

# Analiza skuteczności metod poprawy miejskich zachowań komunikacyjnych<sup>1</sup>

**LESZEK KORNALEWSKI**

mgr inż., Instytut Badawczy Dróg i Mostów, ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa, tel. +48 22 390 02 04, e-mail: lkornalewski@ibdim.edu.pl

**JACEK MALASEK**

dr inż., Instytut Badawczy Dróg i Mostów, ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa, tel. +48 22 390 02 02, e-mail: jmalasek@ibdim.edu.pl

**Streszczenie.** Udział emisji gazów cieplarnianych ciągle rośnie, podczas gdy realizacja celu środowiskowego Unii Europejskiej wymaga ich ograniczenia do roku 2050 aż o 80% (w stosunku do emisji z roku 1990), a sektor transportu generuje 23% emisji CO<sub>2</sub>. Trwają starania o nakłonienie kierowców do zmiany zachowań komunikacyjnych i korzystanie w większym stopniu z bardziej ekologicznych środków transportu. Wzrost efektywności tych działań wymaga jednak dalszych badań nad skutecznością różnych metod wdrażania polityki transportu zrównoważonego. Celem badawczym projektu Step-by-Step była identyfikacja najbardziej skutecznych działań podejmowanych w miastach europejskich, z uwzględnieniem wszelkich różnic strukturalnych i kulturowych, wpływających na zachowania komunikacyjne mieszkańców. 31 analizowanych działań uszeregowano w czterech kategoriach obejmujących różne metody oddziaływania: poprzez promocję transportu zbiorowego, nakłanianie do rzadszego korzystania z samochodu, promocję środków transportu bardziej przyjaznych środowisku i konsekwentną realizację założeń przyjętej przez miasto polityki transportowej. W artykule przedstawiono dziełć metod poprawy miejskich zachowań komunikacyjnych, uznanych za najciekawsze, innowacyjne i najbardziej skuteczne.

**Słowa kluczowe:** miejska polityka transportowa, zachowania komunikacyjne, rozwój zrównoważony

## Wprowadzenie

Celem ukończonego jesienią 2014 roku projektu Step-by-Step („Wnioski wynikające z różnic w zachowaniach komunikacyjnych: badanie porównawcze miast europejskich”) było opracowanie zestawu najbardziej skutecznych metod przekonywania mieszkańców miast do zmiany zachowań komunikacyjnych na bardziej racjonalne, bezpieczne i proekologiczne.

Europejski program badawczy Stepping Stones (obejmujący m.in. projekt Step-by-Step) pełnił rolę transnarodowej platformy do ustalania kluczowych problemów badawczych w tej dziedzinie, gromadzenia danych oraz wspólnego programowania i prowadzenia badań nad tymi zagadnieniami, jak również dostarczania dobrze udokumentowanych wzorców miejskiej polityki transportowej oraz polityki badań prowadzonych na poziomie krajowym i europejskim. W ramach projektu Step-by-Step analizie poddano efektywność działań z zakresu zrównoważonej polityki transportowej. Badania powodów zmiany zachowań komunikacyjnych na bardziej proekologiczne, poza aspektem techniczno-urbanistycznym, obejmowały również zagadnienia psychologiczne, tj. wpływ marketingu społecz-

nego z uwzględnieniem sześciu kluczowych metod perswazji według Cialdiniego.

W ramach projektu zrealizowano 7 pakietów badawczych:

- WP1 – Wybór regionów i analizowanych rozwiązań z zakresu wdrażania polityki transportu zrównoważonego; efekt: opis bazy danych;
- WP2 – Analiza czynników strukturalnych; efekt: wpływ głównych czynników strukturalnych na zmianę zachowań komunikacyjnych;
- WP3 – Analiza czynników behawioralnych; efekt: wpływ głównych czynników behawioralnych na zmianę zachowań komunikacyjnych;
- WP4 – Instrumenty wpływania na zachowania komunikacyjne; efekt: uwarunkowania włączania elementów behawioralnych do polityki transportowej;
- WP5 – Konfrontacja teorii z praktyką; efekt: raport z konsultacji z praktykami, przedstawicielami miejskich wydziałów transportu i urbanistyki;
- WP6 – Raport finalny z zaleceniami metodologicznymi; efekt: rekomendacje odnośnie sposobu włączania elementów behawioralnych podczas realizacji założeń polityki transportowej;
- WP7 – Rozpowszechnianie wyników projektu z wykorzystaniem Internetu oraz publikacji i prezentacji na konferencjach naukowych.

