MAZOWSZE Studia Regionalne
s. 125–129

Przeciwdziałanie ubóstwu transportowemu w Brukseli i Belgii – wizyta studyjna w ramach instrumentu TAIEX

Maciej Sulmicki

W kwietniu 2026 r. przedstawiciele pięciu polskich województw wzięli udział w wizycie studyjnej w Brukseli w ramach unijnego instrumentu TAIEX[1]. Instrument ten ma na celu umożliwienie wymiany doświadczeń, w szczególności w zakresie praktycznych aspektów wdrażania i stosowania unijnego prawodawstwa. Kwietniowa wizyta miała na celu identyfikację efektywnych rozwiązań w zakresie zwalczania ubóstwa transportowego, w tym pod kątem wykorzystania środków Społecznego Funduszu Klimatycznego, na przykładzie dotychczasowych osiągnięć i planów administracji Brukseli i Belgii.

W wizycie uczestniczyli przedstawiciele województw mazowieckiego, łódzkiego, zachodniopomorskiego, lubelskiego i pomorskiego. Gospodarzem było miasto Bruksela. Omawiano różne etapy działania w zakresie poprawy mobilności i przeciwdziałania ubóstwu transportowemu: od diagnozy, przez dotychczas podejmowane czynności, po plany na przyszłość.

Celem polityki mobilności Brukseli[2] jest zapewnienie mobilności osób i dostaw towarów w sposób zgodny z zasadami trwałego i zrównoważonego rozwoju. W tym celu system transportowy powinien być: zielony, przyjemny, zdrowy, dostępny dla wszystkich grup społecznych, wydajny, bezpieczny i powinien sprzyjać rozwojowi społeczno-gospodarczemu regionu. Dla każdego z tych elementów wskazano przewidywany cel i/lub sposób realizacji. Przykładowo w zakresie bezpieczeństwa celem jest zrealizowanie „wizji zero" (brak ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na skutek wypadków komunikacyjnych) już w 2030 r. W odniesieniu do zapewnienia przyjemnych warunków do życia do 2030 r. przewidziano pogodzenie potrzeb w zakresie mobilności z jakością życia poprzez zapewnienie do 2030 r. 250 km stref uspokojonego ruchu (obszarów pieszych, stref zamieszkania itp.). Z kolei system mobilności dostępny dla wszystkich grup społecznych ma zapewnić ograniczenie wydatków gospodarstw domowych na podróże o jedną trzecią: z 12% w 2015 r. do 8% w 2030 r.

[1] Instrument pomocy technicznej i wymiany informacji (*Technical Assistance and Information Exchange Instrument*).

[2] Aktualnym dokumentem strategicznym w tym zakresie jest regionalny plan mobilności (*Plan régional de Mobilité*) na lata 2020–2030, https://be.brussels/en/transport-mobility/mobility-challenges/regional-mobility-plan

W celu zapewnienia efektywnej interwencji władze miasta prowadzą badania, zarówno w skali makro, jak i mikro, w tym z wykorzystaniem danych masowych (od usługodawców, z rejestrów ludności, podatkowych itp.) oraz badań ankietowych. Po analizach wskazano grupy wrażliwe na wdrożenie strefy czystego transportu, zidentyfikowano m.in., że grupa o najniższych dochodach cechuje się dwukrotnie wyższym wskaźnikiem posiadania samochodów od kolejnej grupy pod względem dochodów. Tym samym zidentyfikowano grupę osób „zmuszonych do posiadania samochodu", mimo że koszty związane z posiadaniem samochodu nie pozwalają na zaspokajanie podstawowych potrzeb, przez co ich sytuacja materialna jest gorsza niż grupy „zmuszonej do nieposiadania samochodu" (z braku środków finansowych). Ograniczenie zapotrzebowania na podróże samochodowe powinno pozwolić zbliżyć ich status materialny do grupy dobrowolnie niekorzystających z samochodów. Tym bardziej, że uboższi posiadacze samochodów zazwyczaj dysponują starszymi pojazdami, co może wiązać się z opłatami za wjazd do strefy czystego transportu.

Jednym z elementów wizji określonej w brukselskiej polityce mobilności jest ograniczenie zapotrzebowania na podróże samochodem poprzez udostępnienie innych atrakcyjnych opcji. Istotnym elementem działań jest zapewnienie korzystnych warunków dla ruchu rowerowego. Jest to rozwiązanie pozwalające na ograniczenie korzystania z samochodu lub rezygnację z jego posiadania, a tym samym zmniejszenie kosztów podróży. Jak wspomniano powyżej, według badań przeprowadzonych w Brukseli koszty korzystania z samochodu przyczyniają się do ubóstwa części społeczeństwa, podczas gdy w przypadku pokonywania samochodem poniżej 12 tys. km rocznie, bardziej opłacalnym od posiadania własnego jest korzystanie z samochodów współdzielonych.

