



ISSN 2082-8675

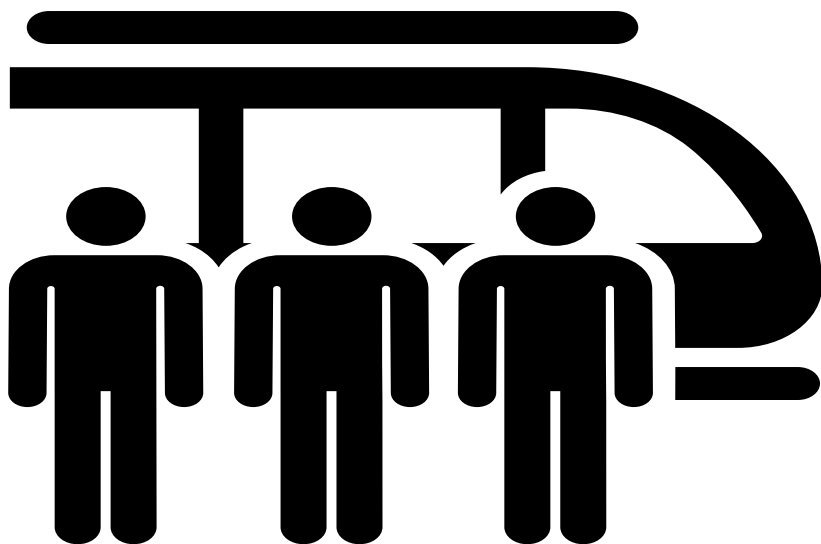
nr 20 (01/2016)

KWARTAŁ

magazyn SKN SPATIUM

Aleksandra Tyjan

...i po raz siódmy, tu się dobrze żyje!



Wiedeń po raz siódmy z rzędu znalazł się na pierwszym miejscu w zeszłorocznym rankingu „Quality of Living”, przygotowanym przez firmę doradczą Mercer . W zestawieniu uwzględniono takie czynniki jak sytuacja polityczna, bezpieczeństwo i przestępczość, działalność sektora publicznego, ochrona środowiska, poziom oświaty, opieka medyczna, oferta kulturalna oraz transport. Wszystkie te elementy składają się na obraz najlepszego miasta do życia.

Przyjrzyjmy się bliżej jednemu z kryteriów, czyli transportowi. Co świadczy o jego sile w stolicy Austrii? Po pierwsze to przyjazna polityka cenowa dla mieszkańców i dojeżdżających do Wiednia środkami komunikacji publicznej. Przeworsowany przez partię Zielonych wiedeński bilet miesięczny kosztuje

365 euro rocznie, czyli jeden euro na dzień (przy wpłacie jednorazowej; możliwa jest również opcja comiesięcznego odciągania sumy z konta, wtedy bilet droższy jest o 10 euro), semestralny bilet studencki dla osób mieszkających w Wiedniu kosztuje 75 euro i spoza – 150 euro, a bilet dla uczniów i osób kształcących się zawodowo ważny przez cały rok szkolny – 60 euro. Zakup tych biletów jest dużo korzystniejszy niż przejazdy jednorazowe (2,2 euro) i podróżowanie autem.

Wszystkie bilety obowiązują w strefie 100 (obejmuje praktycznie całe miasto Wiedeń) i uprawniają do poruszania się rozbudowaną siecią publicznych środków transportu, niezależnie od przewoźnika. W jej skład wchodzi: miej-



Stacja kolejowa Vienna, Wiedeń
fot. Aleksandra Tyjan

skie przedsiębiorstwo komunikacji Wiener Linien (autobus, tramwaj, pięć linii metra), zrzeszone firmy (autobusy B) oraz austriackie koleje narodowe ÖBB (szybka kolej miejska S-Bahn, pociągi regionalne oraz dalekobieżne mające stacje w Wiedniu). Wyjątek stanowią firmy prywatne, takie jak kolej WestBahn oraz CityAirportTrain CAT.

Osobom aktywnym zawodowo dojeżdżającym do pracy przysługuje

tw. Pendlerpauschale, czyli dodatek pieniężny ułatwiający mobilność. W zależności od dystansu dzielącego miejsce zamieszkania od miejsca pracy uzależniona jest kwota dofinansowania. Jeśli nie ma możliwości dojazdu środkiem komunikacji publicznej, taki dodatek jest wyższy.

Podstawą sprawnie współdziałającego systemu komunikacji miejskiej i podmiejskiej są dobrze skomunikowane stacje przesiadkowe, umożliwiające również zmianę środka lokomocji. Przy podwiedeńskich stacjach i przystankach końcowych (jako przykład można tu wymienić Liesing czy Hütteldorf) powstają korzystne (w porównaniu z cenami wiedeńskich biletów parkingowych) parkingi Park and Ride. Umożliwiają one pozostawienie auta i zamianę na komunikację zbiorczą na obrzeżach, bez konieczności wjeżdżania nim do zakorkowanego miasta. Węzły przesiadkowe na terenie Wiednia, takie jak Praterstern, Landstraße-Wien Mitte, Handelskai, Spittelau czy Westbahnhof oferują bogaty wybór dalszych środków transportu - metro, szybką kolej, autobus i tramwaj, jak również - jako uzupełnienie komunikacji zbiorczej - stacje (obecnie ok. 120 punktów), na których można wypożyczyć rower miejski. Pierwsza godzina korzystania jest za darmo, a każda kolejna kosztuje symboliczne 1 euro.

Działanie systemu opiera się nie tylko na dobrym skomunikowaniu linii i poszczególnych środków lokomocji, ale i na odpowiednio dobranych interwałach pomiędzy kolejnymi pojazdami. Linie metra kursują w dni robocze w godzinach szczytu co dwie do sześciu minut (wyjątek stanowi U2; tu odstępy są większe), a w weekendy i święta - co pięć do dziesięciu minut. O ewentualnych opóźnieniach i nieregularnościach w kursowaniu informują wyświetlacze na stacjach. Na bieżąco aktualizowane informacje znajdują się również na głównej stronie Wiener Linien.

Również w nocy przemieszczenie się z punktu A do punktu B nie stanowi większego problemu. Można to uczynić autobusem nocnym, a z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę - dodatkowo kursującymi co piętnaście minut liniami metra.

Dobrze działający system komunikacji to doskonała alternatywa dla poruszania się po mieście samochodem. Wiedeński przykład udowadnia, że przemieszczanie się komunikacją miejską może być nie tylko tańsze i równie komfortowe, ale i zdecydowanie szybsze i ekologiczne. Być może niektóre z rozwiązań udałoby się wdrożyć w Łodzi, bo warto sprawiać, by miasto, w którym mieszkamy, stało się coraz lepszym miejscem do życia. Kto wie, może kiedyś w zestawieniu Mercera nadejdzie czas na Łódź.

Sephansdom Katedra św. Szczepana
fot. Aleksandra Tyjan

