

Maria Dąbrowska-Loranc¹

Ida Leśniowska-Matusiak²

PROGRAMY EDUKACYJNE A MOBILNOŚĆ UŻYTKOWNIKÓW DRÓG

Podstawowym narzędziem tworzenia nowej „kultury mobilności” w mieście jest edukacja. To ważny czynnik rozwoju człowieka i jego adaptacji do ciągle zmieniających się warunków. Powinna być prowadzona równocześnie w odniesieniu do wszystkich adresatów tych działań na podstawie prawidłowo opracowanych programów w celu zapewnienia ich skuteczności oraz równego traktowania wszystkich stron. W artykule przedstawiono programy edukacyjne tworzone w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego.

Wprowadzenie

Wypadki drogowe, zanieczyszczenie powietrza, hałas, kongestia, które z roku na rok stają się coraz bardziej uciążliwe, przy jednoczesnej konieczności zapewnienia mobilności różnym uczestnikom ruchu to główne problemy współczesnych miast europejskich. Zrównoważona mobilność w mieście wymaga pogodzenia rozwoju gospodarczego oraz interesów różnych grup społecznych i ochrony środowiska. Realizacja tego celu jest możliwa przy jednoczesnym zastosowaniu wielu różnych rozwiązań technicznych, technologicznych, ekonomicznych i prawnych, zarówno na poziomie międzynarodowym (unijnym), jak i krajowym oraz lokalnym.

Podstawowym narzędziem tworzenia nowej „kultury mobilności” w mieście jest edukacja. To ważny czynnik rozwoju człowieka i jego adaptacji do ciągle zmieniających się warunków. Nie ma bowiem takiej dziedziny życia, która nie ulega przemianom, nie ma też ludzi, którzy wiedzą wszystko i potrafią rozwiązywać wszystkie problemy. Edukacja podlega ustawicznemu doskonaleniu. Jest to proces wymuszany rozwojem wiedzy, techniki i technologii, koniecznością kształtowania właściwych postaw, a także uzyskiwania wiedzy o skutecznych sposobach radzenia sobie z trudnościami. Obejmuje działania i procesy służące

wychowaniu i kształceniu osób czy grup społecznych. Działalność edukacyjna jest czynnością celową i musi przebiegać według określonego planu i programu.

Zasady tworzenia programów edukacyjnych

Tworzenie programu edukacyjnego w odniesieniu do nowego podejścia do mobilności w mieście powinno obejmować następujące trzy etapy:

- etap 1 – diagnoza (m.in. informacje o problemie, adresatach programu – ich potrzebach, zagrożeniach),
- etap 2 – projektowanie (m.in. określenie celów programu, jego koncepcji, zawartości, warunków wdrożenia, kwalifikacji trenerów/wykładowców),
- etap 3 – ewaluacja (prowadzona w trakcie tworzenia programu i po jego wdrożeniu w odniesieniu do jego jakości i efektywności).

Adresatami tych programów powinni być: dzieci i młodzież, zwykli uczestnicy ruchu, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, kierowcy (w tym motocykliści, rowerzyści), osoby odpowiedzialne za mobilność w mieście.

Programy adresowane do różnych grup uczestników ruchu powinny odnosić się do pięciu problemów – wyzwań, przed którymi stoją współczesne aglomeracje europejskie, tj.:

1. **Zapewnienie płynnego ruchu w miastach**
 - propagowanie chodzenia pieszo i korzystania z roweru oraz z transportu publicznego;
 - propagowanie wspólnego użytkowania jednego samochodu (car-sharing), korzystania z samochodu w powiązaniu z transportem zbiorowym (Park&Ride), opłat za parkowanie i wjazd do miasta;
2. **Ochrona środowiska naturalnego**
 - propagowanie ekologicznego stylu jazdy;
3. **Zarządzanie mobilnością w miastach – inteligentny transport**
 - możliwość świadomego wyboru transportu i czasu podróży jako czynnik decydujący o mobilności w dużych miastach;
4. **Zapewnienie dostępności transportu miejskiego**
 - społeczne aspekty mobilności w miastach, prawa pasażerów w zakresie jakości, efektywności i dostępności transportu publicznego;

¹ Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego, maria.dabrowska-loranc@its.waw.pl

² Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego, ida.lesniowska-matusiak@its.waw.pl

5. Zapewnienie bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego

- uświadomienie ryzyka związanego z ruchem drogowym;
- kształtowanie bezpiecznych zachowań;
- promowanie rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo infrastruktury drogowej i pojazdów.