Polityka transportowa w Brukseli służy zatem poprawie warunków mobilności, przy jednoczesnym ograniczeniu udziału podróży samochodowych – do 24% w 2030 r. Taka hierarchizacja środków transportu wynika ze zidentyfikowanych zagrożeń w przypadku prób dostosowania systemu transportowego do potencjalnego popytu na podróże samochodowe. Takie podejście przekłada się na gorsze warunki ruchu dla wszystkich, jak też nierozwiązywalne konflikty w zakresie zagospodarowania przestrzeni w mieście, które cechuje się wysoką gęstością zaludnienia i zwartą zabudową. Hierarchizacja środków transportu została w związku z tym zapisana w prawie lokalnym.

Dowodem na efektywne wdrażanie polityki transportowej w Brukseli jest zmiana podziału zadań przewozowych: według badań z 2024 r. 31% mieszkańców odbywa codzienne podróże pieszo, 29% transportem zbiorowym, 22% samochodem, a 9% rowerem. Udział podróży rowerowych rośnie przy tym od 30 lat, z wyjątkiem okresu pandemii COVID-19. Działania w zakresie poprawy warunków ruchu rowerowego ułatwiają ich relatywnie niskie koszty: są one znacznie bardziej wydajne kosztowo od rozwoju infrastruktury dla transportu samochodowego i bezkolizyjnego szynowego. Koszt budowy rowerostrady oszacowano na stukrotnie niższy od budowy metra, podczas gdy jej przepustowość jest jedynie pięciokrotnie niższa. Z kolei w odniesieniu do infrastruktury samochodowej wysokiej jakości infrastruktura rowerowa cechuje

się zdecydowanie wyższą przepustowością. Tym samym infrastruktura rowerowa realizuje wszystkie elementy wizji polityki mobilności Brukseli.

Potencjalny udział ruchu rowerowego szacowany jest na 15–20% wszystkich podróży. W związku z tym zarówno w Brukseli, jak i na pozostałym obszarze Belgii, w szczególności holenderskojęzycznej Flandrii, rozwijany jest system wydajnych tras rowerowych. Bruksela we współpracy z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego (JST) realizuje rowerostrady o znaczeniu ponadlokalnym. Jako bezpośrednie połączenia centrów miast i przystanków kolejowych rowerostrady cechują się możliwie prostym przebiegiem, umożliwiając szybkie podróże, np. wzdłuż linii kolejowych. Standardowa szerokość dwukierunkowej rowerostrady wynosi 4,0 m bez uwzględnienia skrajni. Skrzyżowania z liniami kolejowymi i większymi drogami realizowane są jako bezkolizyjne; na skrzyżowaniach z drogami niższych klas rowerostrada przebiega jako droga z pierwszeństwem, zazwyczaj w postaci wyniesionego przejazdu. Obecnie na rozwój rowerostrad, poza środkami z budżetów JST, przeznaczone zostało 50 mln euro z budżetu centralnego Belgii.

Jednocześnie w Brukseli ograniczany jest ruch samochodowy, w szczególności niesłużący dojazdom do celów lokalnych (eliminacja ruchu przelotowego). W 2021 r. 80% ulic w mieście objętych zostało strefą *Tempo 30 km/h*, co nie tylko poprawiło warunki jazdy rowerem, lecz również ograniczyło liczbę wypadków drogowych o połowę, jak też zmniejszyło zanieczyszczenie hałasem – nawet o 50%. Jednocześnie lepsze warunki do jazdy rowerem przyczyniły się do wzrostu natężenia ruchu rowerowego, potęgując skuteczność oznakowania dotyczącego nakazu ograniczenia prędkości i w jeszcze większym stopniu poprawiając warunki ruchu rowerowego. Już w ciągu pierwszego roku po wdrożeniu strefy *Tempo 30 km/h* natężenie ruchu samochodowego w centrum miasta spadło o prawie 20%, podczas gdy liczba rowerzystów w porannych godzinach szczytu wzrosła o niemal jedną czwartą[3].

W trakcie pandemii COVID-19 wykorzystano niższe natężenie ruchu samochodowego w Brukseli do wdrożenia tymczasowej organizacji ruchu w postaci 40 km pasów rowerowych na jezdniach. W ten sposób skuteczniej wykorzystano m.in. nadmierną szerokość dróg wlotowych do miasta. Od tego czasu nowa organizacja ruchu została zatwierdzona jako stałe rozwiązanie.

Udział ruchu rowerowego ogranicza fakt, że (według ankiet) 25% mieszkańców miasta w ogóle nie brało dotychczas pod uwagę poruszania się rowerem. W związku z tym prowadzony był program Vélo Solidaire. Miał on na celu zachęcanie i przyzwyczajanie do jazdy rowerem, łącząc możliwość długoterminowego wypożyczenia pojazdu, a docelowo wykupu, z systemem szkoleń, wspólnych wyjazdów i porad. Planowane

[3] Szersze omówienie rezultatów wprowadzenia 30 km/h jako domyślnej prędkości na ulicach w mieście dostępne jest na stronie Obserwatorium Mobilności Miejskiej UE (EU Urban Mobility Observatory): https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/brussels-city-30-changing-mobility-model-calmer-city-safe-roads-and-less-noise_en

jest zastąpienie tego programu nowym, realizowanym na większą skalę (4000 rowerów przez 6 lat), o ile pozyskane zostaną środki ze Społecznego Funduszu Klimatycznego.

