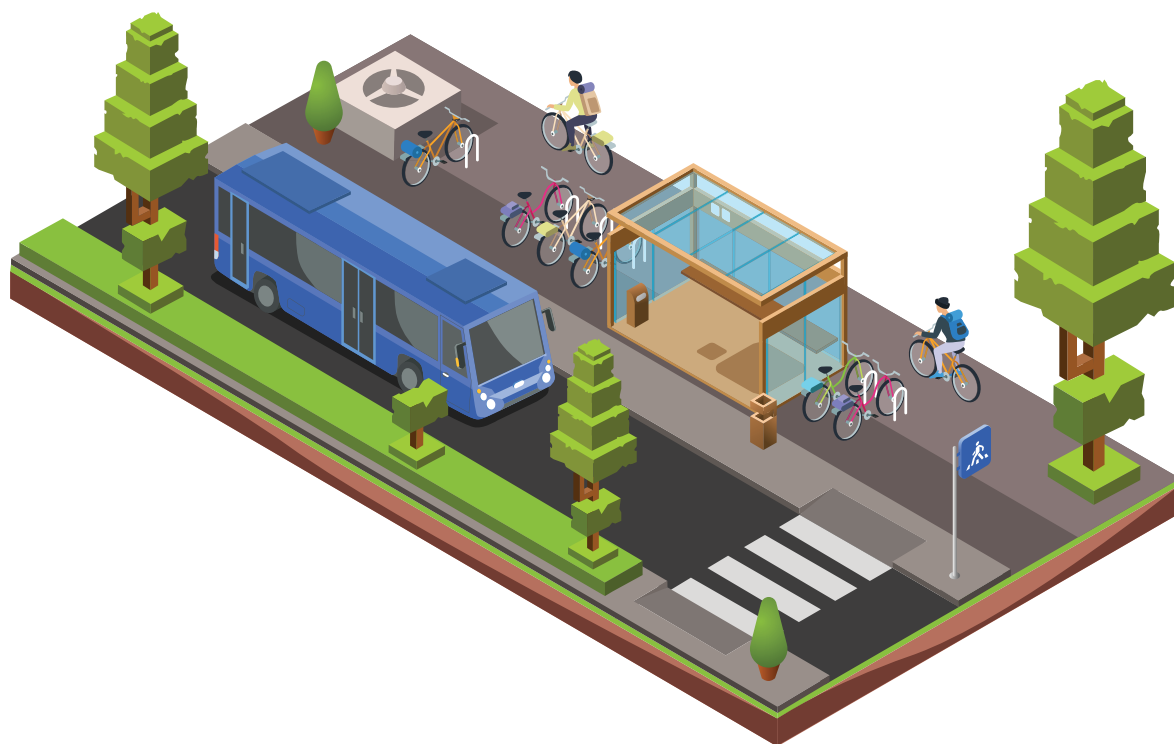


# Zrównoważona mobilność w polityce transportowej miasta

Michał Beim  
Bartosz Mazur  
Paweł Pistelok



INSTYTUT ROZWOJU MIAST I REGIONÓW

Warszawa – Kraków 2023

Beim M., Mazur B., Pistelok P., 2023, *Zrównoważona mobilność w polityce transportowej miasta*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.  
<https://doi.org/10.51733/opm.2023.08>



Licencja Creative Commons – Uznanie autorstwa  
– Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych 3.0 Polska

**ISBN: 978-83-67231-31-2**

Autorzy raportu:

**dr Michał Beim** <https://orcid.org/0000-0001-7103-5858>, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

**dr Bartosz Mazur** <https://orcid.org/0000-0002-4335-8606>, Wyższa Szkoła Ekonomii i Informatyki w Krakowie

**dr Paweł Pistelok** <https://orcid.org/0000-0003-4428-3818>

Koordinator badań i redaktor cyklu *Transport i mobilność miejska*: **dr Paweł Pistelok**

