

Projekt TROLLEY jako platforma współpracy środowisk transportowych w Europie Środkowo-Wschodniej

Marcin Wołek

Wprowadzenie

Polityka klimatyczna Unii Europejskiej zmierza do radykalnego ograniczenia emisji szkodliwych substancji. Sektor transportu został zidentyfikowany jako obszar, w którym osiągnąć można znaczne efekty do 2020 r. W tym celu należy podjąć działania w ramach polityki transportowej, przejść do niskoemisyjnych sposobów wytwarzania energii oraz zachęcać odbiorców energii do jej oszczędzania.

Wysoka zależność sektora transportu od paliw płynnych ma swoje źródła w relatywnej łatwości transportu i przerobu ropy naftowej, niskich jej cenach w latach 80. i 90. XX wieku, wieloletniej tradycji i potencjale branży paliwowej oraz polityce taborowej przewoźników funkcjonujących w różnych gałęziach transportu. Alternatywne źródła zasilania pojazdów wymagają

budowy i rozbudowy infrastruktury do przerobu i dostawy energii oraz wytworzenia odpowiedniego potencjału po stronie popytu, który uzasadni wysokie nakłady niezbędne dla stworzenia alternatywnego systemu zasilania pojazdów, konkurencyjnego dla paliw płynnych opartych na kopalinach.

Obecnie rozwiązaniem dostępnym, efektywnym i przedstawiającym sobą dojrzałość technologiczną, ale również wysoką podatność na innowacje jest trakcja elektryczna w transporcie miejskim (kolej miejska, tramwaj, trolejbus, elektrobus, częściowo autobusy hybrydowe). Jej emisyjność uzależniona jest od rodzaju produkowanej energii, w przypadku niektórych miast udział energii odnawialnej w transporcie o trakcji elektrycznej przekracza 90% (m.in. trolejbusy w Salzburgu, Austria czy w Solingen, Niemcy).

Komunikacja trolejbusowa w Europie

Komunikacja trolejbusowa osiągnęła największą popularność tuż po drugiej wojnie światowej, choć jej początki sięgają 1882 roku, kiedy to został wprowadzony do eksploatacji pierwszy pojazd tego typu. Od zakończenia drugiej wojny światowej liczba miast posiadających trolejbusy w Europie Zachodniej i Środkowej zaczęła maleć. Poza takimi krajami jak Szwajcaria, Czechy, Rumunia, Bułgaria, Ukraina, Rosja i Włochy, trolejbusy eksploatowane są w nielicznych miastach Europy Zachodniej i Środkowej. Jednak tam gdzie przetrwały, stały się one ważnym podsystemem transportu zbiorowego, a dzięki wdrażanym innowacyjnym rozwiązaniom są postrzegane jako „okręt flagowy” komunikacji miejskiej.

Trolejbus Solaris Trollino w Gdyni





Škoda 15Tr w Szeged (Węgry)

Projekt TROLLEY platformą współpracy środowisk naukowych i gospodarczych

Program Operacyjny Europa Środkowa jest programem Unii Europejskiej mającym na celu wsparcie współpracy transnarodowej pomiędzy państwami tej części Europy w celu poprawy innowacyjności, dostępności, stanu środowiska, konkurencyjności oraz atrakcyjności miast i regionów. Głównym celem programu jest wzmocnienie spójności terytorialnej, promowanie wewnętrznej integracji oraz poprawa konkurencyjności obszaru Europy Środkowej. Działania dotyczą takich krajów, jak Polska, Czechy, Słowacja, Austria, Węgry, Słowenia oraz częściowo Niemcy, Włochy i zachodnia część Ukrainy. Budżet Programu na lata 2007-2013 wynosi 298 mln EUR, a dofinansowanie kosztów kwalifikowalnych projektu waha się od 75% (tzw. „stare kraje członkowskie UE”) poprzez 85% („nowe kraje członkowskie UE”) do 90% (Ukraina).

W ramach programu *Central Europe* realizowany jest m.in. projekt TROLLEY. Ma on na celu promocję trolejbusów jako czystego i najbardziej ekonomicznego środka transportu w miastach i regionach Europy Centralnej. W oparciu o swe

bogate doświadczenie, dziewięciu partnerów projektu TROLLEY z sześciu krajów Europy Centralnej – Eberswalde i Lipsk (Niemcy), Salzburg (Austria), Gdynia i Uniwersytet Gdański (Polska), Szeged (Węgry), Brno (Czechy) oraz Parma (Włochy) wraz z organizacją TROLLEYMOTION poszukuje możliwości odblokowania ogromnego potencjału trolejbusów by przekształcić system transportowy z „napędzanego paliwem” na „elektromobilny”. Partnerstwo to obejmuje 25% wszystkich trolejbusów, jak również 30% linii trolejbusowych aktualnie funkcjonujących na obszarze Europy Centralnej.

