

# ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ WYZWANIEM POLSKICH MIAST

Zarządzanie mobilnością ma na celu zmianę preferencji związanych ze sposobem podróżowania. Wiele europejskich dokumentów wskazuje ten kierunek zatłoczonym miastom, nazywając wyzwaniem uporanie się z problemem kongestii transportowej. Aby skutecznie działać w tym zakresie, należy przede wszystkim zmienić podejście w miastach do problemów zrównoważonego rozwoju. W artykule sformułowano potrzebę opracowywania polityki zarządzania mobilnością jako dokumentu skuteczniejszego niż dokumenty polityki transportowej zrównoważonego rozwoju.

## Wprowadzenie

Rozwój miast stanowi wyzwanie dla transportu miejskiego, powodując wzrost zapotrzebowania na sprawne, szybkie, bezpieczne i przyjazne środowisku możliwości przemieszczania, uwzględniające ponadto specyficzne wymagania różnych grup społecznych. Z kolei zmiany przestrzenne w miastach, wpływające na zmiany potrzeb mobilności, to przede wszystkim zjawisko zwiększania ich powierzchni, tzw. rozlewanie się miast, któremu towarzyszy zmiana gęstości zaludnienia w różnych rejonach miasta. Stwarza to określone trudności w organizacji transportu miejskiego.

Na wymienione uwarunkowania nakłada się nadrzędny postulat zapewnienia warunków życia i rozwoju miast zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Oznacza to konieczność takiego przemodelowania systemów transportowych miast, aby zapewnić dominujący udział transportu zbiorowego, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawności przemieszczeń ludzi i ładunków. Jest to także warunkiem zapewnienia godziwej jakości życia w czystym środowisku, co jest jednym z celów polityki Unii Europejskiej. W konsekwencji jednym z kierunków działań władz miejskich powinno być ograniczanie transportu indywidualnego w miastach.

W ostatnich kilku latach dużą rolę w uświadamianiu miastom kierunków działań pełni Unia Europejska, proponując, by w kwestii mobilności i jej równoważenia korzy-

stać z najlepszych praktyk już wdrożonych, ale także wspieranych projektów i inicjatyw promujących zrównoważoną mobilność. Opracowywano politykę i prawodawstwo UE mające znaczenie dla mobilności w miastach. Z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności przeznaczono znaczne środki finansowe. Finansowane przez Unię Europejską inicjatywy, często wspierane przez programy ramowe w zakresie badań i rozwoju technologicznego, przyczyniły się do opracowania szeregu innowacyjnych podejść. Upowszechnienie i powielenie ich w całej UE może pozwolić organom publicznym osiągnąć większe i lepsze rezultaty mniejszym kosztem.

Zarządzanie mobilnością (Mobility Management)<sup>2</sup> to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania popytem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżujących. U podstaw zarządzania mobilnością leżą środki pozainwestycyjne („miękkie”), jak informacja, komunikacja, organizacja usług czy koordynacja działań różnych partnerów. Środki te najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków „twardych” stosowanych w transporcie miejskim (takich jak nowe linie tramwajowe, drogi lub ścieżki rowerowe). Środki zarządzania mobilnością (w porównaniu ze środkami „twardymi”) nie muszą wymagać wielkich inwestycji finansowych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego wskaźnika korzyści/koszty.

## Istota zrównoważonego transportu

Transport zrównoważony to taki, „który nie zagraża ludzkiemu zdrowiu lub ekosystemom oraz spełnia potrzeby przemieszczania osób i towarów zgodnie z zasadami:

- wykorzystywania odnawialnych zasobów poniżej ich zdolności regeneracji oraz
- wykorzystywania nieodnawialnych zasobów poniżej możliwości rozwoju ich odnawialnych substytutów”<sup>3</sup>.

Zrównoważenie dotyczy równocześnie czynników przestrzennych, gospodarczych, społecznych, technicznych i środowiskowych

<sup>1</sup> Prof. PK, dr hab. inż., Politechnika Krakowska, Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, wstar@pk.edu.pl

<sup>2</sup> Więcej zob.: Nosal K., Starowicz W., *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 3.

<sup>3</sup> Definicja wg raportu OECD „EST!”, Wiedeń 2000.