Pozyskiwanie i kodowanie danych: **Krzysztof Czech, Joanna Hałys, Ruben Krystoń, Żaneta Mordarska, Sandra Żukowska**

Recenzja: **dr Grzegorz Krawczyk**

Graficzne opracowanie rycin: **Agnieszka Gajda, Bartosz Mazur**

Redakcja techniczna: **Krzysztof Winiarski**

Korekta, projekt typograficzny, skład i łamanie: **Michał Kabziński**, Agencja Wydawnicza PAJ-Press SC

Grafika na okładce: **iStock, ID 1169508035**

Instytut Rozwoju Miast i Regionów  
ul. Targowa 45, 03-728 Warszawa  
[www.irmir.pl](http://www.irmir.pl)

Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR  
[www.obserwatorium.miasta.pl](http://www.obserwatorium.miasta.pl)

© Copyright by Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków 2023

Raport został zrealizowany w ramach projektu: Obserwatorium Polityki Miejskiej jako podstawa do kształtowania zrównoważonej polityki miejskiej w Polsce w oparciu o wiedzę, finansowanego w 85% z Funduszy Europejskich Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna i w 15% z budżetu państwa.



Rzeczpospolita  
Polska



Unia Europejska  
Fundusz Spójności



# SPIS TREŚCI

## WPROWADZENIE / 5

Raport w punktach / 8

Kluczowe wnioski / 9

Najważniejsze rekomendacje / 10

## 1. STRATEGICZNE UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE LOKALNEJ POLITYKI MOBILNOŚCI / 13

1.1. Kontekst europejski / 13

1.2. Dokumenty strategiczne szczebla krajowego / 15

1.3. Wpływ działań strategicznych szczebla regionalnego na lokalną politykę mobilności / 16

1.4. Uwagi końcowe / 18

## 2. FORMALNOPRAWNE PODSTAWY KSZTAŁTOWANIA LOKALNEJ POLITYKI MOBILNOŚCI / 19

2.1. Samorząd lokalny i jego ukonstytuowanie jako podmiotu polityki mobilności / 21

2.2. Szczegółowe źródła polityki mobilności / 22

2.3. Uwarunkowania formalnoprawne – podsumowanie / 24

## 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ W PLANACH I STRATEGIACH MIEJSKICH / 25

3.1. Relacje między dokumentami gminnymi / 25

3.2. Samorządowe dokumenty dotyczące mobilności / 29

3.2. Propozycja hierarchizacji dokumentów / 32

## 4. POLITYKA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI W BADANIACH WŁASNYCH / 35

4.1. Ilościowa analiza deklarowanych dokumentów / 35

4.2. Ponadlokalny (funkcjonalny) kontekst dyskusji o zrównoważonej mobilności / 37

4.3. Charakterystyka wybranych dokumentów w świetle zagadnień zrównoważonej mobilności / 39

## PODSUMOWANIE I WNIOSKI SZCZEGÓŁOWE / 59

## REKOMENDACJE / 62

## ANEKS METODYCZNY / 72

## LITERATURA / 76

Źródła internetowe / 76

Akty prawne i akty kierownictwa wewnętrznego / 77

Inne / 80

## SPIS RYCIN I TABEL / 81

## ZAŁĄCZNIK 1. KWESTIONARIUSZ ANKIETY (FRAGMENT) / 82

## ZAŁĄCZNIK 2. NAJWAŻNIEJSZE DOKUMENTY STRATEGICZNE, POLITYCZNE I

## IMPLEMENTACYJNE ZWIĄZANE Z POLITYKĄ TRANSPORTOWĄ MAJĄCE UMOCOWANIE NA POZIOMIE GMINY / 83

## ZAŁĄCZNIK 3. ANALIZOWANE AKTY, PLANY I STRATEGIE / 87

## Spis skrótów i akronimów

---

<b>B&amp;R</b>	– <i>bike and ride</i> (parking rowerowy przy przystanku publicznego transportu zbiorowego)
<b>BRD</b>	– bezpieczeństwo ruchu drogowego
<b>CNG</b>	– <i>compressed natural gas</i> (sprężony gaz ziemny)