Analiza zestawu najbardziej skutecznych metod przekonywania mieszkańców miast do zmiany zachowań komunikacyjnych na bardziej racjonalne, bezpieczne i proekologiczne obejmowała 31 działań podejmowanych w 15 miastach: Amsterdamie, Rotterdamie, Bredzie, Dreźnie, Berlinie, Monachium, Freibergu, Tübingen, Sztokholmie, Goeteborgu, Malmo/Lund, Warszawie, Krakowie, Wrocławiu i w Manchesterze; na terenie pięciu krajów Unii Europejskiej: Holandii, Niemiec, Szwecji, Polski i Wielkiej Brytanii.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadził m.in. analizę wpływu na zmianę zachowań komunikacyjnych pięciu działań podejmowanych w miastach na terenie Polski:

- Rozwój systemu parkingów strategicznych typu P+R (Parkuj i Jedź) w Warszawie;
- Promocja ruchu rowerowego w Warszawie poprzez rozwój sieci ścieżek rowerowych i uruchomienie roweru miejskiego;
- Wyznaczanie pasów ruchu dla autobusów w Warszawie,

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2015. Wkład autorów w publikację: L. Kornalewski – 50%, J. Malasek – 50%.

- Rozwój inicjatywy „rower miejski” w Krakowie;
- Wdrożenie zintegrowanej polityki rowerowej we Wrocławiu.

Analiza polskich miast w zakresie danych strukturalnych obejmowała podział zadań przewozowych w transporcie miejskim, zakres restrykcji w korzystaniu z samochodów osobowych w centrum miasta, udogodnienia dla ruchu rowerowego, gęstość zaludnienia oraz charakterystykę systemu transportu, obejmującą gęstość sieci drogowej i linii transportu zbiorowego. Analiza czynników behawioralnych obejmowała zestaw środków psychologicznych wpływających na podejmowanie decyzji o sposobie dokonywania podróży, obejmujący m.in. marketing społeczny i korzystanie z mediów społecznych.

### Ranking analizowanych metod poprawy miejskich zachowań komunikacyjnych

W wyniku przeprowadzonych analiz opracowano ranking 31 działań podejmowanych w celu zachęcenia mieszkańców miast do bardziej racjonalnego planowania swoich podróży miejskich i przesiadania się z samochodów do środków transportu zbiorowego lub, w przypadku krótszych odległości, do korzystania z roweru.

Tabela 1

Wykaz analizowanych działań, ukierunkowanych na ograniczenie korzystania z samochodów w ruchu miejskim				
Miasto	Nr	Metoda	Kod	Kraj
Amsterdam	1	Car Sharing	A1	NL
	2	Amsterdam West	A2	NL
	3	Westpoort	A3	NL
Rotterdam	4	Spitsscoren	B1	NL
	5	Mobility Management	B2	NL
Breda	6	Lifestyle	C1	NL
	7	Positive Drive app	C2	NL
Dresden	8	Job Ticket	D1	D
	9	Infineon	D2	D
	10	VEP2025+	D3	D
	11	Commuter network	D4	D
Berlin	12	Slow modes	E1	D
	13	Car sharing	E2	D
Monachium	14	New residents	F1	D
	15	Increasing bicycle use	F2	D
Freiberg	16	Eco friendly license	G1	D
	17	Car free living area	G2	D
Tübingen	18	Mobility manager	H1	D
Sztokholm	19	Congestion charges	I1	S
Goeteborg	20	Congestion charge	J1	S
	21	Free pass for commuters	J2	S
Malmö/Lund	22	No ridiculous car trips	K1	S
	23	Lundalänken	K2	S
	24	LundaMaTs	K3	S
Warszawa	25	P+R	L1	PL
	26	Increasing bicycle use	L2	PL
	27	Bus lanes	L3	PL
Kraków	28	City Bike	M1	PL
Wrocław	29	Integrated Cycling Policy	N1	PL
Manchester	30	Greener Journeys Behaviour Change Lab	O1	UK
	31	Cycle Centre Proposals	O2	UK

Dokonano segregacji analizowanych działań, wyodrębniając 4 grupy odpowiednio ukierunkowane na osiągnięcie jednego z niżej wymienionych celów:

- Wzrost liczby osób korzystających ze środków transportu zbiorowego,
- Ograniczenie korzystania ze swojego samochodu,
- Wzrost liczby osób korzystających z ekologicznych środków transportu,
- Realizacja założeń przyjętej przez miasto polityki transportowej.