Kluczem do polityki zrównoważonego transportu jest podział zadań przewozowych (*modal split*), czyli dążenie do racjonalnego z tego punktu widzenia udziału poszczególnych środków transportu w przewozach. Praktycznie oznacza to, że zapewnienie prawa (potrzeby) przemieszczania się może być powiązane z oddziaływaniem na generację ruchu i sposób przemieszczania tak, aby nie naruszać zasad zrównoważenia; jest to element zarządzania popytem w transporcie (w odróżnieniu do dążenia do zaspokajania potrzeb oddzielnie w ramach każdej gałęzi transportu)

Efektom rozwoju miasta niezgodnym z zasadą zrównoważonego rozwoju jest zatłoczenie ulic (kongestia transportowa).

### Radzenie sobie z kongestią transportową

Kongestia transportowa (zatłoczenie) towarzyszy współczesności jako zjawisko niezwykle uciążliwe. Istotność problemu kongestii w aspekcie funkcjonowania miasta wyjaśnia dodatkowo jeszcze jedna przesłanka – kongestia została uznana za jedną z uniwersalnych barier rozwojowych współczesnych miast. Z doświadczeń wielu krajów wynika, że do opanowania sytuacji przeciążenia ruchem aglomeracji nie wystarczy poprawa infrastruktury ulic i zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, ale ważne jest także właściwe zarządzanie popytem oraz restrukturyzacja łańcuchów transportowych.

Najbardziej dotkliwym rodzajem kongestii w miastach jest kongestia na sieci drogowej. Zakłócenie w ruchu w skrajnych sytuacjach może osiągnąć tak duży poziom, przy którym funkcjonowanie transportu jest nie tylko utrudnione, ale na pewnym obszarze miasta powoduje całkowite zatrzymanie ruchu na całej sieci ulicznej.

Wpływ na kształtowanie kongestii może odbywać się właściwie na każdym etapie jej tworzenia. Kształtowanie w aspekcie zarządzania jest skutkiem celowego, zaplanowanego działania człowieka. Zatem oddziaływanie na kształtowanie się kongestii jest w ostatecznym rozrachunku oddziaływaniem na człowieka. Warto to mieć na uwadze, gdyż często znajdujemy sugestie czy zalecenia stosowania dodatkowo tzw. środków pozainwestycyjnych w postaci pozostawiania ludziom wyboru między różnymi opcjami podróżowania, zazwyczaj poprzez takie kształtowanie zachowań komunikacyjnych, które nad wygodę własną podróżującego (lub wysyłającego, odbierającego czy organizującego przewóz ładunku) przedkładają mniej korzystną osobiście, lecz bardziej korzystną z punktu widzenia ogółu, opcję. Ta mniej korzystna z punktu widzenia osobistego opcja zmniejsza kongestię, a wskutek tego zanieczyszczenie środowiska. Realizuje tym samym cele główne przemieszczania i dlatego stosuje się do niej zazwyczaj przymiotnik „zrównoważony”.

Skuteczne zarządzanie kongestią musi więc prowadzić do tego, by dolegliwości, związane z wprowadzanymi zmianami, były mniejsze niż efekty odczuwane przez użytkowników.

Główny dylemat, wynikający z przewozów pasażerskich, to konflikt między pożądanym, wysokim poziomem

indywidualnej mobilności, traktowanym jako podstawa osobistej wolności i społecznego dobrobytu, a skalą problemów środowiskowych i społecznych. Wzrastające rozmiary ruchu samochodowego i negatywne, środowiskowe efekty są przyczyną zauważalnego spadku jakości życia, zwłaszcza w obszarach zurbanizowanych. Szczęólnego znaczenia nabiera zatem poszukiwanie skutecznych sposobów ich ograniczenia.

Wysoki poziom mobilności oznacza duży wybór możliwości i form przemieszczania się przy małym wydatku energii i obciążeniu środowiska, niewielkim nakładzie czasu i kosztów oraz niskim poziomie zagrożeń i stresu. Charakterystyczną cechą zrównoważonej mobilności powinna być obniżona emisja dwutlenku węgla na środowisko naturalne i wzrost korzyści dla człowieka.

### Ewolucja podejścia UE do problemów zatłoczenia miast

#### Biała Księga z 2001 roku: Czas na podjęcie decyzji<sup>4</sup>

Jeszcze prawie 10 lat temu problemy transportu w miastach nie były mocno eksponowane w polityce transportowej UE. Jedynym akcentem miejskim było w rozdziale „Umieszczenie użytkowników w centrum uwagi polityki transportowej” zwrócenie uwagi na rozwijanie wysokiej jakości transportu miejskiego poprzez wymianę dobrych praktyk dla lepszego wykorzystania transportu zbiorowego i istniejącej infrastruktury w miastach.