<b>DDR</b>	– droga dla rowerów
<b>EFRR</b>	– Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
<b>EOG</b>	– Europejski Obszar Gospodarczy
<b>GDDKiA</b>	– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<b>GOP</b>	– Górnośląski Okręg Przemysłowy
<b>GZM</b>	– Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
<b>JST</b>	– jednostka samorządu terytorialnego
<b>LNG</b>	– <i>liquified natural gas</i> (skroplony gaz ziemny)
<b>KPM</b>	– Krajowa Polityka Miejska
<b>KPZK</b>	– Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
<b>MOF</b>	– miejski obszar funkcjonalny
<b>MPZP</b>	– miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
<b>P&amp;R</b>	– <i>park and ride</i> (parking dla samochodów przy przystanku publicznego transportu zbiorowego)
<b>PTZ</b>	– publiczny transport zbiorowy
<b>PZMM</b>	– plan zrównoważonej mobilności miejskiej = SUMP ( <i>sustainable urban mobility plan</i> )
<b>PZRPTZ</b>	– plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
<b>RPO</b>	– regionalny program operacyjny
<b>RCL</b>	– Rządowe Centrum Legislacji
<b>SRE</b>	– strategia rozwoju elektromobilności
<b>SPP</b>	– strefa płatnego parkowania
<b>SCT</b>	– strefa czystego transportu
<b>SUIKZP</b>	– studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
<b>SUMP</b>	– <i>sustainable urban mobility plan</i> = PZMM (plan zrównoważonej mobilności miejskiej)
<b>SWOT</b>	– <i>strengths, weaknesses, opportunities, threats</i> (silne strony, słabe strony, szanse, zagrożenia)
<b>SZRT</b>	– Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu
<b>ŚSPP</b>	– śródmiejska strefa płatnego parkowania
<b>UE</b>	– Unia Europejska
<b>WE</b>	– Wspólnota Europejska
<b>WPF</b>	– wieloletnia prognoza finansowa
<b>ZIT</b>	– zintegrowane inwestycje terytorialne

# WPROWADZENIE

Celem niniejszego opracowania jest scharakteryzowanie programowania strategicznego zrównoważonej mobilności miejskiej, z naciskiem na praktyczne konteksty jej wdrażania z perspektywy miast. Publikacja ma więc zarówno charakter teoretyczny – gdyż definiuje, czym zrównoważona mobilność miejska jest (lub powinna być) – jak i praktyczny, ponieważ bazuje na dokumentach gminnych, wiążących przecież implementację założeń zrównoważonej mobilności z propozycjami konkretnych działań w określonych obszarach zadań własnych samorządu lokalnego. Praktyczny wymiar tej pracy przejawia się również w pokazaniu skali przyjmowania wybranych planów oraz strategii dotyczących transportu i mobilności. Rozważania te poprzedzone zostały opisem prawnych uwarunkowań wdrażania zrównoważonej mobilności wraz z identyfikacją w tym zakresie najważniejszych dokumentów z poziomu lokalnego, regionalnego, krajowego oraz europejskiego. W tym kontekście zaprezentowane zostało również autorskie podejście do hierarchizacji tych dokumentów oraz zachodzące pomiędzy nimi relacje.

\* \* \*

Od pewnego czasu obserwuje się rosnące zainteresowanie zrównoważoną mobilnością, nie tylko na szczeblu miejskim, ale także wśród przedstawicieli administracji rządowej. Powodem jest naszym zdaniem przede wszystkim pojawienie się w debacie grup czynników, które wymieniliśmy poniżej.

