

**Ryszard Janecki**

Politechnika Śląska

# **NOWA KULTURA MOBILNOŚCI JAKO KIERUNEK ROZWOJU TRANSPORTU MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM**

## **Wprowadzenie**

Pozycja miast w województwie śląskim podnosi znaczenie transportu miejskiego dla funkcjonowania i rozwoju całego regionu. Obecnie blisko 78,5% ludności województwa to mieszkańcy 71 miast. Przy takich proporcjach szczególnego znaczenia nabierają działania w zakresie transportu służące poprawie jakości życia i dobrobytu mieszkańców miast, pracujących na ich terenie osób z zewnątrz i gości. Równie ważny jest wzrost konkurencyjności ośrodków miejskich, a tym samym całego regionu, co przyciąga różnorodne formy aktywności ekonomicznej. Tak określone działania uwzględniają potrzeby mobilności wszystkich wymienionych grup użytkowników i realizują strategiczne cele rozwojowe współczesnego transportu w miastach. Są one ze względu na skalę potrzeb, różnorodność i niekiedy niezadowalające zrozumienie u decydentów niełatwe do osiągnięcia.

W strukturze terytorialnej województwa śląskiego wyróżnia się cztery aglomeracje: na północy częstochowską, górnośląską w części centralnej województwa, rybnicką na zachodzie, a na wschodzie bielsko-bialską. Ze względu na ich wzajemne sąsiedztwo istotnym wyzwaniem jest połączenie aglomeracji województwa śląskiego układem różnorodnych połączeń transportowych.

Biorąc pod uwagę obydwie elementy struktury terytorialnej regionu, a więc miasta lub ich zespoły tworzące poszczególne aglomeracje oraz układ tych aglomeracji, przed transportem rysują się trzy rodzaje działań:

- w skali lokalnej na obszarach poszczególnych miast i aglomeracji, zapewniające spójność społeczną i ekonomiczną,
- w skali regionalnej, zapewniające spójność układu aglomeracji województwa,
- w skali regionalnej, poprawiające dostępność aglomeracji województwa.

Kolejnym ważnym czynnikiem determinującym kierunki rozwoju transportu w województwie śląskim jest kwestia dychotomii między potrzebami i wynikającymi z nich zadaniami w skali lokalnej i regionalnej a systemem finansów publicznych, w którym samorządy terytorialne stykają się z ograniczeniem ich samodzielności finansowej ze względu na niski poziom dochodów własnych<sup>1</sup>. Jedną z możliwych dróg poprawy sytuacji w tym zakresie pozostaje wykorzystanie środków finansowych pochodzących z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej. Wymaga to uwzględnienia w podejmowanych działaniach, priorytetów wspólnej polityki transportowej Unii. W perspektywie finansowej na lata 2014–2020 do takich obszarów należą zagadnienia mobilności w miastach i równoważenia transportu. Ogólną koncepcję działań w kierunku równoważenia transportu w miastach i regionach określiła najpierw Zielona Księga Komisji Wspólnot Europejskich z 2007 r.<sup>2</sup>, a następnie we wrześniu 2009 r. przygotowany przez Komisję „Plan działań na rzecz mobilności w mieście” COM(2009)490<sup>3</sup>. Wzjęć konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu oraz strategię jej urzeczywistnienia w nadchodzących dekadach – do 2030 r. z perspektywą do 2050 r. przedstawiono w Białej Księdze z marca 2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM(2011)144<sup>4</sup>.

Koncepcja rozwoju zrównoważonego transportu w województwie śląskim wykorzystująca założenia nowej kultury mobilności jest przedmiotem rozważań

---

<sup>1</sup> W odniesieniu do samorządów lokalnych pisze o tym m.in. J.J. Parysek (Podstawy gospodarki lokalnej, UAM, Poznań 2001, s. 179-183 i 218). W przypadku województw na niski poziom dochodów własnych samorządów województw i niekorzystny podział źródeł uzyskiwania środków publicznych wskazują m.in. J. Olbrycht (Funkcjonowanie województw samorządowych w kontekście integracji europejskiej, w: Zarządzanie rozwojem lokalnym i regionalnym w kontekście integracji europejskiej, red. A. Klasik, „PAN KPZK Biuletyn” 2003, z. 208, s. 45-57) oraz A. Pyszkowski (Planowanie strategiczne jako instrument zarządzania rozwojem regionalnym, w: Zarządzanie rozwojem lokalnym..., op. cit., s. 101-102).

<sup>2</sup> Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Komisja Wspólnot Europejskich COM(2007)551, Bruksela 2007.

<sup>3</sup> Plan działania na rzecz mobilności w miastach. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów COM(2009) 490, Bruksela 2009.

<sup>4</sup> Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska COM(2011)144, Bruksela 2011.

podjętych w prezentowanym opracowaniu. Jednocześnie rozpatrywane zagadnienie ograniczono do kwestii mobilności w miastach oraz przepływu osób i towarów pomiędzy aglomeracjami województwa.

## Nowa kultura mobilności – szansa na zrównoważony rozwój transportu w miastach i regionie

Dla zdefiniowania pojęcia „nowej kultury mobilności” w pierwszej kolejności należy w ogólny sposób odnieść się do kategorii „mobilność”. Kategoria ta rozumiana ogólnie może dotyczyć mobilności, której przedmiot nie wymaga zaangażowania transportu – jego alokacja przestrzenna nie ulega zmianie lub dokonuje się w sferze informacyjnej. W tym przypadku można wymienić mobilność kapitału<sup>5</sup>, mobilność społeczną, będącą zmianą przez jednostkę lub grupę społeczną swojego miejsca w układzie pozycji społecznej<sup>6</sup>, mobilność zawodową, na którą składają się w takim ujęciu m.in. gotowość do zmiany zawodu, doskonalenie i poszerzanie przez pracownika swoich kwalifikacji zawodowych czy dostosowanie się do ustawowych wymogów pracodawcy<sup>7</sup> oraz mobilność wirtualną grupującą różne formy aktywności ludzi bez zmiany miejsca w przestrzeni<sup>8</sup>.