#### Średniookresowy przegląd wspólnotowej polityki transportowej 2006<sup>5</sup>

Prawie 5 lat temu w dokumencie stwierdza się, iż 80% Europejczyków żyje w środowisku miejskim. Transport publiczny, samochody osobowe, samochody ciężarowe, rowerzyści i piesi – wszyscy wspólnie korzystają z tej samej infrastruktury. Na transport miejski przypada 40% emisji CO<sub>2</sub> wytwarzanego przez transport drogowy oraz do 70% innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu. W miastach jeden na trzy wypadki drogowe jest śmiertelny. Problemy związane z zatłoczeniem również koncentrują się w miastach i wokół nich. Znalezienie sposobów na zwiększenie mobilności przy równoczesnym zmniejszeniu zatłoczenia, liczby wypadków i poziomu zanieczyszczenia jest wspólnym wyzwaniem dla wszystkich większych miast. Mieszkańcy miast bardziej niż ktokolwiek inny bezpośrednio doświadczają negatywnych skutków własnej mobilności, dlatego mogą być otwarci na innowacyjne rozwiązania służące zrównoważonej mobilności.

UE może wspierać badania i wymianę sprawdzonych rozwiązań w całej UE w takich dziedzinach, jak urbanistyka, infrastruktura transportowa, ustalanie norm, zarządzanie zatłoczeniem i ruchem, publiczne usługi transportowe,

<sup>4</sup> Europejska polityka transportowa 2010. Czas na podjęcie decyzji. Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2002.

<sup>5</sup> Komunikat komisji dla rady i Parlamentu Europejskiego *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.* COM (2006) 314 wersja ostateczna, Bruksela 2006.

opłaty za korzystanie z infrastruktury, urbanistyka, bezpieczeństwo, ochrona oraz współpraca z okolicznymi regionami. Prowadzone przez Komisję publiczne konsultacje ujawniły duże zainteresowanie ewentualnym wkładem UE. Komisja będzie bazować na doświadczeniu zdobytym w inicjatywie CIVITAS oraz na swojej tematycznej strategii na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego i będzie nadal wspierać badania nad ekologiczną mobilnością miejską. Przyszłe prawodawstwo dotyczące usług transportu publicznego dostarczy jasnych i trwałych ram prawnych przewidujących wysokiej jakości inwestycje w czysty i efektywny transport publiczny. Ponadto UE stwierdza, że powinna zbadać, czy istnieją przeszkody dla wprowadzenia polityki transportu miejskiego na poziomie UE oraz gdzie, przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości, istnieje konsensus co do opracowania wspólnych rozwiązań.

### Zielona Księga Transportu Miejskiego 2007<sup>6</sup>

W Zielonej Księdze, mówiąc o pięciu podstawowych wyzwaniach dotyczących mobilności miast, za najważniejsze uznaje się koncepcje płynnego ruchu w miastach, inicjatywy zielonych miast, inteligentny transport miejski, dostęp do bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego. Rozwiązań odnoszących się do zrównoważenia miast jest kilka, począwszy od planowania, krótko-, średnio- i długoterminowego wspierania lokalnych inicjatyw poprzez działania partnerskie, rozwiązania z obszaru logistyki miejskiej oraz wykorzystanie benchmarkingu.

Za główną intencję zrównoważonej mobilności uznaje się dążenie do równoczesnego brania pod uwagę wpływu wszelkich ludzkich działań na środowisko, spójność społeczną oraz perspektywy rozwoju gospodarczego teraz i w przyszłości, co wiąże się z najlepszym użytkowaniem ograniczonych zasobów, zwiększaniem gospodarczej konkurencyjności, poprawę stanu środowiska i zwiększaniem spójności społecznej miast. Zrównoważona mobilność wyrasta na pojęcie kluczowe, a metody i praktyka jej osiągania wymagają dogłębnych przemyśleń, badań i prób oraz szerokiego upowszechnienia, gdyż tylko wtedy w taki sposób można ustabilizować stosunki transportowe i jego jakość oraz ogólnie zwiększyć poziom jakości życia w mieście. Wskazuje się też inne propozycje:

- promocję pojazdów niskiego zużycia energii oraz nowych technologii spalania dla redukcji emisji;
- promocję zbiorowych niezmotoryzowanych form przemieszczania w połączeniu z zasadami zarządzania mobilnością;
- zarządzanie popytem, w tym sterowanie systemami parkingowymi i ograniczeniem dostępu, stosowanie systemów informacyjnych dla lepszej płynności i zarządzania ruchem;
- zintegrowane intermodalne systemy transportu osób i towarów (logistyka miejska, terminale i węzły przesiadkowe);

- uczciwe i efektywne reguły poboru opłat za usługi;
- wsparcie dla zintegrowanego planowania zagospodarowania przestrzennego i transportowego, dążąca do zminimalizowania potrzeb transportowych oraz aranżowania systemów transportu publicznego;
- promowanie efektywnego transportu publicznego dla niepełnosprawnych;
- wsparcie dla ruchu rowerowego;
- wsparcie dla rozwoju telepracy.

### Plan działania na rzecz mobilności w miastach<sup>7</sup>

Aby sprostać wyzwaniu, jakie niesie kwestia mobilności w miastach, w dokumencie sformułowano wezwanie do podjęcia skutecznych i skoordynowanych działań oraz zaproponowano stworzenie ram unijnych ułatwiających władzom lokalnym podjęcie działań.

Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną, unijną politykę i prawodawstwo, stąd wiele korzyści może przynieść współpraca we wspieraniu działań na każdym szczeblu oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym pełnym poszanowaniu kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Konsultacje i debata przeprowadzone po opublikowaniu Zielonej Księgi na temat mobilności w miastach potwierdziły i określiły szczegółowo wartość dodaną, jaką mogą przynieść działania na szczeblu UE. Proponowany w Komunikacie plan działania opiera się na propozycjach zgłoszonych przez zainteresowane strony, obywateli (bezpośrednio lub poprzez organizacje przedstawicielskie) oraz instytucje i organy europejskie.

Uwzględniając wyniki procesu konsultacji w sprawie Zielonej Księgi, sformułowano plan działania określający spójne ramy dla unijnych inicjatyw w obszarze mobilności w miastach, z jednoczesnym poszanowaniem zasady pomocniczości. Powinno to być realizowane poprzez wspieranie i stymulowanie rozwoju polityki mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, co przyczyni się do osiągnięcia ogólnych celów UE, w szczególności dzięki ułatwianiu wymiany najlepszych praktyk i dostarczaniu finansowania. Obszary miejskie w całej Europie mogą stać w obliczu różnych wyzwań, w zależności od ich położenia geograficznego, wielkości oraz względnej zamożności, zatem celem planu działania nie jest narzucenie wszystkim tych samych, odgórnych rozwiązań.

W obliczu zagęszczenia ruchu w miastach i ich postępującego niekontrolowanego rozwoju tworzenie wydajnych systemów transportu na obszarach miejskich stało się nad wyraz złożonym zadaniem. Rola organów publicznych

<sup>6</sup> Zielona Księga, *W kierunku nowej kultury mobilności* – COM (2007) 551, Bruksela 2007

<sup>7</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-społecznego i Komitetu Regionów. Plan działania na rzecz mobilności w miastach, COM (2009) 490, Bruksela 2009

w planowaniu, finansowaniu i tworzeniu ram prawnych jest tu zasadnicza. Unia Europejska może stymulować władze lokalne, regionalne i krajowe do przyjmowania długoterminowej, zintegrowanej polityki, która jest bardzo pożądana w tak złożonej sytuacji.

Obszary miejskie stają się laboratoriami, w których eksperymentuje się w dziedzinie innowacji technologicznych i organizacyjnych, zmiany wzorców mobilności i nowych możliwości finansowania. Unia Europejska jest zainteresowana rozpowszechnianiem innowacyjnych rozwiązań opracowywanych w ramach polityki lokalnej, z korzyścią tak dla przewoźników, jak i obywateli, oraz zapewnieniem wydajności europejskiego systemu transportu poprzez rzeczywistą integrację, interoperacyjność i połączenia różnych systemów transportu.