Programy adresowane do osób odpowiedzialnych za mobilność w mieście powinny uwzględniać zagadnienia związane z: polityką i strategią tworzenia nowej kultury mobilności w mieście w odniesieniu do osób i towarów, nowoczesną technologią pozwalającą ograniczyć emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i hałas, skutecznymi rozwiązaniami pozwalającymi zwiększyć jakość, efektywność, dostępność i bezpieczeństwo transportu i infrastruktury drogowej oraz potrzeby, oczekiwania i możliwości różnych grup użytkowników dróg.

Na poziomie europejskim podkreśla się dużą rolę wymiany informacji o najlepszych, sprawdzonych rozwiązaniach zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i lokalnym. Dobrym przykładem jest Europejski Dzień Zarządzania Mobilnością wraz z wytycznymi jego organizacji.

Duże znaczenie mają inicjatywy edukacyjne w miastach podejmowane przez firmy, szkoły z wykorzystaniem specjalnie przygotowanych pakietów edukacyjnych. Do udziału w tworzeniu programów należy włączać przedstawicieli poszczególnych grup, a nawet, w niektórych przypadkach, zachęcać do samodzielnego ich budowania np. młodzież. Wszystkie programy edukacyjne stworzone w celu nowej kultury mobilności w mieście powinny być realizowane równocześnie, aby zapewnić ich skuteczność oraz uwzględnić potrzeby wszystkich grup społecznych.

Zwiększenie udziału podróży dokonywanych z wykorzystaniem środków transportu publicznego, pieszo lub na rowerze jest podstawą strategii na rzecz zrównoważonej mobilności. W tym kontekście szczególną rolę powinno przypisać się programom edukacyjnym propagującym ruch pieszy i rowerowy. Negatywnym tego przykładem może być obecna polityka miast i państwa w zakresie prawa, infrastruktury, rozwiązań drogowych itd., promująca ruch rowerowy kosztem najsłabszych, niezorganizowanych użytkowników dróg – pieszych, ich bezpieczeństwa i wygody. Silne lobby rowerowe, szczególnie widoczne w dużych miastach, wymusza na zarządzających terenami budowę dróg rowerowych na chodnikach oraz na obszarach tradycyjnie zarezerwowanych na rekreację dla pieszych (parki, skwery). W tej sytuacji, przy praktycznie zerowym egzekwowaniu przestrzegania przepisów przez rowerzystów (m.in. przejeżdżanie wzdłuż przez przejścia dla pieszych, bezprawne poruszanie się po chodnikach z dużą prędkością, nieostrzeganie sygnałem dźwiękowym pieszych, brak świateł, nieudzielanie pierwszeństwa pieszym na chodnikach), zwiększyła się ich wygoda i bezpieczeństwo, ale powstały nowe niebezpieczeństwa zagrażające zdrowiu i życiu pieszych. Odpowiednia edukacja, zarówno osób odpowiedzialnych za mobilność w mieście, jak i wszystkich grup uczestników

ruchu, niewątpliwie mogłaby znacząco wpłynąć na bezpieczeństwo i zrównoważony rozwój mobilności odpowiadający oczekiwaniom społecznym oraz wyeliminować błędy i nieprawidłowości wynikające z niewiedzy i niewłaściwych postaw.

W dalszej części artykułu przedstawiono wyniki badań ankietowych osób starszych i niepełnosprawnych w celu poznania problemów i potrzeb tych grup uczestników ruchu drogowego.

Sytuacja osób niepełnosprawnych i starszych w ruchu drogowym

W badaniu przeprowadzonym w 2006 roku udział wzięło 69 osób, w tym 40 kobiet (58%) i 29 mężczyzn (42%). Struktura wiekowa respondentów kształtowała się następująco:

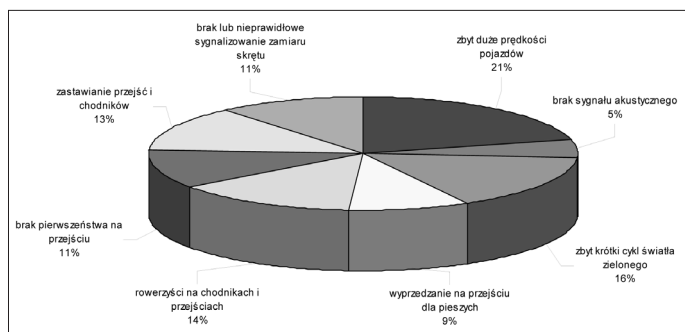
- 25% osób – 18 lat,
- 25% osób – 18–34 lat,
- 5% osób – 35–45 lat,
- 14% osób – 50–64 lat,
- 31% osób – 65 lat i więcej.