Szczególnie szeroki jest zakres mobilności wyrażającej zdolność, skłonność lub gotowość ludzi do przemieszczania się. W tej grupie znajduje się inna forma mobilności zawodowej, wyrażająca skłonność ludzi do zmiany miejsca pracy w odpowiedzi na zaistnienie określonych bodźców, najczęściej ekonomicznych<sup>9</sup>. Należy do niej także mobilność geograficzna lub terytorialna, która obejmuje fizyczne przemieszczanie się ludzi, w tym migracje i cyrkulacje<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> N. Acocella, *Zasady polityki gospodarczej. Wartości i metody analizy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 459-460.

<sup>6</sup> B. Szacka, *Wprowadzenie do socjologii*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2003, s. 294-297.

<sup>7</sup> T. Dyr, M. Ożóg, *Uwarunkowania rozwoju transportu w Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2010, nr 1-2, s. 10-11; K. Janc, *Przestrzenne zróżnicowanie kapitału ludzkiego i społecznego na Dolnym Śląsku*, w: *Endo- i egzogeniczne determinanty obszarów wzrostu i stagnacji w województwie dolnośląskim w kontekście Dolnośląskiej Strategii Innowacji*, DAWG, Wrocław 2009, s. 38-40.

<sup>8</sup> R. Janecki, S. Krawiec, *Citizen's mobility as the contemporary goal of operation and development of the transportation systems in the cities*, in: *Contemporary Transportation Systems. Selected Theoretical and Practical Problems. New Mobilate Culture*, eds. R. Janecki, G. Sierpiński, Politechnika Śląska, Gliwice 2011, s. 26.

<sup>9</sup> W. Gumuła, J. Socha, W. Wojciechowski, *Presja płacowa oraz niedopasowanie na rynku pracy w świetle badań*, „Materiały i Studia” 2007, z. 219, s. 12.

<sup>10</sup> M. Chapman, R. M. Prothero, *Themes on circulation in the Third World*, in: *Circulation in the Third World Countries*, eds. M. Chapman, R.M. Prothero, Routledge Taylor & Francis Group, London 1985.

Rozumienie mobilności wywodzące się z teorii nauk społecznych należy rozszerzyć o jej interpretację z punktu widzenia transportu. W tym kontekście definiuje się mobilność jako:

- ruch ludzi i rzeczy w przestrzeni zapewniany przez transport, który jest warunkiem koniecznym zrównoważonego rozwoju<sup>11</sup>,
- postawy i zachowania komunikacyjne ludzi determinujące popyt na określone rodzaje środków transportu miejskiego, a więc sposoby odbywania podróży<sup>12</sup>,
- dobro będące w posiadaniu jednostki lub grupy społecznej, które powinno być zapewnione przez system transportowy miasta lub aglomeracji<sup>13</sup>; dobro należy rozumieć jako wartość będącą efektem realizacji procesów zachodzących w systemie transportowym miasta lub aglomeracji; efekt ten jest wartością użytkową dla konkretnego mieszkańca, pracującego z zewnątrz lub gościa odwiedzającego miasto, a także właściciela przemieszczanych towarów<sup>14</sup>.

Miasta i aglomeracje województwa śląskiego są uważane za obszary o podstawowym znaczeniu dla wzrostu gospodarczego, rozwoju innowacji i tworzenia nowych, efektywnych miejsc pracy. Pozostają jednak także miejscem koncentracji wielu problemów, w tym związanych z negatywnym wpływem działalności człowieka na środowisko. Rysunek 1 przedstawia aspekty niekorzystnego oddziaływania transportu miejskiego na środowisko. Rosnące zagęszczenie miejskie i wzrost ruchliwości mieszkańców spowodowany głównie intensywnym rozwojem motoryzacji indywidualnej (rys. 2) są głównymi przyczynami tego stanu rzeczy.

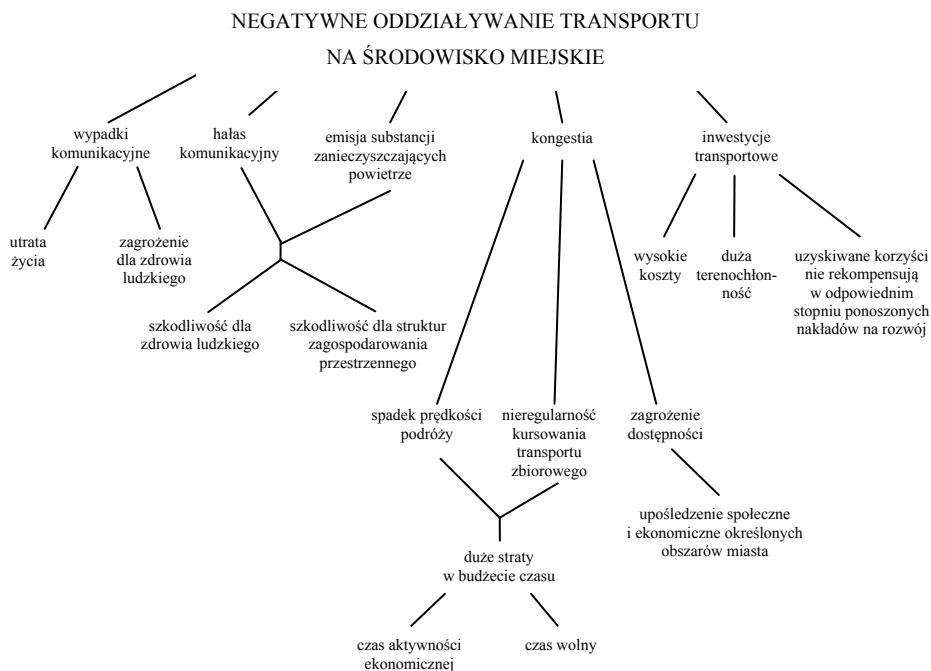
Wyzwania generowane przez działalność transportową w miastach i aglomeracjach spowodowały zmianę podejścia do mobilności na ich obszarze. Zmianę tę nazwano nową kulturą mobilności. Ten termin należy interpretować jako wyższy poziom dobra – wartości będącej efektem realizacji procesów transportowych w systemach transportowych miast i aglomeracji, które jest dostępne dla ich mieszkańców, pracujących z zewnątrz i odwiedzających gości, a także właścicieli przemieszczanych towarów – osiąganego przy większym udziale wymienionych beneficjentów i w warunkach równoważenia celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych. Na rys. 3 zilustrowano pojęcie „nowej kultury mobilności”.