W osiągnięciu kultury mobilności konieczne jest budowanie sieci współpracy, obejmującej wszystkich beneficjentów przestrzeni miejskiej, począwszy od władz miejskich, polityków, urzędników, osoby prywatne, organizacje pozarządowe i grupy obywateli, a także ekspertów i jednostki naukowo-badawcze oraz uczelnie specjalizujące się w zagadnieniach transportowych oraz planowania przestrzennego.

Tworzenie nowej kultury mobilności to nie tylko wprowadzanie nowych zasad związanych z transportem, nowoczesnych środków transportu, ale przede wszystkim wiedza, partnerstwo, edukacja, szkolenia, podnoszenie świadomości i oddziaływanie na zmiany mentalności. Działań tych nie można wprowadzić za pomocą nakazów, zakazów czy też ograniczeń, w tym konkretnym przypadku konieczne są konsultacje, akceptacja społeczna i kampanie promujące oraz chęci i wsparcie między innymi przez struktury Unii Europejskiej.

### Przygotowania do nowej europejskiej polityki transportowej<sup>8</sup>

Jest to dokument przygotowujący europejską politykę transportową na lata 2010–2020. W części pierwszej wskazuje tendencje w zakresie głównych wskaźników transportowych oraz związanymi z nimi wyzwaniami. W części drugiej przedstawia pewne sugestie co do sposobów uruchomienia dostępnych instrumentów polityki transportowej, aby osiągnąć omówione wcześniej cele.

W części dotyczącej miejskich systemów transportowych zwrócona jest uwaga na zatłoczenie miast i zanieczyszczenie środowiska emisją CO<sub>2</sub> od ruchu samochodów w miastach. Podkreślony jest negatywny wpływ kongestii na ruch wewnątrzmijski, znaczące koszty związane z opóźnieniami i zwiększone zużycie paliwa. Wyzwaniem dla miast jest nazwane działanie dla opanowania rozwoju kongestii poprzez zarządzanie mobilnością w duchu zrównoważonego rozwoju transportu.

Unia Europejska swoją rolę w regulacji transportu miejskiego nazywa „ograniczoną” ze względu na zasadę pomocniczości i ogranicza ją do wskazania ram, dzięki

którym podejmowanie działań przez miejscowe władze może stać się łatwiejsze, promowanie i wspieranie projektów demonstracyjnych oraz wymianę najlepszych praktyk.

Pełny tekst Białej Księgi ukaże się na przełomie lat 2010/2011.

### Czas na politykę zarządzania mobilnością

Większość miast, które przyjęły politykę transportową określały ją mianem polityki zrównoważonego rozwoju<sup>9</sup>. Nie przekłada się to jednak na działania zmniejszające kongestię w miastach, zatem należy poszukiwać innych narzędzi, które byłyby bardziej skuteczne. Również podejmowane coraz chętniej plany mobilności dla większych zakładów pracy, uczelni, czy szkół nie rozwiązują problemu kompleksowo w całym mieście.

Dlatego potrzebne jest kształtowanie świadomości dotyczącej konieczności realizacji koncepcji zarządzania mobilnością zarówno wśród decydentów, jak i osób mających wpływ na kształt polityki transportowej oraz odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu transportowego.

Poszukując instrumentów możliwości uporania się z wyzwaniem dla miast, może skutecznym rozwiązaniem byłoby przyjmowanie dokumentów **Polityka zarządzania mobilnością**. Dokument taki, jako narzędzie oddziaływania na mieszkańców, polityków i decydentów, powinien być regularnie aktualizowany, tak samo jak ramowe ustalenia regulacyjne i prawne, oraz brać pod uwagę jakiegokolwiek zmiany dotyczące środowiska.

Przykładem miasta dysponującego tego typu dokumentem jest Graz. W 1992 roku wobec pogorszenia się jakości życia w mieście, wskutek nadmiernej mobilności samochodowej, przyjęto **politykę łagodnej mobilności**<sup>10</sup>, która w ciągu niecałych dwudziestu lat odwróciła sytuację. Politykę tę zaakceptowały wszystkie siły polityczne w mieście. Celem koncepcji łagodnej mobilności było wykorzystanie wszystkich instrumentów w możliwie najbardziej ekologiczny sposób. Za kluczowe uznano następujące aspekty:

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

W efekcie, zaczęto intensywnie rozwijać transport publiczny, przestrzeń publiczną oraz ulice udostępniono pieszym, wyznaczono w centrum miasta wiele stref ruchu z prędkością 30 km/h. Miasto Graz otworzyło się również na ruch rowerowy.