1. Występowanie zjawisk wywołujących negatywne następstwa, którym należy zapobiegać, takich jak:
  - a) obniżenie sprawności fizycznej (*Naukowcy z PAN: Polacy są zbyt mało aktywni fizycznie 2021*),
  - b) niekorzystne zjawiska demograficzne,
  - c) zawłaszczanie przestrzeni przez motoryzację indywidualną („rozjeżdżanie” trawników i chodników).
2. Obszary możliwości przełamania obecnych słabości:
  - a) poprawa jakości powietrza,
  - b) ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
  - c) upowszechnianie cyfryzacji,
  - d) poprawa spójności przestrzennej dzięki lepszym narzędziom współpracy.
3. Wprowadzenie wymogu właściwego uzasadnienia projektów stanowiących podstawę wnioskowania o zewnętrzne wsparcie finansowe (ze środków unijnych, Europejskiego Obszaru Gospodarczego i innych), w tym wpisujące się w kwestie horyzontalne, dotyczące:
  - a) gospodarki niskoemisyjnej,
  - b) adaptacji do zmian klimatycznych i ich mitygacji.

Wyjdźmy od określenia: zrównoważona mobilność miejska. „Zrównoważoność” mobilności rozumieć należy jako stan, w którym zaspokajanie potrzeb mieszkańców miasta związanych z mobilnością odbywa się z poszanowaniem i antycypacją indywidualnych dyspozycji wynikających z uwarunkowań społeczno-demograficznych, ekonomicznych i środowiskowych, w tym także przyszłych pokoleń.

W świetle analizowanych niżej dokumentów miejskich, zrównoważona mobilność zapewnia realizację celów podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu – w szczególności zaś proponuje dowartościowanie form poruszania się po mieście alternatywnych wobec samochodu. Oznacza

to przede wszystkim zapewnienie dostępnego i niezawodnego transportu publicznego, rozwój sieci dróg rowerowych czy kształtowanie przyjaznych pieszym przestrzeni publicznych.

Myślenie w paradygmacie „zrównoważoności” wynika ze swoistego humanistycznego<sup>1</sup> zwrotu w planowaniu transportu i, choć brzmi to już banalnie, oznacza skupienie się na człowieku. Zrównoważona mobilność odwołuje się do jakości życia w miastach, dostępności transportowej, planowania zintegrowanego i opartego na interdyscyplinarnych zespołach – przy zaangażowaniu możliwie szerokiej gamy interesariuszy. Jest to zatem zmiana w podejściu, bowiem wcześniej dominowało skupianie się na zarządzaniu ruchem (drogowym, a wręcz samochodowym), prowadzeniu działań ograniczonych do granic administracyjnych miast i angażowaniu wąskich, specjalistycznych zespołów. (zob. Rupprecht Consult 2019: 10). W „nowym” myśleniu, jak pokazuje cytowane opracowanie, dostrzega się za to, że mobilność to sprawa całych obszarów funkcjonalnych, a nie tylko pojedynczych miast. Zrównoważona mobilność to ponadto „mierzenie sił na zamiary”, czyli urealnianie długoterminowych i dalekosiężnych wizji, bieżącymi, krótkoterminowymi planami.

Naszym zdaniem powyższa charakterystyka determinuje przekonanie, że zrównoważoną mobilność miejską należy postrzegać przez pryzmat czterech głównych cech:

- spójność – istniejące systemy transportu w mieście (dzięki różnym rozwiązaniom infrastrukturalnym czy planistycznym) wzajemnie się uzupełniają,
- racjonalność – czyli racjonalne wykorzystywanie przestrzeni miejskiej (zrównoważona mobilność jako element realizacji paradygmatu miasta zwartej),
- dostępność – odpowiednie rozmieszczenie przystanków komunikacji miejskiej,
- inkluzywność – dobranie właściwych rozwiązań do różnych kategorii użytkowników (bez względu na ich wiek, stan zdrowia czy cechy społeczno-ekonomiczne).