<sup>11</sup> V. Himanen, P. Nijkamp, J. Padjen, *Transport Mobility. Spatial Accessibility and Environmental Sustainability*, Vrije Universiteit, Amsterdam 1992, s. 9-11.

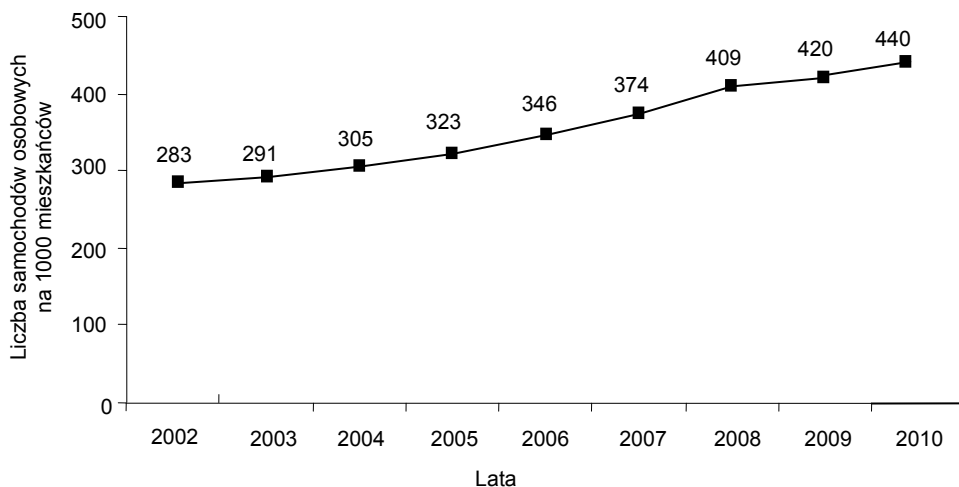
<sup>12</sup> K. Nosal, W. Starowicz, *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny” 2010, nr 3, s. 27.

<sup>13</sup> Podróżowanie w stronę nowej mobilności: doświadczenia CARAVEL. Raport końcowy projektu Inicjatywa CIVITAS, Burgos-Genua-Kraków-Stuttgart 2009, s. 8-9, 24-25, 40-41, 56-57.

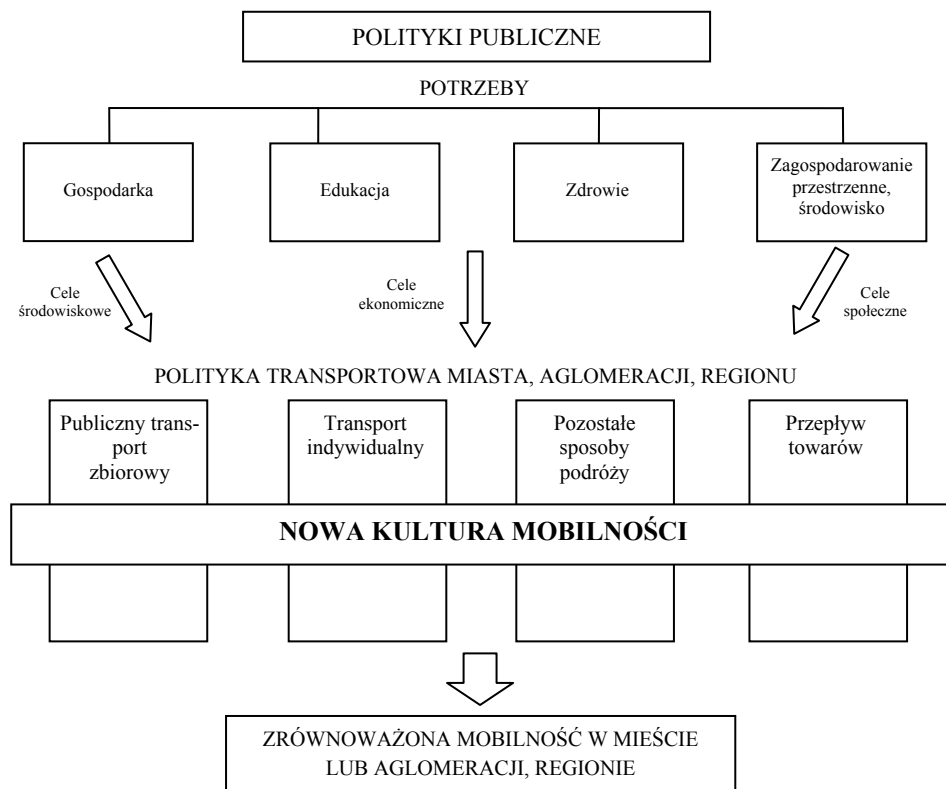
<sup>14</sup> Szerokie omówienie problemów kształtowania wartości w systemie transportowym zawiera praca: W. Downar, *System transportowy. Kształtowanie wartości dla interesariusza*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006.



Rys. 1. Zestawienie skutków negatywnego oddziaływania transportu na środowisko w miastach  
 Źródło: K. Nosal, W. Starowicz, Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością, „Transport Miejski i Regionalny” 2010, nr 3, s. 26.



Rys. 2. Wskaźnik motoryzacji w województwie śląskim w latach 2002-2010  
 Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2011.



Rys. 3. Pojęcie „nowej kultury mobilności” w miastach i aglomeracjach

Jak wynika z rys. 3, nowa kultura mobilności koncentruje działania prowadzące do równoważenia transportu w miastach, aglomeracjach i pośrednio w regionie oraz wspierające wzrost gospodarczy, przyczyniające się do poprawy poziomu życia mieszkańców i innych użytkowników transportu, a także ochrony środowiska.

Z przedstawioną interpretacją pojęcia „nowej kultury mobilności” wiążą się zmiany w podejściu do problemów transportu miejskiego i regionalnego. Działania te, będące rezultatem zmiany celów, narzędzi i obszarów problemowych, tworzą w ten sposób długofalową koncepcję funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego i regionalnego.