<sup>8</sup> Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich *Zrównoważona przyszłość transportu w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu* – COM (2009) 279, Bruksela 2009.

<sup>9</sup> A przyjęta w Warszawie w 2009 roku *Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy* zawiera nawet *Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy*.

<sup>10</sup> Zob. Ablasser G., *Wdrożenie idei łagodnej mobilności w Grazu*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 10.

Polityka zarządzania mobilnością powinna definiować całościową wizję miasta na promocję zrównoważonego transportu poprzez przyjęcie podejścia zorientowanego na popyt. Ma to na celu wsparcie i pomoc w zmianie nastawienia i zachowania dla zmniejszenia używania samochodu na rzecz zrównoważonych środków transportu. Współpraca pomiędzy różnymi wydziałami miasta oraz pomiędzy instytucjami prywatnymi i publicznymi mogłaby wspomóc rozwiązania, które mogą spełnić cele publiczne jak i prywatne w zakresie mobilności i transportu.

Trzy elementy (kryteria) stanowią o wysokiej jakości podejścia do zarządzania mobilnością:

- wysoki stan wiedzy o zachowaniu mobilności oraz potrzebach grup docelowych i obywateli jako baza do stworzenia polityki zarządzania mobilnością,
- całościowa wizja i cele polityki zarządzania mobilnością spisane w formie dokumentu,
- dobra całościowa koordynacja i przywództwo polityki zarządzania mobilnością oraz procesami.

### Potrzeby użytkownika i społeczności

Cele polityki zarządzania mobilnością miasta powinny być budowane na dogłębnej wiedzy o zachowaniach komunikacyjnych oraz potrzebach w zakresie mobilności wszystkich grup docelowych i mieszkańców w ogóle. Ponadto szersze grono odbiorców powinno zostać poinformowane o celach i działaniach miasta dotyczących zrównoważonej mobilności. Można tego dokonać poprzez różne techniki komunikacji i partycypacji, przyczyniające się do budowy wsparcia publicznego.

Miasto może podejść poważnie do potrzeb użytkownika i społeczności na kilka sposobów, np. poprzez zbieranie informacji na temat *modal split* danego miasta i wykorzystując je do udoskonalania polityki zarządzania mobilnością. Niektóre miasta inwestują w badania na temat specyficznych lub nowych grup docelowych dla zarządzania mobilnością (np. dzieci, turyści, obywatele, pasażerowie komunikacji miejskiej, nowi mieszkańcy). Drugorzędne źródła informacji, np. dane o wypadkach drogowych, trendy w wykorzystaniu transportu publicznego, dane jakości powietrza, mogą zostać przeanalizowane podczas wstępnych prac nad polityką zarządzania mobilnością.

Nie należy zapominać o konsultowaniu z mieszkańcami ogólnych celów i planów miasta dotyczących zrównoważonego transportu oraz procesu planowania polityki zarządzania mobilnością.

Mogą zostać podjęte różne akcje, od dystrybucji ulotek po organizację publicznych forów, które będą miały na celu informowanie i tworzenie publicznego wsparcia dla zarządzania mobilnością. Więcej tak przystosowanych akcji może zostać podjętych dla lepszej komunikacji, a także dla przekonania decydentów i partnerów do wagi i zalet zarządzania mobilnością.

### Wizja i cele polityki zarządzania mobilnością

Dokument polityki zarządzania mobilnością powinien zostać opracowany i włączony do całościowej polityki trans-

portowej miasta. Powinien wyjaśniać całościowe zamierzenia i plany dotyczące promocji zrównoważonego transportu i zarządzania popytem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę nastawienia i zachowania podróżnych. Dokument polityki zarządzania mobilnością powinien zostać zaakceptowany przez polityków i szersze grono odbiorców. Konsultacja z partnerami podczas wstępnej fazy przygotowań dokumentu polityki zarządzania mobilnością pomoże uniknąć odrzucenia dokumentu. Informowanie polityków i szerszego grona odbiorców o wizji zarządzania mobilnością (działania typu „kampania na rzecz kampanii”) jest bardzo istotne dla zdobycia wsparcia politycznego i publicznego od samego początku. Ważne, żeby dokument polityki wyrażał zamierzenia zarządzania mobilnością. Równie użyteczne jest wprowadzenie zarządzania mobilnością do ramowej polityki transportu miejskiego, jako że środki zarządzania mobilnością rzadko funkcjonują samodzielnie. Częściej natomiast występują jako pakiet środków, np. kampania informacyjna połączona z infrastrukturą, polityką cenową czy regulacjami. Połączenie zarządzania mobilnością (środki pozainwestycyjne) i środków „twardych”, takich jak środki infrastrukturalne, polityka cenowa i regulacje, daje większe szanse na lepszy rezultat w kategoriach zmiany używanego środka transportu. **To, co powinno odróżniać zarządzanie mobilnością od tradycyjnego działania, to przede wszystkim zorientowanie zarządzania na popyt, a nie na podaż.**