Choć za D. Banisterem (2005) można prowadzić rozważania akademickie o tym, czy transport będący istotnym obciążeniem środowiska może być w ogóle zrównoważony, to jednak przyjęte ramy działań skłaniają do poszukiwania w dokumentach UE definicji operacyjnych. Definicje zrównoważonego transportu zawarte w dokumentach unijnych stanowią branżowe rozwinięcie definicji zrównoważonego rozwoju.

W niniejszym opracowaniu przyjęto definicję zrównoważonego transportu opracowaną przez Radę ds. Transportu UE w 2001 r. To do niej najczęściej odwołują się autorzy drugiego wydania przytaczanych już wyżej *Wskazówek dla opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* (Rupprecht i in. 2019). Zgodnie z nią zrównoważony system transportowy:

- umożliwia zaspokojenie podstawowych potrzeb społeczeństwa w zakresie dostępu i rozwoju w sposób bezpieczny, z uwzględnieniem kwestii zdrowotnych i stabilności ekosystemów oraz promuje równość w obrębie pokolenia, a także w ujęciu międzypokoleniowym;
- jest przystępny cenowo, uczciwy i efektywny, oferuje możliwość wyboru środka transportu oraz wspiera konkurencyjną gospodarkę i zrównoważony rozwój regionalny;
- ogranicza emisje zanieczyszczeń i wytwarzanie odpadów w ramach zdolności planety do ich absorpcji, wykorzystuje zasoby odnawialne na poziomie nieprzekraczającym ich tempa wytwarzania oraz zasoby nieodnawialne na poziomie nieprzekraczającym tempa rozwoju odnawialnych substytutów, jednocześnie minimalizując wpływ na użytkowanie gruntów i wytwarzanie hałasu (EU 2001; JRC 2007, za: *Sustainable Transport System. SUMP Glossary* 2019).

Należy podkreślić, że wszystkie definicje zrównoważonego rozwoju funkcjonujące w dokumentach ONZ, UE oraz tych na poziomie krajowych kładą nacisk na równowagę między różnymi aspektami

---

<sup>1</sup> Odwołujemy się tu do perspektywy humanistycznej w sensie, w jakim rozumiał ją F. Znaniecki (2011).

ludzkiej działalności a środowiskiem celem tworzenia systemowych rozwiązań w zakresie mobilności. Żaden z dokumentów nie definiuje równowagi jako równomiernego rozwoju wszystkich gałęzi transportu. W polskiej debacie publicznej niestety utrzymało się błędne rozumienie zrównoważonego transportu jako równoległego rozwoju zarówno form przemieszczania się w niewielkim stopniu obciążających środowisko (m.in. ruchu rowerowego), jak i tych stanowiących poważne obciążenie, tj. motoryzacji indywidualnej.

Zrównoważona mobilność to jednak tylko jeden z wątków polityki transportowej samorządów, choć specyficzny i bardzo ważny. By dyskutować o tym, jak w polskich miastach dążyć do „równowazenia” polityki transportu i mobilności, należy przyjrzeć się jej strategicznym uwarunkowaniom oraz podstawom jej kształtowania w realiach samorządu lokalnego.