W zgodzie z powyższymi zasadami mogą być systemy transportowe miast, aglomeracji i regionów mające określone atrybuty. Wśród walorów o zasadniczym znaczeniu należy wymienić m.in.:

- odpowiednie zorganizowanie transportu spełniającego warunki, które prowadzą do:
  - poszanowania zasad zrównoważonego rozwoju z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego, co przekłada się na spadek emisji CO<sub>2</sub>, zanieczyszczeń powietrza, poziomu hałasu komunikacyjnego i wypadków,
  - zmniejszenia kongestii, co skutkuje lepszym postrzeganiem miasta, aglomeracji i regionu, które stają się bardziej konkurencyjne w stosunku do innych jednostek terytorialnych,
  - uwzględnienia potrzeb społecznych, co oznacza integrację działań transportowych z przedsięwzięciami z zakresu polityki edukacyjnej i zdrowia, poprawę obsługi komunikacyjnej osób starszych i z ograniczeniami ruchowymi oraz rodzin z dziećmi,
  - zapewnienia wzrostu spójności społecznej i gospodarczej,
- stworzenie warunków do racjonalnych wyborów przez użytkowników transportu sposobów podróżowania, a przez to wpływanie na:
  - rozwój miast, aglomeracji i regionów w przyszłości,
  - poprawę sytuacji ekonomicznej mieszkańców i podmiotów gospodarczych,
- dostrzeżenie znaczenia mobilności w miastach i aglomeracjach dla komplementarności rozwiązań w transporcie dalekiego zasięgu poprzez organizację i zapewnienie sprawnej i efektywnej obsługi transportowej węzłów i centrów przesiadkowych, centrów logistycznych itp.<sup>15</sup>.

Kontynuując rozważania należy odpowiedzieć na pytanie o rodzaj działań podejmowanych w ramach nowej kultury mobilności, przyczyniających się do integracji społecznych, ekonomicznych i środowiskowych celów współczesnego transportu miejskiego i regionalnego.

## **Działania na rzecz zrównoważonej mobilności ujęte w dokumentach Unii Europejskiej**

W Unii Europejskiej pojęcie „nowej kultury mobilności” wprowadziła opublikowana w 2007 r. Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” COM(2007)551. Według tego dokumentu najważniejsze problemy zrównoważonej mobilności można określić następująco:

---

<sup>15</sup> Plan działania na rzecz mobilności w miastach, „Komunikacja Publiczna” 2010, nr 2, s. 41.

- poprawa jakości ruchu w miastach, w tym jego płynności,
- poprawa dostępności transportu miejskiego i poziom jej jakości,
- wzrost bezpieczeństwa i niezawodności transportu miejskiego,
- rozwój aplikacji systemów inteligentnego transportu,
- ograniczenie negatywnych skutków funkcjonowania i rozwoju transportu w miastach.

Rozwiązania powyższych wyzwań dla współczesnego transportu w miastach, aglomeracjach i regionach mieszczą się w kilkunastu charakterystycznych obszarach ich systemów transportowych i otoczenia tych systemów. Zielona Księga wskazuje więc na konieczność zmian w:

- infrastrukturze transportu miejskiego,
- zarządzaniu mobilnością,
- poziomie innowacyjności transportu poprzez aplikacje ITS,
- uregulowaniach prawnych,
- pojazdach transportowych,
- zachowaniach użytkowników transportu,
- ekonomicznym stymulowaniu zrównoważonej mobilności<sup>16</sup>.

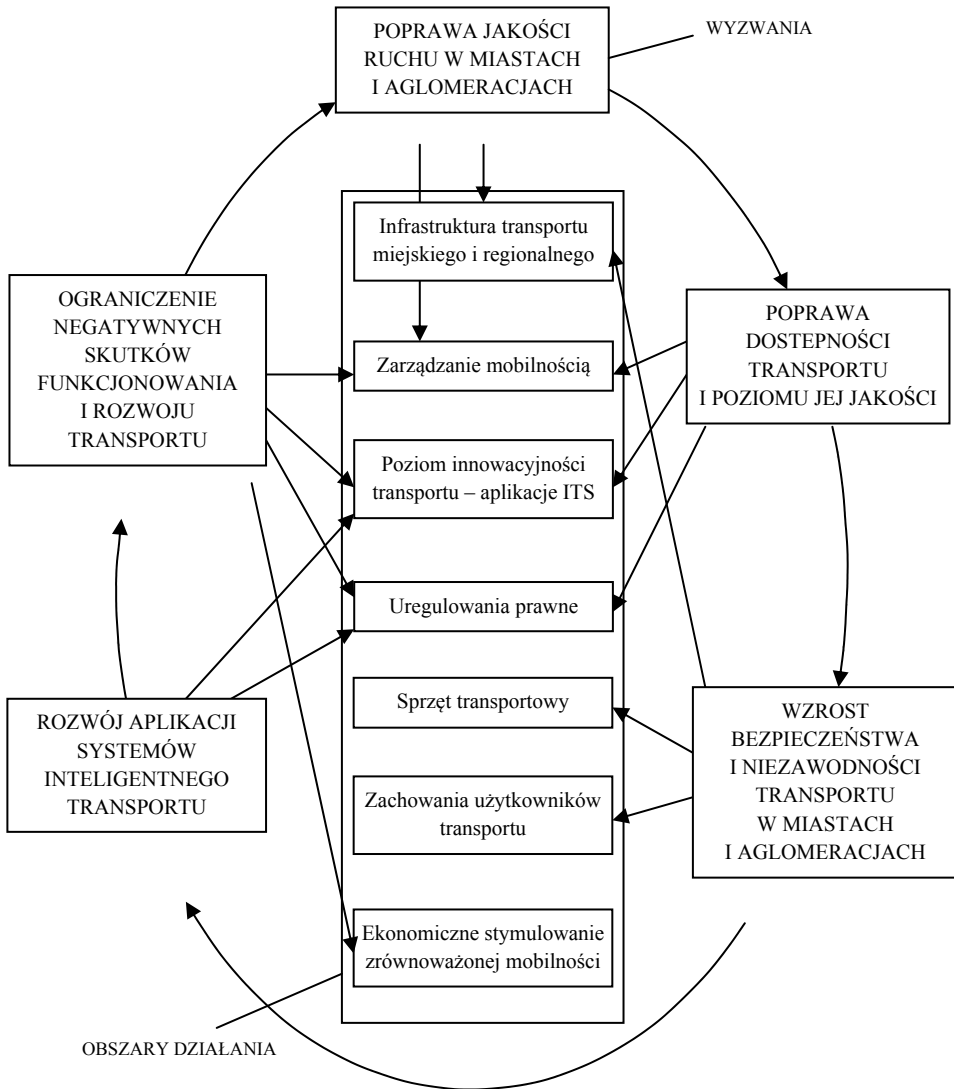
Na rys. 4 przedstawiono układ: wyzwania współczesnego transportu w miastach, aglomeracjach i regionach – proponowane obszary działań w kierunku zrównoważonej mobilności. Obszary te skupiają najkorzystniejsze z ekonomicznego punktu widzenia potencjalne rozwiązania zapewniające realizację potrzeb związanych z mobilnością przy odpowiednim poziomie życia mieszkańców i stanie ochrony środowiska. W ten sposób powinien dokonywać się postęp w równoważeniu społecznych, środowiskowych i ekonomicznych celów transportu miejskiego i regionalnego.