W badaniu uczestniczyły osoby o następujących rodzajach niepełnosprawności: słabowidzący, niesłyszący, słabosłyszący, poruszający się na wózku, posiadający protezę nogi, niepełnosprawni ruchowo, niepełnosprawni przejściowo (np. z nogą w gipsie), nie w pełni sprawni (np. prowadzący wózek z dzieckiem, poruszający się o lasce, niosący walizkę czy zakupy).

Ankietowani pytani, czy poruszając się po ulicach, czują się bezpiecznie, odpowiedzieli w zdecydowanej większości negatywnie – 75% odczuwa zagrożenie. Osoby, które nie czują się bezpiecznie na drogach, zagrożenie widzą w (rys. 1):

- zbyt dużej prędkości, z jaką poruszają się kierowcy samochodów i rowerzyści,
- zbyt krótko trwającym cyklu światła zielonego w sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych,
- rowerzystach jeżdżących po chodnikach i przejściach dla pieszych,
- zastawianiu przejść dla pieszych i chodników przez parkujące pojazdy,
- braku lub zbyt późnym sygnalizowaniu zamiaru skrętu przez kierującego pojazdem oraz skręcaniu w prawo na czerwonym świetle,
- braku pierwszeństwa dla pieszych, którzy mają zamiar wejść na przejście (obecnie w Polsce piesi na przejściu mają pierwszeństwo dopiero, gdy się na nim znajdują),
- wyprzedzaniu innych pojazdów na przejściach dla pieszych,
- braku sygnału akustycznego na przejściach.

Podczas poruszania się pieszo osobom badanym najwięcej utrudnień sprawiają: zastawione chodniki przez pojazdy, handel uliczny, znaki drogowe, słupy, reklamy, ogródki restauracyjne, śliska nawierzchnia chodnika, schody, przejścia nad- i podziemne, wysokie krawężniki, brak mecha-



Rys. 1. Udział procentowy przyczyn zagrożenia na drogach odczuwalnego przez osoby badane

nicznego oddzielenia drogi dla pieszych od ścieżki rowerowej, brak pochylni/wind, brak sygnałów akustycznych, sygnalizacji wzbudzanej, zróżnicowanej nawierzchni w rejonie przejść dla pieszych.

Ankietowani, poruszając się transportem zbiorowym i indywidualnym, napotykają na szereg utrudnień. Na przystankach komunikacji zbiorowej jest to brak lub zła informacja o liniach i trasach przejazdu oraz częstotliwości kursowania pojazdu – i w jednakowym stopniu – brak ochrony przed złymi warunkami atmosferycznymi.

W środkach transportu do utrudnień zaliczono: wysokie stopnie, wąskie wejścia, złe poręcze lub ich brak, różnicę poziomu podłogi pojazdu i przystanku, dużą odległość pojazdu od krawędzi przystanku, brak wewnętrznej informacji dźwiękowej, złą informację wewnętrzną wizualną, świetlną lub jej brak, brak miejsc dla wózków.

Osoby badane wskazały następujące priorytetowe działania, których zrealizowanie dałoby im szansę na samodzielne i bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym:

- w odniesieniu do poruszania się pieszo po ulicach:
 - uwolnienie chodników od pojazdów (samochodów i rowerów) i innych przeszkód,
 - tworzenie większej liczby przejść dla pieszych z sygnalizacją oraz wydłużeniem czasu trwania sygnału zielonego,
 - ograniczenie prędkości jazdy pojazdów,
 - likwidacja barier architektonicznych,
 - poszerzenie chodników,
 - wprowadzenie pierwszeństwa dla pieszych, którzy mają zamiar wejść na przejście,
 - podniesienie kultury kierujących pojazdami,
 - wzmożenie nadzoru i egzekwowania przepisów prawa w odniesieniu do kierujących pojazdami oraz odpowiedzialnych za zabór chodnika (reklamy, stragany itp.);
- priorytety w transporcie publicznym to:
 - wprowadzenie jak największej liczby autobusów (tramwajów) niskopodłogowych i poprawa informacji o ich rozkładzie jazdy,
 - wprowadzenie większej liczby taxi busów na telefon w transporcie publicznym,
 - polepszenie informacji dla osób niesłyszących w środkach transportu i na dworcach,
 - wprowadzenie obowiązku znajomości języka migowego przez kierowców transportu publicznego.