Michał Beim  
Bartosz Mazur  
Paweł Pistelok

## Raport w punktach

---

- Problemem badawczym niniejszego opracowania jest zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej w postaci, w jakiej występuje w źródłach polityki transportowej polskich miast.
- Przez określenie „polityka transportowa” autorzy rozumieją każdy dokument przyjmowany przez samorządy miejskie w formie uchwał rad gminy, zarządzeń burmistrza lub prezydenta (uprzednio zarządów miasta), który bezpośrednio odnosi się do problemów związanych z transportem i mobilnością.
- Głównym celem niniejszego opracowania jest scharakteryzowanie źródeł i uwarunkowań polityki transportowej na podstawie dokumentów z poziomu europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego. Poza identyfikacją korpusu takich dokumentów raport przedstawia także autorską propozycję ukazania ich wzajemnych powiązań oraz hierarchizacji.
- Samorządy zostały zapytane o przyjęcie polityki mobilności, planu transportowego, planu zrównoważonej mobilności, polityki parkingowej i innych dokumentów, które biorą za punkt odniesienia mobilność zrównoważoną.
- Paradygmat ten jest w ostatnim czasie dominujący, jeśli chodzi o formułowanie celów polityki, zmierzających zazwyczaj do redukcji niepożądanych skutków rozpowszechnienia mobilności indywidualnej.
- Należy zauważyć, że „polityka transportowa” w sensie prawnym nie istnieje, zatem sprawy transportowe obecne są także w dokumentach, które w nazwie nie wskazują na problemy mobilności miejskiej, co *de facto* oznacza rozproszenie tej problematyki.
- W polskim systemie prawnym brakuje definicji polityki transportowej samorządów gminnych. Samorządy zobligowane są do sporządzania szeregu dokumentów walnie wpływających na politykę transportową, jednakże nie mają obowiązku prowadzenia samej polityki transportowej.
- Ani identyfikacja dokumentów służących polityce transportowej nie jest rzeczą prostą, ani wyniki takich poszukiwań nie są jednoznaczne. Zagadnienie to bowiem pojawia się w wielu dokumentach nieposiadających w nazwie słowa „transport”, a w praktyce mających na politykę transportową wpływ większy niż wszelkie konkretne polityki.
- Część dokumentów funkcjonujących w miastach ma charakter warunkowy (samorządy są zobligowane sporządzić je w określonych sytuacjach, np. przy ubieganiu się o wsparcie unijne), inne natomiast znajdują zastosowanie wyłącznie w przypadku wybranych samorządów (np. analiza kosztów i korzyści wprowadzenia autobusów zeroemisyjnych jako dokument obowiązujący wyłącznie samorządy spełniające kryterium ludnościowe).
- Lokalna polityka mobilności – prowadzona na szczeblu gminy – uwarunkowana jest silnie przez kontekst europejski, postanowienia dokumentów strategicznych szczebla krajowego oraz działania regionalne.
- Choć nie można rozpatrywać zewnętrznych strategii w kategoriach bodźca stymulującego aktywność lokalną w sferze kształtowania mobilności, to jednak ewentualne podejmowanie działań lokalnych niejako automatycznie musi wpisywać się w ramy określone dokumentami wyższego szczebla.
- Poziom miejski jest najbardziej właściwy do implementowania idei zrównoważonej mobilności, ponieważ łączy w sobie problemy wynikające z wysokiego stopnia zainwestowania przestrzeni, dużą różnorodność aktywności społeczno-gospodarczej oraz potencjał generowania poczucia wspólnoty mieszkańców.
- Niezmiernie istotne w zakresie polityki mobilności jest wyposażenie jednostek samorządu terytorialnego w uprawnienia do podejmowania współpracy (Rozdział 7 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym; Rozdział 7 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym).



- Samorządowe dokumenty transportowe można podzielić na akty prawa miejscowego (jedynym jest plan transportowy), akty kierownictwa wewnętrznego oraz pozostałe. Do tych ostatnich należą te służące pozyskiwaniu finansowania zewnętrznego, mające jasno określić cele, jakie beneficjent chce osiągnąć.
- Do najważniejszych dokumentów kształtujących lokalną politykę mobilności należy zaliczyć: strategię rozwoju miasta, budżet i wieloletnią prognozę finansową, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz strategię rozwoju elektromobilności.
- Kluczowym dokumentem definiującym kierunki rozwoju miasta jest strategia. Tym samym ma ona charakter nadrzędny względem planu zrównoważonej mobilności miejskiej, który powinien być jej dokumentem wykonawczym.
- Sytuacja, w której podczas przystępowania do sporządzania planu obowiązująca strategia nie uwzględnia zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością, w pewnym stopniu obniży rangę polityki zrównoważonej mobilności miejskiej, jednak nie przekreśla możliwości jej opracowania, przyjęcia i późniejszego skutecznego wdrożenia.