Zgodnie z praktyką Unii Europejskiej, Zielona Księga stała się w latach 2007-2009 przedmiotem szerokiej debaty. Jej wyniki posłużyły do przygotowania dokumentu precyzującego katalog potencjalnych działań w miastach, aglomeracjach i regionach na rzecz nowej kultury mobilności. „Plan działania na rzecz mobilności w mieście” COM(2009)490 proponuje sześć grup tematycznych obejmujących dwadzieścia obszarów, w których podejmowane przedsięwzięcia pozwolą na zmiany zgodne z założeniami koncepcji nowej kultury mobilności. W tab. 1 zamieszczono wymienione powyżej elementy planu.

---

<sup>16</sup> Zielona Księga. W kierunku..., op. cit., s. 5-16.





Rys. 4. Wyzwania współczesnego transportu miejskiego a potencjalne obszary działania w kierunku zrównoważonej mobilności

Tabela 1

Grupy tematyczne i proponowane obszary działania przyjęte w „Planie działania na rzecz mobilności w mieście” Komisji Wspólnot Europejskich z 2009 r.

Nazwa grupy tematycznej w planie działania	Obszar programowanych działań w danej grupie tematycznej
1. Wspieranie zintegrowanej polityki transportowej miast, aglomeracji	1. Wprowadzanie planów dotyczących mobilności w miastach i aglomeracjach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju 2. Identyfikacja zależności pomiędzy mobilnością w miastach i aglomeracjach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju a polityką regionalną 3. Tworzenie zdrowego środowiska miejskiego
2. Znaczenie użytkowników transportu i troska o ich dobro	4. Tworzenie platformy działań związanych z prawami pasażerów w miejskim transporcie publicznym 5. Poprawa dostępności transportu miejskiego dla osób z ograniczeniami ruchowymi 6. Usprawnienie informacji w transporcie miejskim 7. Kształtowanie dostępu do zielonych stref (obszarów miasta, aglomeracji z wyłączonym lub ograniczonym ruchem pojazdów, stref ruchu pieszego i rowerowego, ruchu uspokojonego) 8. Kampanie edukacyjne, informacyjne i uświadamiające na temat zachowań sprzyjających mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju 9. Propagowanie energooszczędnego prowadzenia pojazdów, w tym także w czasie szkolenia kierowców
3. Ekologiczny transport miejski	10. Wspieranie projektów badawczo-rozwojowych w zakresie niskoemisyjnych lub bezemisyjnych pojazdów 11. Przygotowanie internetowego przewodnika na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów 12. Prowadzenie badań w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie miejskim 13. Wymiana informacji na temat miejskich systemów opłat i procedur ich ustalania
4. Wzmocnienie finansowania przedsięwzięć w zakresie zrównoważonej mobilności w miastach	14. Optymalizacja istniejących źródeł finansowania 15. Analiza potrzeb w zakresie przyszłego finansowania
5. Dzielenie się doświadczeniem i wiedzą	16. Poprawa jakości danych i statystyk 17. Powołanie centrum mobilności w miastach 18. Międzynarodowy dialog i wymiana informacji
6. Optymalizacja mobilności w miastach	19. Systemowe podejście do zagadnień transportu towarowego w miastach, odpowiadające stale wzrastającej roli tego rodzaju przepływów 20. Zastosowanie ITS służących mobilności w miastach

Źródło: Plan działania na rzecz mobilności w miastach, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów COM (2009) 490, Bruksela 2009, s. 5-12.

Z przeglądu grup tematycznych i programowanych działań można wnioskować, że plan powinien być istotną pomocą dla władz lokalnych i regionalnych w wyborze kierunku rozwoju transportu w miastach i regionie zgodnego z celami nowej kultury mobilności, a następnie w ich osiągnięciu. Przekonanie to może wynikać z:

- możliwości uzyskiwania znaczącego wsparcia finansowego nowej kultury mobilności z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności,
- istniejącej sfery o charakterze instytucjonalnym w postaci unijnych polityk i prawodawstwa, sprzyjających zrównoważonej mobilności w miastach, aglomeracjach i regionach,
- uwzględnienia w planie działania wielu innowacyjnych podejść i rozwiązań opracowanych w ostatnich latach (inicjatywy unijne, programy ramowe w zakresie badań i rozwoju technologicznego), które mogą być upowszechnione i zastosowane w całej Unii.

Władze samorządowe szczebli lokalnego i regionalnego powinny również zdawać sobie sprawę, że przedsięwzięcia związane z nową kulturą mobilności budują pozycję miast, aglomeracji i regionów w krajowej i europejskiej przestrzeni, poprawiają ich wizerunek i konkurencyjność. Wyniki wielu działań mogą być również wykorzystane przez różne sektory przemysłu lokalnego i regionalnego.

Kolejne propozycje działań zawiera pochodzący z 2011 r. strategiczny dokument Wspólnoty odnoszący się do problemów mobilności w transporcie miejskim i regionalnym, jakim jest Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Zarysowany w niej obraz transportu miejskiego w przyszłości ma następujące cechy:

- traktowanie obecnego poziomu mobilności jako prawa nabytego mieszkańców miast; uzyskanie zmniejszenia ruchu może mieć miejsce poprzez zarządzanie zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne,
- oferowanie usług w zakresie mobilności o wysokiej jakości, przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami; oznacza to preferowanie środków transportu zużywających w bardziej ekologiczny sposób mniej energii, lepsze wykorzystywanie unowocześnianej infrastruktury i ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, w tym najważniejsze zasoby naturalne,
- rozszerzenie udziału transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb, przy jednoczesnej minimalizacji zobowiązań w zakresie usług publicznych,
- tworzenie i efektywne wykorzystywanie technologii i technik przemieszczania się, pozwalających na transport większej liczby osób i masy towarów za

- pomocą najwydajniejszych środków transportu działających osobno lub zintegrowanych ze sobą,
- ograniczanie obszaru operowania transportu indywidualnego do pierwszych i ostatnich odcinków przemieszczania, a więc do spełniania roli transportu dowozowo-odwozowego,
  - usprawnienie transportu towarów na odcinku tzw. ostatniej mili oraz preferowanie w miastach zintegrowanych i skoordynowanych logistycznie dostaw,
  - stopniowe eliminowanie pojazdów o napędzie konwencjonalnym (niehybrydowe silniki); stosowanie mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich w dużym stopniu lepiej podatnych na wprowadzenie alternatywnych napędów,
  - szerokie wykorzystanie technologii teleinformatycznych i aplikacji ITS<sup>17</sup>.