Mobilność i bezpieczeństwo osób starszych w ruchu drogowym

W badaniu przeprowadzonym w 2008 roku udział wzięło 85 osób: 75 kobiet i 13 mężczyzn. 99% ankietowanych stale mieszka w dużym mieście, a 1% w małym mieście. Struktura wiekowa respondentów kształtowała się następująco:

- 60–65 lat – 7% osób,
- 65–74 lat – 59% osób,
- 75–84 lat – 32% osób,
- 85 i więcej lat – 2% osób.

W ruchu drogowym 24% ankietowanych uczestniczy tylko jako pieszy, 59% ankietowanych uczestniczy jako pieszy i pasażer, 42% ankietowanych uczestniczy jako pieszy i kierujący samochodem i 12% ankietowanych uczestniczy jako pieszy i kierujący rowerem.

Ponad 80% ankietowanych uważa, że w naszym kraju nie ma warunków do samodzielnego, bezpiecznego i wygodnego poruszania się po drogach. Również 80% osób biorących udział w ankiecie nie czuje się bezpiecznie na polskich drogach.

Według pieszych respondentów główne przyczyny zagrożeń na naszych drogach, to: poruszanie się pojazdów z nadmierną prędkością (87%), rowerzyści jeżdżący po chodnikach i przejściach dla pieszych (79%), zbyt krótki cykl światła zielonego dla pieszych (71%) i zastawianie przejść dla pieszych i chodników przez parkujące pojazdy (62%) (rys. 2).



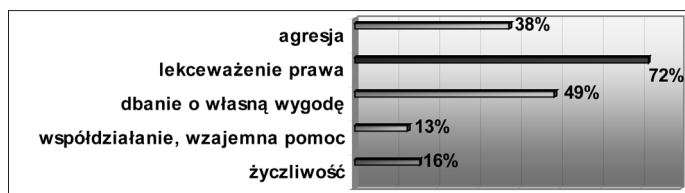
Rys. 2. Rozkład procentowy respondentów – pieszych – ze względu na postrzeganie przez nich zagrożeń na drodze

Kierowcy są zdania, że główne zagrożenia na drogach, to: kierowcy jeżdżący z nadmierną prędkością (32%), agresywni kierowcy (28%) i nieprawidłowo zachowujący się piesi (28%) (rys. 3).



Rys. 3. Rozkład procentowy respondentów – kierowców – ze względu na postrzeganie przez nich zagrożeń na drodze

Zdaniem ankietowanych najbardziej charakterystycznymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego w Polsce są: lekceważenie prawa (72%), dbanie o własną wygodę (49%) i agresja (38%) (rys. 4).



Rys. 4. Rozkład procentowy respondentów ze względu na postrzeganie przez nich typowych zachowań uczestników ruchu drogowego w Polsce

Według ankietowanych negatywny wpływ na zachowanie uczestników ruchu drogowego mają: brak skutecznego nadzoru i egzekwowania prawa o ruchu drogowym (73%), akceptacja społeczna (55%) i wzory propagowane przez media oraz zły wpływ rówieśników (po 27%) (rys. 5).



Rys. 5. Rozkład procentowy respondentów ze względu na postrzeganie przez nich przyczyn nieprawidłowych zachowań uczestników ruchu drogowego

Według 44% osób biorących udział w ankiecie aktywność osób starszych w działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jest mała.

Przykłady programów edukacyjnych³

Program „Kierowca 50+”

Starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych dotyczy całego świata i ma charakter trwały. Szacuje się, że do 2050 roku w krajach Unii Europejskiej odsetek osób w wieku 50 i więcej lat będzie wynosił prawie 50%. Wiele z tych osób będzie aktywnych i mobilnych, także jako kierowcy. Już obecnie osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców, zarówno pod względem ich liczby, jak i ilości przejechanych kilometrów. W przyszłości będą oni odbywali więcej podróży dłuższych i częściej niż obecni kierowcy w starszym wieku. Prognozy demograficzne również dla Polski wskazują, że będzie rosła liczba osób starszych w populacji. Będzie także więcej niż obecnie kierowców w starszym wieku, co może generować szereg problemów dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonego rozwoju mobilności w mieście. Jednak uniemożliwienie kierowania pojazdem starszym osobom może być przyczyną ich wykluczenia społecznego. W związku z powyższym w Instytucie Transportu Samochodowego opracowano program edukacyjny pod nazwą „Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny”. Jest on adresowany do ośrodków szkolenia kierowców i innych jednostek szkolących kierowców, w których będzie realizowane szkolenie kierowców kat. B w wieku 50 i więcej lat, w celu zapewnienia im jak najdłużej mobilności bez stwarzania zagrożeń

w ruchu drogowym oraz pomocy w razie konieczności podjęcia decyzji o ograniczeniu lub całkowitym zaprzestaniu kierowania samochodem. Temu zagadnieniu został poświęcony jeden z modułów programu oraz część materiałów przeznaczonych dla uczestników szkolenia – „kierowców 50+”.