W każdej z wyodrębnionych grup dokonano następnie oceny efektów podjętych działań, zaliczając je do jednej z czterech kategorii:

- Działania o dużej skuteczności, rekomendowane do powszechnego stosowania,
- Działanie o sprawdzonej skuteczności, zalecane do stosowania jedynie w przypadku zaistnienia sprzyjających okoliczności,
- Działanie o niepotwierdzonej skuteczności,
- Działanie, którego zastosowanie (w konkretnych warunkowaniach lokalnych) nie przyniosło oczekiwanego efektu.

### Wybrany zestaw „Best practices”

Zestaw metod rekomendowanych do powszechnego stosowania obejmuje działania z trzech grup:

- ukierunkowanych na wzrost liczby osób korzystających ze środków transportu zbiorowego,
- ukierunkowanych na ograniczenie korzystania ze swojego samochodu,
- ukierunkowanych na wzrost liczby osób korzystających z ekologicznych środków transportu,
- ukierunkowanych na realizację założeń przyjętej przez miasto polityki transportowej.

Działania ukierunkowane na wzrost liczby osób korzystających ze środków transportu zbiorowego, Uruchomiony w Monachium program „New Residents” – dedykowany nowym mieszkańcom lub osobom, które w ostatnim czasie przeprowadziły się do nowej dzielnicy – obejmuje około 85 tys. osób rocznie. Przekazywane im pakiety materiałów informujących o transporcie zbiorowym w rejonie nowego miejsca zamieszkania i możliwość korzystania z konsultacji indywidualnych powoduje, że osoby te korzystają z transportu zbiorowego o 8% częściej, a z samochodu o 3% rzadziej niż nieuczestniczący w programie.

Pakiet z imiennym listem powitalnym zawiera ponadto mapy transportu zbiorowego obejmujące cały obszar aglomeracji miejskiej oraz zestaw bezpłatnych biletów i kuponów zachęcających do testowania różnych środków komunikacji publicznej. Bezpłatne bilety zachęcają osoby, które w nowym miejscu zamieszkania nie mają jeszcze ukształtowanych zachowań komunikacyjnych, do wyboru optymalnych dla ich celów podróży usług oferowanych przez miejski system transportu zbiorowego.



Rys. 1. Zawartość pakietu powitalnego.

Za największe sukcesy programu „New Residents” uznaje się wzrost liczby osób korzystających z transportu zbiorowego, zmniejszenie się ruchu samochodowego oraz lepsze identyfikowanie się nowych mieszkańców z ich społecznością lokalną. Warto zauważyć, że idea programu może być wykorzystywana również wobec osób zmieniających miejsce pracy, szczególnie w przypadku nowych, wielkich biurowców usytuowanych w centrum miasta lub w innych rejonach charakteryzujących się dużą dostępnością środków transportu zbiorowego.

### Działania ukierunkowane na ograniczenie korzystania ze swojego samochodu

Uruchomienie w Bredzie nowatorskiej aplikacji na smartfony, nagradzającej za ograniczanie korzystania z samochodu w podróży miejskich, spowodowało, że już w następnym roku ponad 1000 osób podejmowało częściej decyzję o dojeździe do pracy środkami transportu zbiorowego lub rowerem.

Nowa aplikacja na smartfony o nazwie „Positive Drive”, wykorzystując GPS, informuje o lokalizacji użytkownika i o prędkości, z jaką się porusza, co umożliwia pozytywną lub negatywną ocenę jego zachowań komunikacyjnych. Osoba dokonująca podróży rowerem zamiast samochodem gromadzi punkty możliwe do wykorzystania podczas zakupu wybranych towarów i usług od uczestniczących w programie lokalnych przedsiębiorców.



Rys. 2. Aplikacja „Positive Drive”.