Podejmowane są również działania w zakresie integracji transportu kolejowego i rowerowego w celu zapewniania możliwości wygodnych podróży „od drzwi do drzwi". 18% pasażerów kolei belgijskich dojeżdża do pociągu rowerem, a 9% kontynuuje podróż rowerem po wyjściu z pociągu. W związku z tym rozbudowywany jest system parkingów rowerowych oraz zwiększana liczba udostępnianych przez kolej rowerów na wynajem. Poza ogólnodostępnymi stojakami budowane są zamykane parkingi rowerowe, często łączone z punktem serwisowym, którego obsługa pełni również nadzór nad parkingiem. Zwiększana jest również pojemność taboru pod względem liczby miejsc na rowery. Przeprowadzono m.in. akcję szybkiego dostosowania starych wagonów do przewozu rowerów poprzez usunięcie części miejsc siedzących na popularnych liniach. Jeżeli podróżujących z rowerami jest mniej, miejsce to przydaje się na większy bagaż.

Ostatnim punktem poruszonym w trakcie wizyty studyjnej był transport na żądanie organizowany pod nazwą *De Lijn Flex* przez samorząd Flandrii od 1991 r., a zwłaszcza od 2001 r., kiedy wprowadzone zostały oficjalne wymogi minimalnej dostępności transportu zbiorowego. Transport na żądanie stanowi uzupełnienie sieci bazowej, opartej na kursujących z dużą częstotliwością pociągach, tramwajach i autobusach (pożądany standard obsługi to przystanek z kursami co godzinę w zasięgu 1 km). Elementem uzupełniającym sieci bazowej jest transport na żądanie, który jednak dotychczas był różnie interpretowany w różnych częściach Flandrii. Ujednoliceniu podejścia służy aplikacja, która ocenia zapotrzebowanie na kurs na żądanie według kryteriów dostępności regularnego transportu zbiorowego: odległości od przystanków (maks. 1 km do przejścia w ciągu całej podróży), liczby przesiadek (maks. 2), współczynnika wydłużenia trasy (maks. 2,6) oraz czasu podróży (maks. 60 minut). W przypadku osób o ograniczonej mobilności wymogi kwalifikujące do transportu na żądanie są niższe i wynoszą – konieczność pokonania 200 m pieszo i min. 1 przesiadkę. Osoby niewidome i poruszające się na wózkach zawsze mogą skorzystać z *De Lijn Flex*. Jest on realizowany przez taksówki i mikrobusy wyłaniane w mikroprzetargach (75 umów na 158 pojazdów). Choć korzystanie ze zwykłych taksówek mogłoby być wydajniejsze kosztowo, brak jest obecnie stosownych ram prawnych. Z *De Lijn Flex* korzysta ok. 3,5 tys. osób dziennie, co stanowi wzrost z 3 tys. w 2024 r. Koszt przejazdu to 3 euro za godzinę. W dalszej perspektywie planowane jest ujednolicenie zasad, wdrożenie umów ramowych zamiast opłat za stałą dostępność oraz rozważane jest zastosowanie pojazdów autonomicznych.

Udział w wizycie studyjnej był okazją do zapoznania się z podejściem do problemów występujących również w województwie mazowieckim, w szczególności w Warszawie i jej bezpośrednim otoczeniu. Ostatnie badania ruchu przeprowadzone w polskiej stolicy w 2024 r. wskazały na wzrost udziału ruchu samochodowego w podróżach, jak też skokowy wzrost liczby samochodów wjeżdżających do Warszawy, przy jednoczesnym bardzo wysokim potencjale dla mobilności aktywnej. Tym samym

istotne znaczenie będzie miał rozwój rowerostrad, w tym stanowiących część sieci tras rowerowych wskazanych jako priorytetowe na poziomie województwa[4]. Ich budowę mogłoby potencjalnie przyspieszyć wykorzystanie środków ze Społecznego Funduszu Klimatycznego. Jednocześnie wskazane jest sukcesywne zwiększanie liczby miejsc parkingowych dla rowerów przy dworcach kolejowych oraz pojemności pociągów pod względem możliwości przewozu rowerów.

[4] Por. *Standardy infrastruktury rowerowej i koncepcja tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku w województwie mazowieckim*, przyjęte uchwałą nr 1100/333/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 28 czerwca 2022 r.

Maciej Sulmicki *dr / PhD*
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie / Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw
e-mail: msulmicki@mbpr.pl

MAZOWIECKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO W WARSZAWIE ©