Konkurs „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie po Europie”

Konkurs „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie po Europie” to nowa formuła Bielańskiego Konkursu „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie” organizowanego od 1999 roku. Poszerzony został jego zakres tematyczny o obowiązujące przepisy i zasady ruchu drogowego dotyczące pieszego, pasażera i rowerzysty nie tylko w Polsce, a także w krajach Unii Europejskiej. Konkurs jest adresowany do uczniów warszawskich szkół podstawowych⁴.

Głównymi celami konkursu jest kształtowanie i promowanie bezpiecznych zachowań dzieci w ruchu drogowym, kształtowanie gotowości do udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej oraz kształtowanie odpowiedzialności za życie i zdrowie własne i innych uczestników ruchu drogowego. Celem jest także poszerzenie wiedzy o podejmowanych działaniach europejskich na rzecz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz o podobnych i odmiennych rozwiązaniach w przepisach i zasadach dotyczących pieszego, pasażera i rowerzysty ww. krajach, a także promowanie roweru jako najbardziej ekologicznego środka transportu.

Dla nauczycieli i organizatorów konkurs jest formą i ewaluacją edukacji komunikacyjnej, a w szczególności dotyczącej zachowań młodzieży w rzeczywistym ruchu drogowym, ich nawyków w poruszaniu się po drodze rowerem. Wyniki konkursu są analizowane przez jury konkursu i przez nauczycieli, a wnioski wypływające z ewaluacji wykorzystywane w pracy z nauczycielami realizującymi wychowanie komunikacyjne w szkole.

Zintegrowany system bezpiecznego przewożenia dzieci do szkoły – europejski projekt Safeway2School⁵

Celem projektu Safeway2School jest opracowanie, rozwój, integracja i ewaluacja technologii zapewniających bezpieczny transport dzieci do szkoły w perspektywie „od drzwi domu do drzwi szkoły” („door to door”) oraz zagwarantowanie szkoleń dla wszystkich uczestników tego procesu. W ramach projektu zostanie powiązana ze sobą szeroka gama technologii ITS dotyczących nawigacji, planowania tras, monitoringu ruchu drogowego, komunikacji V2V (*vehicle-to-vehicle*) i V2I (*vehicle-to-infrastructure*), systemów pokładowych autobusu.

Wszystkie te rozwiązania wpisują się w ideę zapewnienia całościowego (holistycznego) podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności do transportowania dzieci w perspektywie „od drzwi do drzwi”.

⁴ Programy te są realizowane przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie.

⁵ Konkurs przeprowadzany jest przy współpracy z Wydziałem Oświaty i Wychowania Dzielnicy Bielany oraz instytucjami i organizacjami działającymi na rzecz edukacji komunikacyjnej, takimi jak Instytut Transportu Samochodowego, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, Policja, Automobilklub Polski, straż miejska.

³ Programy te są realizowane przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie.

Do głównych zadań projektu należy:

- opracowanie procesu planowania tras dla autobusów szkolnych (unikanie miejsc o dużym natężeniu ruchu i czarnych punktów na drodze);
- opracowanie i ustanowienie nadzoru nad optymalnym czasem pokonania drogi do/ze szkoły z uwzględnieniem danych statystycznych, jak również szacowanego czasu przybycia dzieci na przystanek autobusowy;
- stworzenie sieci „inteligentnych” przystanków autobusowych, które będą analizowały położenie autobusów szkolnych oraz dzieci i przekazywały odpowiednie informacje i ostrzeżenia (sygnały);
- stworzenie bezpiecznego i rzetelnego systemu monitoringu przemieszczania się autobusów szkolnych;
- opracowanie systemu powiadamiania rodziców o tym czy ich dziecko znajduje się na pokładzie autobusu;
- integracja aplikacji poprawiających bezpieczeństwo (np. ograniczniki prędkości jazdy autobusu, urządzenia kontrolujące zapinanie pasów bezpieczeństwa);
- stworzenie systemu ostrzegania dla pojazdów znajdujących się w pobliżu zatrzymujących się autobusów szkolnych w wyznaczonych miejscach, dzieci oczekujących na przystanku lub wsiadających/wysiadających do/z autobusu;
- opracowanie odpowiednich programów edukacyjnych dla uczestników projektu: kierowców autobusów, dzieci, ich rodziców, nauczycieli oraz innych kierowców;
- przeprowadzenie analizy socjoekonomicznej i identyfikacja optymalnego biznes planu i regulacji prawnych dla szybkiego wdrożenia systemu opracowanego w ramach projektu.