Strategia rozwoju gminy powiązana jest z dokumentami finansowymi, planistycznymi, koncepcyjnymi, społecznymi i środowiskowymi. Powinna również mieć na względzie problematykę współpracy międzygminnej.

## Kluczowe wnioski

---

- Samorządy sporządzają coraz więcej dokumentów strategicznych, ale nie przekładają się one realnie na kreowanie skutecznej polityki transportowej miast.
- Tworzenie nowych planów i polityk lokalnych nie sprzyja realizacji wyznaczonych celów: zapewnienie spójności dokumentów jest pracochłonne, powiela się zapisy poszczególnych dokumentów, te same projekty i zamierzenia wpisuje się jako realizujące różne polityki i strategie, wreszcie dokumenty nie są aktualizowane równolegle.
- Przyjmowane dokumenty składające się na „politykę transportową” cechuje brak realnego oddziaływania na planowanie przestrzenne i wieloletnią prognozę finansową gminy.
- Wszystko wskazuje na to, że główną przesłanką powstania analizowanych dokumentów było podniesienie konkurencyjności jednostki terytorialnej w ubieganiu się o zewnętrzne środki finansowe.
- Rzeczywistość planistyczna gmin funkcjonuje w przeskalowanej w stosunku do istniejących trendów demograficznych chłonności urbanistycznej, a dokumenty z zakresu transportu zazwyczaj odnoszą się do bieżącej sytuacji („tu i teraz”). W tym sensie źródła problemów polityki transportowej tkwią w dziedzinie planowania przestrzennego.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest jedynym typem dokumentu transportowego, który ma charakter aktu prawa miejscowego. W praktyce jednak sama treść planu nigdy nie spełnia zasad sporządzania takich aktów, określonych *Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”*.
- Tak jak plan transportowy jest jedynym „transportowym” aktem prawa miejscowego, tak plan zrównoważonej mobilności miejskiej w obecnych warunkach przyjmuje tylko formę aktu kierownictwa wewnętrznego. Natura tego dokumentu sprawia, że mógłby on być realnym narzędziem integracji i „okiełznania” skomplikowanej sytuacji planowania zrównoważonego transportu. Nie jest to jednak możliwe w obecnym jego kształcie i przy dotychczasowym sposobie sporządzania.