Stosunkowo wysoki koszt implementacji programu w Bredzie (200 tys. – za opracowanie aplikacji i 50 tys. – rocznych kosztów operacyjnych) będzie zdecydowanie niższy w przypadku naśladowców. Należy zauważyć, że gromadzone dzięki aplikacji „Positive Drive” informacje o sposobie dokonywania podróży są przydatne przy wprowadzaniu korekt do miejskiej polityki rozwoju transportu zrównoważonego, a nagradzanie pozytywnych zachowań często może okazać się bardziej skuteczną metodą wpływania na proekologiczną mobilność niż karanie.

Uruchomienie w Sztokholmie systemu opłat (CC – Congestion Charging) za korzystanie z samochodu w godzinach szczytu spowodowało zmniejszenie liczby pojazdów na ulicach centrum miasta o 20–25%, czasu stania w korkach 30–50% oraz emisji CO<sub>2</sub> i NO o 14%.

Uruchomieniu systemu CC w Sztokholmie towarzyszyło ogólne usprawnienie i uruchomienie nowych linii transportu zbiorowego oraz zwiększenie liczby parkingów P+R (Parkuj i Jedź). Jako miernik osiągniętego efektu przyjęto realizację dwóch głównych celów: ilościowego – zmniejszenie wielkości potoków ruchu do i z centrum miasta w godzinach szczytu o 10–15% i jakościowego – wzrost jakości usług świadczonych przez zarząd transportu miejskiego i poprawa jakości środowiska miejskiego.



Rys. 3. Kordon systemu CC w Sztokholmie.

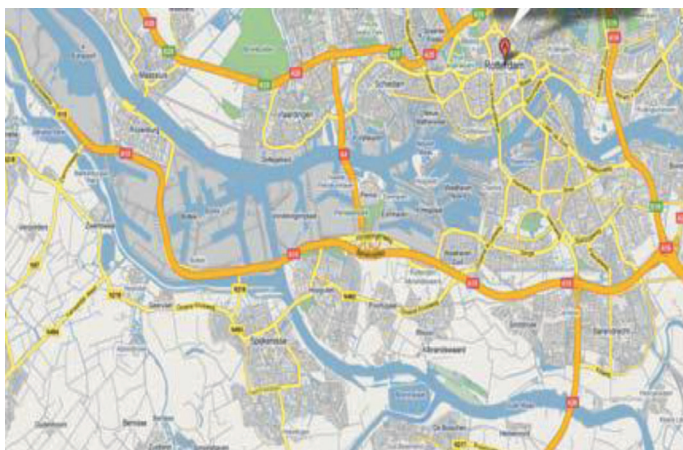
Przykład Sztokholmu pokazuje, że system poboru opłat za poruszanie się samochodem po obszarze centrum miasta, choć bardzo kosztowny, jest niezwykle skuteczny. Tylko koszty związane z uruchomieniem systemu CC wyniosły 220 mln €, a łącznie z dokonanymi równocześnie usprawnieniami miejskiego systemu transportu aż 610 mln €. Po uruchomieniu systemu CC liczba pojazdów przekraczających kordon śródmiejski w dzień powszedni w godzinach poboru opłat (6.00–19.00) zmniejszyła się do poziomu około 350 tys.

Wprowadzenie w portowej dzielnicy Rotterdamu trzy-letniego programu finansowego nagradzania kierowców



za zmianę zachowań komunikacyjnych spowodowało, że aż 46% uczestników programu przestało dojeżdżać do pracy samochodem w godzinach szczytu, przy czym 54% z nich utrzymało ten zwyczaj także po zakończeniu programu.

Celem projektu było upłynnienie ruchu (zmniejszenie liczby pojazdów o 5%) na odcinku autostrady A15 w rejonie Rotterdamu, poprzez skłonienie osób korzystających z niej podczas dojazdów do pracy do zmiany swoich przyzwyczajeń. Zmiana zachowań kierowców nastąpiła w wyniku kampanii informacyjnej i wprowadzenia zachęty finansowej: początkowo 5 € za rezygnację z każdej podróży do pracy samochodem w godzinach szczytu, ograniczone po roku do 3 €. Spośród około 800 kierowców objętych programem 33% nadal dojeżdżało do pracy samochodem, ale poza godzinami szczytu, 9% zmieniło trasę dojazdu do pracy, 8% zmieniło środek transportu, a 4% podjęło tele-pracę.