Podsumowując rozważania o polityce zarządzania mobilnością, można zacytować efekt prac jednego z zespołów projektu MAX<sup>11</sup>. Otóż w mieście, w którym wprowadzono zarządzanie mobilnością:

- można zauważyć kampanie promujące ruch pieszy, transport rowerowy i publiczny;
- oferowana jest indywidualna pomoc podróżnym, dostarczająca informacji, gdzie i jak można zmniejszyć korzystanie z samochodu;
- powstają lokalne centra mobilności konsultujące planowanie podróży rekreacyjnych transportem publicznym;
- pracodawcy opłacają przejazdy transportem publicznym, aby zachęcać do pozostawienia samochodu w domu;
- podróżni mogą korzystać z systemu carsharing dostępnego niedaleko miejsca zamieszkania;
- w szkołach powstają plany mobilności, mające na celu m.in. organizację bezpiecznej drogi do szkoły dzieciom podróżującym pieszo;
- pozwolenia na budowę dużych obiektów wymagają minimalizacji wpływu nowej inwestycji na mobilność,

<sup>11</sup> MAX to największy projekt badawczy w dziedzinie zarządzania mobilnością, realizowany w latach 2006–2009 i objęty szóstym programem ramowym Unii Europejskiej. Konsorcjum MAX wraz z 25 partnerami pracowało nad rozbudową, standaryzacją oraz usprawnieniem systemów zarządzania mobilnością – prowadzone działania objęły zarządzanie jakością, realizację kampanii, opracowanie ocen, modelowanie oraz planowanie przestrzenne. Wiele z tych działań było i jest bezpośrednio wspieranych przez Radę Platformy EPOMM w celu rozbudowy, standaryzacji oraz rozpowszechnienia systemów zarządzania mobilnością w Europie, [www.epomm.org](http://www.epomm.org)

np. udoskonalenie planu mobilności dla pracowników, gości, transportu towarów wokół obiektu bądź zmniejszenie liczby dostępnych miejsc parkingowych.

## Podsumowanie

Koncepcja zarządzania mobilnością ma na celu zachęcanie ludzi do ograniczania użytkowania samochodów osobowych w podróży. W polskich warunkach zabieg ten wydaje się być szczególnie trudny, mając na uwadze fakt, iż do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia byliśmy państwem bloku wschodniego, w którym dostęp do dóbr wszelkiego rodzaju był bardzo ograniczony. Wraz z rozwojem gospodarki rynkowej dotarły do nas, będące standardem w krajach zachodnich, różnorodne towary i usługi, a wraz z nimi rosła co roku na naszych drogach, liczba pojazdów indywidualnych.

Do dzisiaj, w świadomości wielu Polaków, samochód postrzegany jest jako dobro świadczące o prestiżu i nierzadko decydujące o tym, jak jesteśmy odbierani przez innych. Dlatego tak trudno jest zrezygnować z tego, co jeszcze niedawno wydawało się nieosiągalne, a dziś jest wyznacznikiem sukcesu. Dotyczy to zarówno osób starszych, jak i młodych ludzi, którzy wraz z uzyskaniem prawa jazdy w pierwszej kolejności kupują samochód.

Świadomość proekologiczna, jak i świadomość problemów transportowych, wynikających z wciąż rosnącego natężenia ruchu w Polsce, jest ciągle bardzo niska. Ochrona przyrody, dóbr naturalnych, troska o przyszłe pokolenia to dla wielu tylko frazesy, puste słowa. Mieszkańcy polskich miast nie zdają sobie sprawy z wagi ich osobistych wyborów dotyczących odbywanych podróży, jak również z faktu, że ich zachowania komunikacyjne rzutują na warunki podróży oraz jakość życia w mieście.