W przypadku transportu regionalnego Biała Księga z 2011 r. podkreśla znaczenie działań prowadzących do:

- konsolidacji potoków pasażerskich i towarów w celu lepszego wykorzystania zdolności przewozowych transportu autobusowego i transportu kolejowego w przypadku przewozu pasażerów, natomiast w transporcie towarów rozwiązań multimodalnych,
- rozszerzenia wykorzystania kolei poprzez unowocześnienie sieci linii kolejowych,
- poprawy wydajności samochodów ciężarowych dominujących w przewozach ładunków poprzez rozwój i wprowadzenie nowych silników i ekologicznych paliw, stosowanie aplikacji ITS oraz dalszy rozwój mechanizmów rynkowych<sup>18</sup>.

## **Koncepcja rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim wykorzystująca zasady nowej kultury mobilności**

Propozycje działania na rzecz mobilności w miastach i aglomeracjach, a zatem pośrednio także w regionach ich lokalizacji zawarte w planie Komisji Wspólnot Europejskich z 2009 r. oraz w Białej Księdze z 2011 r., jak już uprzednio stwierdzono, powinny być inspiracją do programowania zrównoważonego rozwoju transportu zgodnie z zasadami nowej kultury mobilności. Ze względu na specyfikę struktury terytorialnej województwa śląskiego (duża liczba miast

<sup>17</sup> Biała Księga. Plan..., op. cit., s. 5-6, 8-9.

<sup>18</sup> Ibid., s. 7-8.

i cztery sąsiadujące ze sobą aglomeracje) oraz istniejący podział administracyjny, konceptualizację programu rozwoju transportu miejskiego i regionalnego powinno poprzedzać opracowanie koncepcji działania w szeroko rozumianej sferze instytucjonalnej. Nie chodzi przy tym o powoływanie nowych organizacji, ale o podkreślenie ważności zmiany postaw, wartości i kultury sprawowania funkcji władczych, a więc o model partycypacyjny, integrujący wielu lokalnych i regionalnych aktorów<sup>19</sup>. Należy przy tym tak kreować regionalne środowisko, aby ich działania spełniały kryteria odpowiadające koncepcji New Public Governance, do których zalicza się: demokratyczność procedur, partycypacyjność, kompromisowość, wiarygodność, przejrzystość, sprawiedliwość (społeczną i ekonomiczną), sprawność (wyrażaną jako skuteczność, korzystność i efektywność), otwartość na zmiany i elastyczność<sup>20</sup>.

Podkreślenie ważności problemów zarządczych, których wystąpienie w warunkach istniejącej struktury terytorialnej i struktury władz samorządowych w województwie śląskim jest wysoce prawdopodobne ma uzasadnienie w:

- doświadczeniach ostatniej dekady,
- zróżnicowaniu i liczbie lokalnych i regionalnych aktorów mogących uczestniczyć w działaniach na rzecz kształtowania zrównoważonej przyszłości transportu miejskiego i regionalnego w województwie; należą do nich samorządy terytorialne szczebla lokalnego i samorząd województwa, instytucje samorządowe o zróżnicowanych zadaniach i zakresie kompetencji, takie jak: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia Silesia i organizatorzy transportu zbiorowego, w tym m.in. KZK GOP w Katowicach, MZK Tychy, MZK Jastrzębie, ZTZ Rybnik,
- zasięgu działania wynikającym z podejmowanych w fazie formułowania i następnie realizacji programu rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego i regionalnego zagadnień o zróżnicowanej alokacji: na obszarze danego miasta, aglomeracji lub obszarze obejmującym wszystkie aglomeracje województwa,
- rozwiązywaniu problemów o ściśle określonym przydziale kompetencyjnym, jak np. kolejowy ruch regionalny w miastach i aglomeracjach województwa śląskiego.

<sup>19</sup> Pamiętając o silnie upolitycznionym samorządzie terytorialnym w miastach, odmiennie do krajów zachodnich, gdzie proces profesjonalizacji administracji władz samorządowych jest bardzo zaawansowany, nawet tak segmentowo ujmowane przedsięwzięcie może być trudne do realizacji. Zob. szerzej na temat podejścia instytucjonalnego w zarządzaniu obszarem metropolitalnym: J. Danielewicz, T. Markowski, Zarządzanie w obszarze metropolitalnym – podejście instytucjonalne, w: O nowy kształt badań regionalnych w geografii i gospodarce przestrzennej, red. T. Stryjakiewicz, T. Czyż, „PAN KPZK Biuletyn” 2008, z. 237, s. 73-103.

<sup>20</sup> Ibid., s. 100. Zob. również: D. Fürst, Stenerung auf regionaler Ebene versus Regional Governance Aktionsraum Region – Regional Governance, „Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Informationen zur Raumentwicklung” 2003, Heft 8/9, s. 441-451.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, w tab. 2 przedstawiono powiązania ewentualnych podmiotów działających na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego i regionalnego zgodnego z zasadami nowej kultury mobilności, z przestrzenną alokacją podejmowanych w tym zakresie problemów.