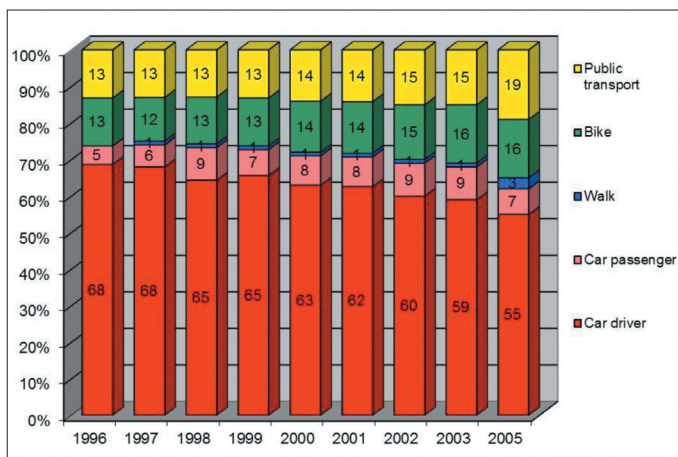


Rys. 4. Obszar objęty programem w Rotterdamie.

Za największe osiągnięcie realizacji programu uznano wykazanie, że okresowe stymulowanie zmiany zachowań komunikacyjny ma efekt w dużym stopniu trwałe, nawet po zaprzestaniu nagradzania za zachowania proekologiczne. Wysokie koszty realizacji programu (łącznie 11 mln €, w tym 8,5 mln € wypłacone kierowcom) powodują jednak, że ta ciekawa inicjatywa znajdzie zapewne naśladowców tylko w krajach bardziej zamożnych niż Polska.

Wprowadzenie w Dreźnie w firmie Infineon/Quimonda zatrudniającej około 2000 osób systemu zarządzania mobilnością spowodowało, że liczba dojeżdżających do pracy własnym samochodem zmalała o 19%, a o 35% wzrosło uczestnictwo *carpool'u* (zbiorowych dojazdów do pracy samochodem prywatnym), o 49% dojazdy transportem zbiorowym, o 25% rowerem i aż o 650% na piechotę.

Głównym motywem wdrożenia inicjatywy była chęć uniknięcia przez firmę konieczności budowy nowego parkingu o wartości 3 mln €. Postanowiono nakłonić pracowników do zaprzestania dojazdów do pracy samochodem poprzez: dopłaty do biletów okresowych, ułatwienia dla dojeżdżających do pracy rowerem (wiata parkingowa, szatnia, natryski), uruchomienie portalu internetowego do tworzenia załóg *carpool'u*.



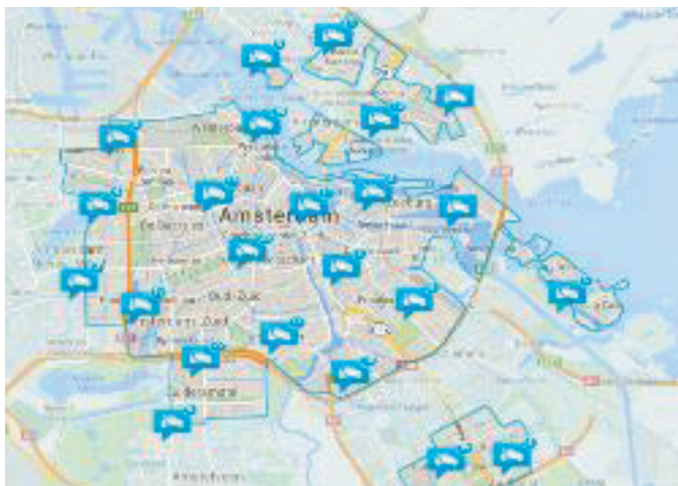
Rys. 5. Odnotowane zmiany udziału w podróżach do pracy w firmie Infineon/Quimonda: transportem zbiorowym (kolor żółty), rowerem (zielony), pieszo (niebieski), jako pasażer samochodu (różowy) i jako kierowca samochodu (kolor czerwony).

Powyższy przykład pokazuje, jak wiele dobrego dla ekomobilności miejskiej może wynikać z inicjatyw podejmowanych przez administratorów wielkich biurów, których coraz więcej pojawia się w centrach polskich miast. W omawianym przykładzie korzyści były obopólne. Firma zaoszczędziła na uniknięciu kosztownej inwestycji i zyskała wizerunkowo (tzw. green image). Ponadto liczba absencji i spóźnień pracowników uległa zmniejszeniu. Korzyści finansowe pracowników firmy oszacowano na 325 € rocznie, w wyniku niższych kosztów dojazdu do pracy i poprawy stanu zdrowia.