Co więcej, często kierują się jedynie własną wygodą i wybór pojazdu indywidualnego argumentują potrzebą niezależności. Odbywają jednoosobowe podróże nawet w przypadku, gdy oferta transportu publicznego jest bardzo atrakcyjna lub wręcz konkurencyjna w stosunku do samochodu, gdy istnieją wszelkie przesłanki, by udostępnić miejsce w swoim pojeździe innym osobom, np. współpracownikom.

W warunkach polskich wyzwaniem zarządzania mobilnością jest więc przede wszystkim nie sama zmiana zachowań komunikacyjnych, będąca niejako efektem końcowym, ale zmiana norm społecznych, poglądów i mentalności ludzi. A to jest procesem bardzo żmudnym i długotrwałym. Dlatego koncepcja zarządzania mobilnością może nie od razu zyskać na gruncie krajowym zwolenników, gdyż zwykle oczekuje się natychmiastowych, a na dodatek najlepiej widowiskowych, rezultatów. Poza tym zarządzanie mobilnością jest podejściem wciąż niedocenianym w Polsce, traktowanym trochę pobłaźliwie w środowisku branżowym.

Proces zarządzania mobilnością wiąże się z podnoszeniem jakości usług transportu publicznego, zapewnianiem bezpiecznych ciągów pieszych, spójnej i gęstej sieci dróg

rowerowych, a to z kolei oznacza znowu drażliwy temat ograniczania środków finansowych na inwestycje przyjazne samochodom.

Realizacja idei zarządzania mobilnością wiąże się często z wprowadzaniem nieprzychylnych samochodom strategii – ograniczaniem ruchu dla pojazdów indywidualnych w centrach miast, wprowadzaniem opłat kongestyjnych etc. W mentalności wielu rozwiązania takie kojarzą się mylnie z ograniczaniem praw, wolności, swobody poruszania się – mało mówi się natomiast o następstwach tego typu działań i ich pozytywnych skutkach dla system transportu, środowiska, ochrony dóbr kultury. Dlatego w przypadku decydentów decyzja o realizacji tak niepopularnych i mogących wywołać fale sprzeciwu rozwiązań jest ogromnym wyzwaniem. Stąd sformułowany w artykule pomysł tworzenia polityki zarządzania mobilnością.

## Literatura

1. Ablasser G., *Wdrożenie idei łagodnej mobilności w Grazu*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 10.
2. Faron A., Rudnicki A., *Idea i narzędzia unijnego projektu MAX mającego na celu podniesienie świadomości potrzeby zarządzania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 1.
3. Igliński H., *Estymacja wybranych kosztów kongestii transportowej*, Mat. Konf. Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, Poznań 2009.
4. Koźlak A., *Kierunki zmian w planowaniu rozwoju transportu w miastach jako efekt dążenia do zrównoważonego rozwoju*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 7/8.
5. Michalski L., *Planowanie zrównoważonego transportu miast bałtyckich*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 7/8.
6. Mężyk A., *Kierunki oddziaływania na zmiany zachowań komunikacyjnych w aspekcie zrównoważonej mobilności*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 7/8.
7. Nosal K., Starowicz W., *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 3.
8. Radziejowski J., *Metropolie szansą rozwoju transportu publicznego*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 9.
9. Rudnicki A., *Polityka rozwoju przestrzennego a zatłoczenie komunikacyjne*, Mat. Konf. Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, Poznań 2009.
10. Rudnicki A., Starowicz W., *Transport miejski*, w: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Red. Liberadzki B., Mindur L., Warszawa-Radom 2007.
11. Suchorzewski W., *Oplaty za wjazd do obszarów śródmiejskich – sukcesy i porażki*, Mat. Konf. Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego, Poznań, 2009.
12. Szoltysek J., *Transport osób w mieście ekologicznym – marzenia o mieście przyszłości*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 10.
13. Szoltysek J., *Zarządzanie kongestią w miastach*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2008, nr 6.
14. Tundys B., *Zrównoważona mobilność miast – koncepcje i rozwiązania*, Mat. Konf. Systemy Transportowe, Katowice 2010.
15. *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. Liberadzki B., Mindur L., Warszawa-Radom 2007.
16. Wyszomirski O., *Kształotowanie rozwoju lokalnego i regionalnego transportu publicznego w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2008, nr 2.
17. Zamkowska S., *Przeciwdziałanie kongestii w miastach*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2008, nr 11.