Realizacja projektu TROLLEY reciprocator rozpoczęła się w lutym 2010 r. potrwa do marca 2013 r. Jest to największy projekt programu Komisji Europejskiej „INTERREG Europa Centralna”, z budżetem 4,2 mln EUR, z czego 3,2 mln EUR to wkład Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF). Koordynatorem projektu jest Salzburg AG. Partnerami są Barnim Bus GmbH (Eberswalde), TEP S.p.A (Parma), Miasto Brno, Miasto Gdynia, Uniwersytet Gdański, LVB Lipsk, SZKT Szeged i pozarządowa organizacja Trolleyemotion.

Główne cele projektu TROLLEY są następujące:

- ❑ opracowanie strategii działania możliwych do wdrożenia w innych miastach posiadających komunikację trolejbusową,
- ❑ opracowanie innowacyjnych metod promocji komunikacji trolejbusowej, pozycjonowanie jej jako środka transportu przyjaznego dla środowiska,
- ❑ rewitalizacja i poprawa wizerunku komunikacji trolejbusowej w Europie Środkowej.



Solaris Trollino w Eberswalde (Niemcy)

Dla tak sformułowanych celów przyjęto strukturę projektu, która obejmuje trzy zasadnicze „pakiety robocze” dotyczące:

- ☼ optymalizacji zużycia energii,
- ☼ zwiększenia niezawodności i efektywności,
- ☼ poprawy wizerunku komunikacji trolejbusowej.

W ramach ostatniego pakietu roboczego realizowane są liczne działania o charakterze promocyjnym oraz wykorzystujące instrumentarium badań marketingowych. Działania te w szczególności dotyczą:

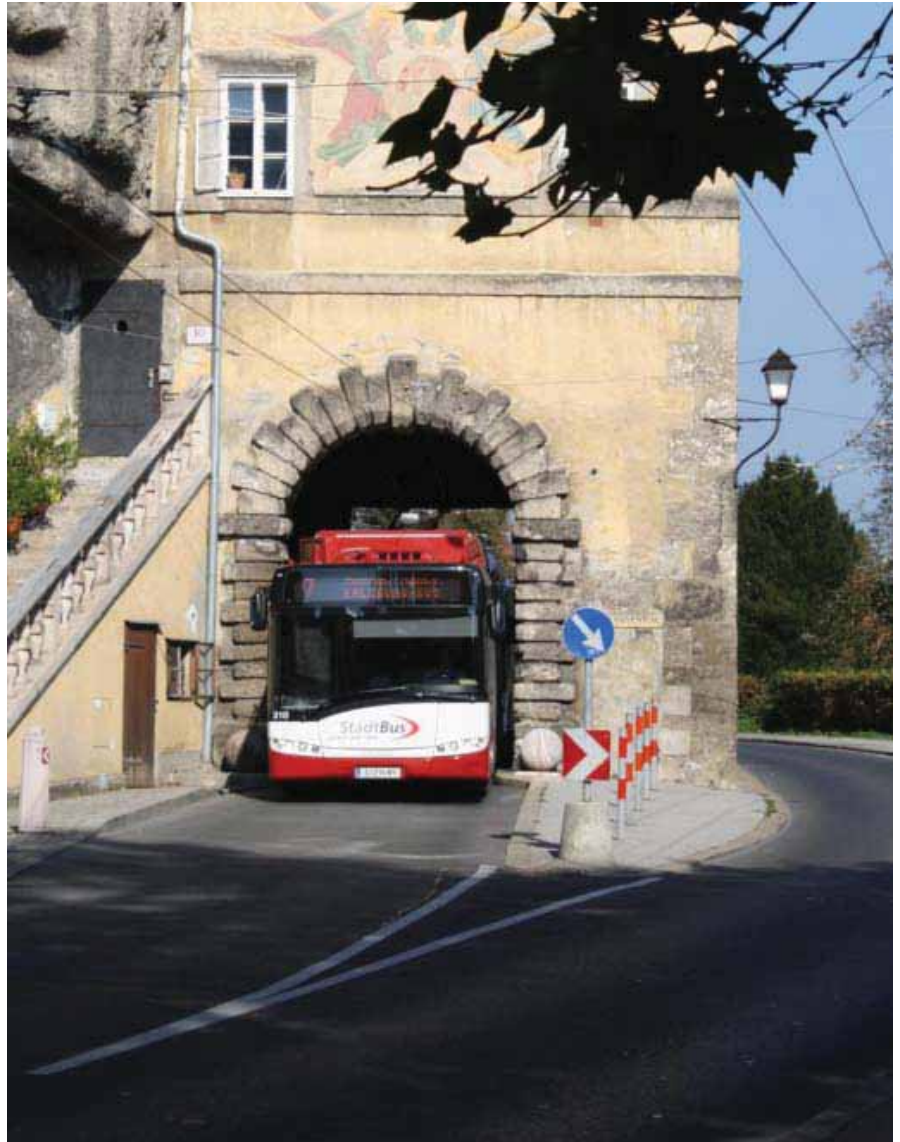
- kształtowania wizerunku ekomobilności komunikacji trolejbusowej,
- wzrostu świadomości istnienia komunikacji trolejbusowej wśród podróżnych,
- powołania Środkowoeuropejskiego Centrum Wiedzy o Komunikacji Trolejbusowej.