#### Działania ukierunkowane na wzrost liczby osób korzystających z ekologicznych środków transportu

Promocją samochodów elektrycznych jest uruchomienie w Amsterdamie miejskiej wypożyczalni (w systemie Car2Go) 300 smartów. Spośród 11 500 uczestników systemu prawie 500 osób podjęło decyzję o sprzedaży swojego samochodu, a nieliczni o zakupie samochodu elektrycznego.

Wypożyczalnie samochodów (na zasadzie znanej dobrze w Polsce idei roweru miejskiego) stanowią ważny element wdrażanej w Amsterdamie polityki zrównoważonego transportu miejskiego. Korzystając z samochodu miejskiego zamiast z prywatnego, unikamy szeregu kłopotów (np. trudności z parkowaniem) i kosztów (zakupu, eksploatacji,



Rys. 6. Mapa stacji elektrycznego samochodu miejskiego Car2Go.

ubezpieczenia) oraz chętniej korzystamy z transportu zbiorowego lub roweru.

Ważną zaletą systemu Car2Go jest brak konieczności zwracania pojazdu do miejsca wypożyczenia. Obecnie w Amsterdamzie zarejestrowanych jest już 11 500 użytkowników systemu, z których co czwarty korzysta z wypożyczalni często. W roku 2012 elektryczne samochody Car2Go przejechały łącznie 1,7 mln kilometrów, przyczyniając się w znacznym stopniu do poprawy środowiska miejskiego i pośrednio do ograniczenia korków ulicznych.

Przykładem promocji ruchu rowerowego jest warszawski system Veturilo, który już po dwóch latach od uruchomienia oceniono jako dziesiąty najlepszy system roweru miejskiego na świecie, a piąty w Europie – po Paryżu, Lyonie, Barcelonie i Brukseli.

Obecnie system Veturilo odnotował już blisko 4,5 miliona wypożyczeń, przy ponad 300 tysiącach zarejestrowanych użytkowników. Tylko w sezonie 2014 rowery były wypożyczane ponad 1,8 milion razy, znacząco o prawie 90 tysięcy wzrosła również liczba zarejestrowanych użytkowników. Średni czas przejazdu Veturilo to ok. 25 minut. W tym czasie rowerzyści pokonują dystans ok. 1,7 km. Najaktywniejszy użytkownik rowerów miejskich w Warszawie wypożyczał rower już 1134 razy.

### Działania ukierunkowane na realizację założeń przyjętej przez miasto polityki transportowej

Program rozwoju systemu transportu zrównoważonego Drezno VEP 2025+, który obejmuje kompleksowy zestaw narzędzi planistycznych ukierunkowanych na osiągnięcie bardziej zdrowego środowiska miejskiego, poprzez ograniczenia emisji oraz wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego i rowerowego.

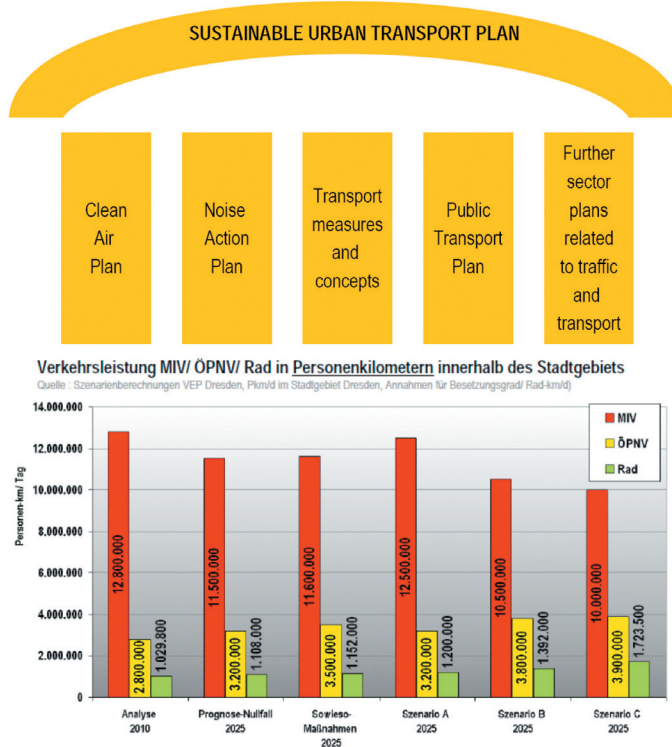
Celem strategicznym uruchomionego w roku 2013 programu VEP 2025+ jest stworzenie listy priorytetowych działań z zakresu zrównoważonego transportu miejskiego i ich realizacja w okresie 10–15 lat. Beneficjentami programu mają być wszyscy mieszkańcy i odwiedzający Drezno: dojeżdżający do pracy, szkół i uczelni, rodziny, turyści, ale i firmy zlokalizowane na terenie miasta.

