30% za parking w niebieskiej strefie samochodom, które emitują mniej CO₂. Również w ramach tego projektu na drogach w strefie ograniczonej prędkości zainstalowano urządzenia pomiarowe, informujące kierowcę o aktualnej prędkości. Rezultatem jest spadek średniej prędkości pojazdów o 5 km/h. Najwyższe przekroczenia spadły nawet o 20%.