Tabela 2

Relacje aktorów lokalnych i regionalnych w ramach koncepcji rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim, wykorzystującej zasady nowej kultury mobilności z alokacją przestrzenną podejmowanych do rozwiązania problemów

Przestrzenna alokacja podejmowanych do rozwiązania problemów i wynikających z nich działań	Podmiot podejmujący działania na rzecz zrównoważonego transportu zgodnego z zasadami nowej kultury mobilności
1. Obszar danego miasta	<ul style="list-style-type: none"> <li>– samorząd miasta</li> <li>– współpraca w zakresie zagadnień kolejowego ruchu regionalnego z samorządem województwa</li> </ul>
2. Obszar aglomeracji górnośląskiej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– samorządowi organizatorzy transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji skupiający gminy położone w aglomeracji</li> <li>– współpraca GZM Silesia oraz samorządu województwa (kolejowy ruch regionalny)</li> </ul>
3. Pozostałe aglomeracje województwa śląskiego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– samorządowi organizatorzy transportu zbiorowego na obszarze danej aglomeracji, skupiający m.in. gminy położone w tej aglomeracji</li> <li>– współpraca z samorządem województwa w zakresie kolejowego ruchu regionalnego</li> </ul>
4. Układ obejmujący obszary wszystkich aglomeracji województwa śląskiego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– samorząd województwa</li> <li>– samorządowi organizatorzy transportu zbiorowego na obszarze poszczególnych aglomeracji</li> <li>– GZM Silesia</li> </ul>

Wymienione w tab. 2 relacje tworzą sieć powiązań: podmioty działające na rzecz nowej kultury mobilności – przestrzenny zasięg podejmowanych zagadnień. W wielu przypadkach, szczególnie dla aglomeracji województwa śląskiego tworzonych niekiedy nawet przez kilkadziesiąt zróżnicowanych gmin, rozwój zrównoważonego transportu będzie wymagał współdziałania i współpracy wielu podmiotów. Powinny one tak działać, aby ich aktywność w tym zakresie nie była sprzeczna z istniejącym w regionie systemem wartości, lokalnymi społeczno-kulturowymi uwarunkowaniami, interesem całych społeczności, deklarowaną wolą współdziałania i współpracy.

Wyróżnienie w tab. 2 czterech obszarów alokacji problemów i działań na rzecz równoważenia transportu i nowej kultury mobilności w województwie śląskim pozwala wykorzystać je do przedstawienia propozycji działań w tym zakresie w każdym z obszarów. Zamieszczono je w tab. 3.

Tabela 3

Propozycje działania w ramach koncepcji rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim wykorzystujące zasady nowej kultury mobilności – ujęcie przestrzenne

Specyfikacja działań na rzecz zrównoważonego transportu i nowej kultury mobilności
<b>MIASTA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO*</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kształtowanie dostępu do centrum miasta, przy uwzględnieniu kryterium jakości życia mieszkańców i ochrony walorów środowiska miejskiego</li> <li>2. Wdrożenie automatycznych narzędzi kontroli dostępu do stref ograniczonego ruchu pojazdów</li> <li>3. Rozwój systemów zarządzania ruchem drogowym, w tym rozwiązań realizujących ponadstandardowe funkcje, jak np. zarządzanie incydentami</li> <li>4. Modernizacja i rozbudowa stref ruchu pieszego i ruchu uspokojonego oraz zastosowanie systemów ich całodobowego monitoringu</li> <li>5. Ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych w mieście</li> <li>6. Priorytetyzacja ruchu pojazdów miejskiego transportu zbiorowego i system jej kontroli</li> <li>7. Doskonalenie miejskich strategii parkowania z wykorzystaniem innowacyjnych systemów płatnego parkowania ulicznego, informacji on line o wolnych miejscach parkingowych poza ulicami, wyznaczonych obszarów na obrzeżach miast do parkowania samochodów ciężarowych</li> <li>8. Rozbudowa sieci bezpiecznych dróg i ścieżek rowerowych oraz zwiększenie liczby miejsc do parkowania rowerów</li> <li>9. Wprowadzenie do eksploatacji miejskich systemów wypożyczania rowerów</li> <li>10. Rozwój innowacyjnych systemów dystrybucji towarów, w tym wspólnego korzystania z floty pojazdów określonego rodzaju, systemu opłat opartego na koncepcji kredytów mobilnościowych dla pojazdów sektora dystrybucji towarów operujących w strefach ograniczonej dostępności</li> <li>11. Rozwój miejskich systemów informacyjnych o sytuacji ruchowej w mieście i zajętości miejsc parkingowych, działających w czasie rzeczywistym</li> <li>12. Utworzenie systemu informacyjnego o połączeniach na poziomie lokalnym, współpracującego z systemami planowania podróży o zasięgu aglomeracyjnym, regionalnym i krajowym</li> <li>13. Rozwój systemów informacyjnych o mobilności oraz działań marketingowych wykorzystujących nowoczesne środki komunikacji; promocja mobilności</li> <li>14. Podejmowanie działań na rzecz budowania świadomości społecznej pozwalającej zmieniać zachowania użytkowników samochodu na korzyść ekologicznego transportu</li> <li>15. Wdrożenie przedsięwzięć gwarantujących stałe osiągnięcie wysokiego stopnia ochrony i bezpieczeństwa w transporcie miejskim</li> <li>16. Opracowanie strategii mobilności dla miasta i planów mobilności dla wybranych obiektów na terenie miasta, będących ważnymi generatorami ruchu</li> </ol>

GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA SILESIA
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozwój czystej ekologicznie floty pojazdów transportu publicznego</li> <li>2. Poprawa dostępności transportu miejskiego i aglomeracyjnego dla osób starszych, z ograniczeniami ruchowymi oraz rodzin z małymi dziećmi</li> <li>3. Podnoszenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na terenie miast aglomeracji poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>– tworzenie korytarzy mobilności dla środków transportu zbiorowego</li> <li>– rozwój informacji pasażerskiej</li> <li>– monitorowanie przystanków i pojazdów</li> <li>– wzmocnienie ochrony praw pasażerów</li> </ul> </li> <li>4. Rozwój na obszarze aglomeracji zintegrowanego systemu biletowego w transporcie zbiorowym oraz systemów lojalnościowych dla dotychczasowych użytkowników</li> <li>5. Rozwój usług elastycznego transportu, w tym transportu na żądanie z wykorzystaniem technologii ITS</li> <li>6. Innowacyjne działania w zakresie obsługi dojazdów do i z pracy w strefach przemysłowych miast, prowadzące do zmniejszenia liczby przejazdów samochodami osobowymi</li> <li>7. Rozwój sieci parkingów w systemie park and ride oraz węzłów przesiadkowych integrujących różne systemy transportowe</li> <li>8. Podjęcie pilotażowych działań w zakresie car-sharingu</li> <li>9. Utworzenie aglomeracyjnego systemu planowania podróży powiązanego z systemem informacyjnym o połączeniach lokalnych oraz systemami o zasięgu regionalnym i krajowym</li> <li>10. Przystosowanie kolejowego ruchu regionalnego do roli podstawowego systemu transportowego w obsłudze przejazdów międzymiastowych na obszarze aglomeracji</li> </ol>
POZOSTAŁE AGLOMERACJE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jak wyżej poz. 1-9</li> <li>2. Poprawa dostępności kolejowych przewozów regionalnych i tworzenie komplementarnych powiązań transportu aglomeracyjnego i kolejowego ruchu regionalnego</li> </ol>
UKŁAD CZTERECH AGLOMERACJI WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utworzenie systemu planowania podróży na poziomie regionalnym, powiązanego z systemami informacyjnymi o zasięgu lokalnym oraz z systemami planowania podróży na poziomie aglomeracyjnym i krajowym</li> <li>2. Kształtowanie sieci połączeń w kolejowym ruchu regionalnym pomiędzy wszystkimi aglomeracjami województwa śląskiego</li> </ol>