Trzy główne tezy dokumentu „VEP Dresden 2025+” stanowią przesłanie uniwersalne, odnoszące się do wszystkich dużych miast europejskich, w tym również polskich:

1. Dalszy rozwój miejskich układów drogowych powinien ograniczać się jedynie do niezbędnych uzupełnień tras obwodowych (eliminacja ruchu tranzytowego) i likwidacji lokalnych „wąskich gardeł”.
2. Zasada priorytetu dla środków transportu zbiorowego w ruchu miejskim nie jest działaniem restrykcyjnym wobec użytkowników samochodów, gdyż wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego spowoduje upłynnienie ruchu wszystkich pojazdów – w tym również pojazdów indywidualnych.
3. Wzrost udziału podróży pieszych i rowerowych oznacza poprawę warunków ruchu zarówno dla środków transportu zbiorowego, jak również dla podróżujących samochodami i motocyklami.



Rys. 7. Veturilo w Warszawie trwa już czwarty sezon.



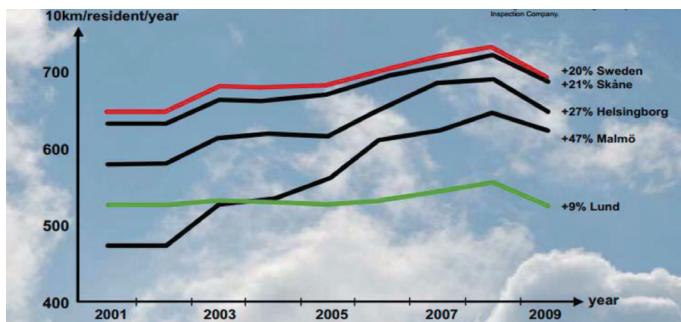
Rys. 8. „VEP Dresden 2025+” program rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego, obejmujący ograniczenia emisji spalin i hałasu ulicznego oraz usprawnienie ruchu drogowego i wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego. Poniżej prognozowany efekt programu VEP wyrażony liczbą pojazdo-kilometrów przejeżdżanych dziennie samochodem (kolor czerwony), środkami transportu zbiorowego (żółty) i rowerem (zielony). Kolejne triady słupków obrazują stan z roku 2010 oraz prognozę na rok 2025: przy braku podejmowanych działań, zakładając wdrożenie tylko działań ustalonych już wcześniej, oraz w wyniku realizacji trzech scenariuszy: A – rozwój układu drogowego, B – usprawnienia systemu transportu zbiorowego i rowerowego, C – nakłanianiem mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych na bardziej ekologiczne.



„Lundamats” – przyjęta w Lund kompleksowa strategia promocji transportu zrównoważonego (obejmująca również logistykę i planowanie przestrzenne) – ma doprowadzić w roku 2020 do redukcji emisji CO<sub>2</sub> o 20%, a w roku 2050 aż o 75%.

Inne osiągnięte już efekty programu Lundamats to:

- Średni czas podróży uległ skróceniu.
- Potrzeby komunikacyjne mieszkańców Lund zostały ograniczone poprzez wdrażanie polityki intensyfikacji wielofunkcyjnego zagospodarowania przestrzennego i informatyzację szeregu usług.
- Wzrost w podziale zadań przewozowych środków transportu zbiorowego i obniżenie udziału ruchu pojazdów indywidualnych.



Rys. 8. Kilometrów samochodów w różnych regionach Szwecji (Lund: linia zielona).

Przyczyn sukcesu upatrywać należy głównie w osiągnięciu we władzach miasta ponadpartyjnego porozumienia w zakresie promowania polityki rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego. Priorytetom programu zapewniono szerokie wsparcie medialne, a dla realizacji poszczególnych elementów stabilne, długookresowe finansowanie z budżetu miasta. Koszty wdrażania programu, wynoszące w latach 1999–2005 43 mln €, w kolejnych okresach ulegały zwiększeniu.