Przykładowo, w 2010 r. przeprowadzone zostały badania wskazujące na znaczne różnicowanie postaw pasażerów komunikacji trolejbusowej odnoszących się do przyszłych działań władz miasta względem tego środka transportu. W miastach niemieckojęzycznych, w których kwestie ekologiczne w transporcie mają znaczenie priorytetowe w odbiorze społecznym, zaobserwowano duże oczekiwania względem rozwoju komunikacji trolejbusowej, a także zastępowania autobusów trolejbusami. Aż 41 % respondentów w Salzburgu (Austria) oczekiwało tworzenia nowych linii trolejbusowych, a 34% chce zastąpienia autobusów trolejbusami. Udział respondentów chcących zastąpienia autobusów trolejbusami w Eberswalde (Niemcy) wyniósł aż 41%¹.

Jednym z najciekawszych działań adresowanych do szerokiego grona odbiorców są obchody Europejskiego Dnia Trolejbusowego, który od 2010 r. jest obchodzony przez coraz większą liczbę miast, również tych, które nie są partnerami projektu (w 2012 r. obchody były celebrowane m.in. w Tychach i Lublinie).

Podsumowanie

Silna pozycja rynkowa transportu miejskiego, a zwłaszcza komunikacji elektrycznej (tramwaje oraz trolejbusy) to charakterystyczny element strony podażowej rynków transportu miejskiego w miastach Europy Środkowo-Wschodniej. Jej jakość determinuje



Solaris Trollino w Salzburgu (Szwajcaria)

możliwość utrzymania wciąż wysokiego udziału transportu miejskiego w podziale zadań przewozowych, co wyraźnie odróżnia miasta Europy Środkowo-Wschodniej od znacznej części miast zachodnioeuropejskich. W tych ostatnich, pomimo licznych inwestycji oraz promowania zrównoważonej mobilności, samochód osobowy, poza nielicznymi wyjątkami wciąż stanowi dominujący środek transportu².

Poza działaniami „twardymi” (rozwój infrastruktury technicznej, zakup i modernizacja taboru) niezbędne jest kształtowanie wizerunku komunikacji trolejbusowej jako nowoczesnego środka transportu, który szczególnie w miastach średnich może stanowić innowacyjny element ekologicznego systemu transportu pasażerskiego.

Autor:

dr **Marcin Wołek** – Katedra Rynku Transportowego, Uniwersytet Gdański

Przypisy

¹ M. Wołek: *Stosunek mieszkańców do trolejbusów jako czynnik społeczny determinujący rozwój komunikacji trolejbusowej – analiza wybranych miast Europy Środkowo-Wschodniej w ramach projektu TROLLEY*, [w:] W. Rydzkowski (red.) *Funkcjonowanie i rozwój transportu*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia Transportu Lądowego, nr 41, Gdańsk 2011.

² K. Hebel, M. Wołek: *Perspektywy rozwoju komunikacji tramwajowej w polskich miastach*. Transport i Komunikacja 2010, nr 1, s. 18.