Podsumowanie

Podstawowym narzędziem tworzenia nowej „kultury mobilności” w mieście, wymagającej pogodzenia rozwoju gospodarczego oraz interesów różnych grup społecznych i ochrony środowiska jest edukacja. Powinna być prowa-

dzona równocześnie w odniesieniu do wszystkich adresatów tych działań na podstawie prawidłowo opracowanych programów w celu zapewnienia ich skuteczności oraz równego traktowania wszystkich stron. Obecne działania w tym zakresie są rozproszone, adresowane jedynie do wybranych grup uczestników ruchu i pozbawione profesjonalnej ewaluacji. Poprawa efektywności edukacji, której celem jest zrównoważony rozwój mobilności w mieście, wymaga utworzenia lub upoważnienia jednostki naukowo-badawczej, która prowadziłaby badania oraz opracowywałaby m.in. wytyczne i zalecenia do tworzenia i ewaluacji programów oraz utworzenia komórek zajmujących się realizacją programów edukacyjnych w jednostkach odpowiedzialnych za mobilność w mieście. Prawidłowa edukacja zarówno osób odpowiedzialnych za mobilność w mieście, jak i poszczególnych grup uczestników ruchu może znacząco wpłynąć na bezpieczeństwo i zrównoważony rozwój mobilności odpowiadający oczekiwaniom społecznym oraz wyeliminować błędy i nieprawidłowości wynikające z niewiedzy i niewłaściwych postaw.

Literatura

1. Jankowska D., *Zintegrowany system bezpiecznego przewożenia dzieci do szkoły – europejski projekt Safeway2School*, „Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego”, 2008, nr 3.
2. Leśnikowska-Matusiak I., *Sytuacja osób niepełnosprawnych i starszych w ruchu drogowym*, „Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego”, 2006, nr 4.
3. Leśnikowska-Matusiak I., *Bezpieczeństwo i mobilność osób starszych*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2010.
4. Leśnikowska-Matusiak I. i in., *Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2010.
5. *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Zielona Księga Komisji Wspólnot Europejskich Bruksela 2007, www.silesia.org.pl
6. Zobowiązanie 6 z Aalborg, Belter Mobility, Less Traffic, http://www.localresources21.org/theme_matrix.php?t=6.

Dokończenie tekstu ze strony 12

Warto powrócić do pytań:

- Czy najskuteczniejszym sposobem działania, mającym doprowadzić do zlikwidowania (lub ograniczenia) kongestii jest inwestowanie w rozwój systemu i zwiększenie jego przepustowości?
- Czy korzyści społeczne tak podejmowanych decyzji są adekwatne do ponoszonych kosztów?
- Czy tak silnie rozwijając infrastrukturę, spełniając obecne oczekiwania użytkowników, dbamy właściwie o przyszłość następnych pokoleń, które będą zmuszone do ponoszenia kosztów jej eksploatacji, a być może i rewitalizacji zdegradowanych obszarów?

Uchwalenie polityki transportowej to krok podstawowy, ale dopiero pierwszy na drodze tworzenia zrównoważonego systemu transportowego. Później konieczna jest:

- selekcja działań inwestycyjnych (wybór priorytetów inwestycyjnych najskuteczniej wpływających na poprawę systemu transportowego uzasadnionych w wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej z uwzględnieniem rachunku kosztów i korzyści ekonomicznych),
- konsekwentne podejmowanie innych działań z zagwarantowaniem środków finansowych na ich realizację (także zapewnienia obsady kadrowej), wsparte odwagą władz samorządowych w podejmowaniu niekiedy niepopularnych, lecz kluczowych decyzji dla funkcjonowania miasta, głównie dotyczących wprowadzania i finansowania mechanizmów zachęcających do innych form podróżowania niż samochodem.