## Wnioski

W wyniku badań własnych i konsultacji z przedstawicielami administracji lokalnej odpowiedzialnymi za wdrażanie działań proekologicznych w transporcie miejskim na terenie Warszawy, Krakowa i Wrocławia nt. skuteczności metod zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i sposobu implementacji założeń teoretycznych do miejskiej polityki transportowej, stwierdzono:

- W miastach polskich główny nacisk kładziony jest na realizację finansowych i ilościowych planów inwestycyjnych (liczba parkingów P+R, długość pasów autobusowych, kilometry ścieżek rowerowych itp.);
- Podkreślenia wymaga stałe dążenie (w miarę możliwości finansowych) do wdrażania poszczególnych elementów zatwierdzonej przez władze miast długookresowej polityki wdrażania zrównoważonego systemu transportu miejskiego;
- Niewystarczające środki finansowe na prace badawcze powodują, że ocena skuteczności realizowanych inwestycji nie obejmuje na ogół aspektów środowiskowych (np. wpływu na ograniczanie emisji spalin) i społecznych (np. oceny przez użytkowników stopnia poprawy jakości świadczonych usług);

- Zbyt duże odstępy czasowe pomiędzy organizowanymi w miastach kompleksowymi badaniami ruchu uniemożliwiają monitorowanie wpływu podejmowanych działań na np. zmiany w podziale zadań przewozowych (czy nie maleje liczba korzystających z transportu zbiorowego, jak wzrasta liczba podróży dokonywanych rowerem itp.);
- Stwierdzono przywiązywanie zbyt małej wagi w trakcie wdrażania działań proekologicznych do zagadnień psychologicznych, np. stosowania profesjonalnego marketingu społecznego – zaproponowane w projekcie do oceny skuteczności oddziaływania na zachowania komunikacyjne mieszkańców techniki perswazji Cialdiniego są w Polsce właściwie nieznanne.

Ważnym wkładem IBDiMu do raportu finalnego projektu Step-by-Step było opracowanie zestawu wniosków wynikających z realizacji projektu:

1. Decyzja o wyborze którejś z zalecanych metod zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców wymaga dokonania uprzednio szczegółowej analizy uwarunkowań lokalnych;
2. Podejmowane działania powinny być zgodne z przyjętą przez miasto ogólną strategią wdrażania systemu zrównoważonego transportu miejskiego;
3. Dobra koordynacja polityki transportowej i miejskiej polityki zagospodarowania przestrzennego ułatwia osiągnięcie wielofunkcyjności zwartej zabudowy i zwalczanie zjawiska rozlewania się zabudowy ekstensywnej na obszary peryferyjne;
4. Osiągnięcie zrównoważonej mobilności jest zdecydowanie łatwiejsze w miastach z dobrze rozwiniętym systemem transportu zbiorowego;
5. Sukces podejmowanych działań, mierzony analizami *ex post ante*, jest łatwiejszy do osiągnięcia przy uprzednim zapewnieniu dobrze zdefiniowanemu celowi szerokiego poparcia społecznego;
6. Najlepszą skuteczność podejmowanych działań zapewni rozpoczęcie ich realizacji w unikalnym sprzyjającym momencie (tzw. *window of opportunity*), przy wykorzystaniu Internetu i wsparcia odpowiednich organizacji pozarządowych
7. Generalną zasadą podejmowanych akcji powinno być korzystanie z narzędzi marketingu społecznego, w celu doprowadzenia do ograniczania potrzeb transportowych i korzystania z samochodu w godzinach szczytu;
8. Często lepszy efekt osiąga się nagradzaniem za zachowania proekologiczne niż karaniem/restrykcjami za nieracjonalne korzystanie z samochodów na terenie miasta;
9. Przekonanie decydentów do podjęcia konkretnego działania zdecydowanie ułatwia przedstawienie szczegółowego modelu biznesowego, wykazującego korzyści i zyski finansowe wynikające dla miasta z jego wdrożenia;
10. Korzystanie z wyników projektu może stanowić dobrą inspirację dla pragnących zwiększyć efektywność transportu miejskiego i dla wszystkich chcących poprawy warunków środowiskowych w swoim mieście.