\* Działania w odniesieniu do transportu zbiorowego przedstawiono w ramach aglomeracyjnych systemów transportu zbiorowego.

Źródło: Plan działania na rzecz mobilności w miastach, op. cit., s. 42-47; Podróżowanie w stronę nowej mobilności: doświadczenia CARAVEL. Raport końcowy projektu. Inicjatywa CIVITAS, Burgos-Genna-Kraków-Stuttgart 2009, s. 10-71.

Nowa kultura mobilności pozwala na wiele działań, które tworzą jedną z dróg rozwoju transportu miejskiego i regionalnego. Szczególne możliwości stwarza miastom i aglomeracjom, które poprzez zmiany w systemach transportowych mogą się przybliżyć do równowagi celów społecznych, ekonomicznych



i środowiskowych. Przyszłe zmiany mogą dotyczyć zarządzania popytem, oferowania alternatywnych dla samochodu osobowego środków transportu i usprawnień w publicznym transporcie zbiorowym. Do nowych przedsięwzięć należy także opracowywanie planów mobilności miasta lub aglomeracji. Dają one możliwość kompleksowego ujęcia społecznych, ekonomicznych i środowiskowych problemów miejskich lub aglomeracyjnych systemów transportowych i zaakcentowania tych działań, które są wysoce efektywne w poszczególnych miastach i na obszarze całej aglomeracji.

W skali danej aglomeracji a także ich układu w województwie śląskim do działań, które są proponowane należą przedsięwzięcia związane z kolejami regionalnymi. Wzrost ich roli w połączeniach międzymiastowych na obszarze GZM Silesia i całej aglomeracji górnośląskiej może się stać alternatywą dla przejazdów samochodami osobowymi. Warunkiem tego są komplementarne systemy obsługi transportowej wszystkich punktów styku kolei (przystanki, dworce, centra przesiadkowe) z obsługiwanym obszarem aglomeracji. Natomiast nowoczesny system szybkiej kolei regionalnej łączącej ze sobą wszystkie aglomeracje województwa śląskiego powinien być konkurencyjną propozycją dla samochodu osobowego w obsłudze połączeń międzyaglomeracyjnych, szczególnie ich centralnych ośrodków.

## **Podsumowanie**

Zadania miast, aglomeracji i całego województwa śląskiego nawiązujące do koncepcji nowej kultury mobilności prowadzącej do funkcjonowania i rozwoju zrównoważonego transportu trzeba uznać za wyjątkowe. Muszą one bowiem połączyć proces ilościowego dopasowania potencjału swoich systemów transportowych do identyfikowanych potrzeb z kształtowaniem tych systemów zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. Można zaobserwować, że większość miast, w mniejszym stopniu aglomeracje ze względu na brak efektywnych rozwiązań strukturalnych, a także region skupiają się na pierwszym rodzaju zadań, formując dopiero wydajne systemy transportu miejskiego i regionalnego. W przedstawionej koncepcji proponuje się rozszerzenie działań o przedsięwzięcia zgodne z zasadami nowej kultury mobilności, co pozwoli na nowe podejście do wielu zagadnień i pozyskanie wsparcia finansowego ze środków Unii Europejskiej.

Nowa kultura mobilności w dążeniu do bardziej ekologicznego i lepszego transportu w miastach, aglomeracjach i całym regionie śląskim obejmuje wszystkie zasadnicze składniki ich systemów transportowych, ukierunkowując działania m.in. na:

- zarządzanie popytem, które przy silnym wsparciu politycznym pozwala na zastosowanie takich środków, dzięki którym osiągnie się zmniejszenie wielkości ruchu samochodowego,
- rozwój innych poza publicznym transportem zbiorowym alternatywnych sposobów przemieszczania,
- ciągle doskonalenie publicznego transportu zbiorowego będącego podstawową opcją w stosunku do samochodu osobowego,
- nowe koncepcje dystrybucji towarów w miastach,
- innowacyjne rozwiązania w transporcie miejskim i regionalnym sprzyjające zrównoważonej mobilności.

Nowa kultura mobilności rozszerza krąg interesariuszy, na których mają wpływ podejmowane w jej ramach działania. Różnorodność tych działań sprzyja różnym formom ich partycypacji. Mogą one polegać zarówno na informowaniu, konsultacjach, jak i na faktycznej kontroli przez mieszkańców podejmowanych przedsięwzięć. Partycypacja pozostaje ważnym czynnikiem identyfikowania się poszczególnych społeczności z miejscami, w których egzystują, co jest ważnym impulsem dla rozwoju społeczno-gospodarczego miast, aglomeracji i regionu.

## **A NEW CULTURE OF MOBILITY AS THE DIRECTION OF THE DEVELOPMENT OF URBAN AND REGIONAL TRANSPORT IN SILESIA REGION**

### **Summary**

Cities and agglomerations of Silesia region are considered key importance areas for economic growth, innovation and creation of new, more efficient jobs. Thus, a variety of activities aimed at improving transport in the cities and in the region, are of particular importance. One of the possible ways to improve the current urban and regional transport is the use of a new culture of mobility in functioning and development of the transport systems. A new culture of mobility in the quest for better and ecological transport in cities, agglomerations and the region includes all the essential components of their transport systems. It also allows for balancing social, economic and environmental objectives.