- Jakikolwiek dokument wprost poświęcony polityce transportowej funkcjonuje w 44% ankietowanych samorządów. Najczęściej jest to: plan transportowy (40%), strategia rozwoju elektromobilności (37%), studium lub koncepcja tras rowerowych (35%) i plan zrównoważonej mobilności miejskiej (23%).
- W 40% miast, w których funkcjonuje plan transportowy, jest on dokumentem, którego obszar obowiązywania wykracza poza granice jednej jednostki samorządu terytorialnego.
- Głównym działaniem na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej jest w badanych dokumentach podniesienie rangi i wykorzystania publicznego transportu zbiorowego przy ograniczeniu eksploatacji samochodu indywidualnego. Wszelkie inne starania mają wobec tak postawionego celu rolę wtórną lub służebną.
- Ważnym środkiem ograniczania roli samochodu jest polityka parkingowa, tj. sterowanie popytem na miejsca parkingowe, co jest szczególnie ważne w śródmieściach i obszarach centralnych/staromiejskich. Wzrost wykorzystania roweru w realizacji codziennych podróży, jak również podróży pieszych, to także bardzo istotne cele, ale nie tak powszechnie artykułowane jak wzrost wykorzystania transportu publicznego.
- Problemy z realizacją założeń zrównoważonej mobilności (w świetle analizowanych strategii elektromobilności) to brak akceptacji nowego podejścia ze strony mieszkańców (mentalność), suburbanizacja i wynikająca z niej redukcja bazy podatkowej lub niepewność finansowa związana ze spodziewanym (na moment tworzenia dokumentów) obniżeniem puli środków z UE.
- Wprawdzie, w zależności od specyfiki, badane dokumenty kładą nacisk na różne wątki związane ze zrównoważoną mobilnością, to zasadniczo powielają one własne definicje i ustalenia. Lektura kilku typów dokumentów rodzi wrażenie, że wszystkie one mówią dokładnie o tym samym, choć powstają ze względu na różne podstawy prawne i w różnych okolicznościach. Możemy więc mówić o pewnej redundantności czy wręcz „inflacji” dokumentów strategicznych.
- Czasami w dokumentach jednego typu w różnych miastach pojawiają się identycznie sformułowane akapity. Rodzi to wątpliwości co do faktycznego „szycia na miarę” danego miasta określonego typu polityki. Źródłem tego problemu jest najpewniej „krótka ławka” podmiotów (firm konsultingowych) przygotowujących dokumenty dla miast. Duży stopień unifikacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej świadczy o szeroko rozumianej słabości tych dokumentów (wąski rynek wykonawców projektów dokumentów, niski poziom identyfikacji z dokumentem wśród lokalnych interesariuszy, słabe adresowanie specyfiki lokalnej, niedostatki sfery diagnostycznej).
- Nieoczywistym zagadnieniem jest kwestia powiązań między (wieloma) przyjmowanymi dokumentami. Faktyczna siła i kierunek powiązań są silnie zdeterminowane lokalnie, a niekiedy wręcz personalnie. Niepoślednie znaczenie ma chronologia działań.
- W sytuacji przyjęcia ogólnej strategii rozwoju dokumenty niższego rzędu stanowią aplikację strategii rozwoju w poszczególnych dziedzinach. Jednak w sytuacji, w której tworzenie/aktualizacja ogólnej strategii rozwoju następuje później, dokumenty niższego rzędu raczej antycypują zapisy nowej strategii, niż odpowiadają tej, która w danej chwili obowiązuje.

## Najważniejsze rekomendacje

---

- W świetle zidentyfikowanej w raporcie swoistej inflacji dokumentów (zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych) należy przemyśleć rolę planu zrównoważonej mobilności miejskiej i znaleźć dla niego miejsce w polskim prawodawstwie jako dokumentu przełamującego myśle-

nie sektorowe oraz integrującego rozmaite rozwiązania postulowane w innych dokumentach, które bezpośrednio lub pośrednio odwołują się do problematyki transportu w gminie.

- Plan zrównoważonej mobilności miejskiej powinien docelowo być dokumentem zastępującym wszystkie dokumenty określające politykę transportową, zarówno te będące aktami prawa miejscowego (np. plany transportowe), jak i aktami kierownictwa wewnętrznego (np. standardy rowerowe).
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wymaga zmiany podejścia do jego sporządzania: dostosowania do języka technik prawodawczych obowiązujących również akty prawa miejscowego.
- Szeroka dostępność środków finansowych na rozwój sieci drogowej w naturalny sposób jest przeciwnie skuteczna w realizacji programów równoważenia mobilności lokalnej. Niezbędne ograniczanie wydawania środków publicznych na działania, które tak naprawdę poprawiają pozycję motoryzacji indywidualnej (względem alternatyw), pozwoli przemyśleć priorytety lokalne w kierunku takiego rozłożenia akcentów działań, aby istotnie wspierać te formy mobilności, które nie tylko są korzystniejsze środowiskowo, ale także generują niższe koszty utrzymania (np. ruch pieszzy zamiast przejazdów samochodem).
- Dokumenty, które powstają, powinny mieć ściśle określoną hierarchię.
- Ważnym kierunkiem zmiany paradygmatów mobilności jest autentyczna redefinicja znaczenia parkingów dla aranżacji przestrzeni. Zmiana powinna polegać po pierwsze na oddaleniu miejsc postoju od budynków, gdyż przyczyni się to do rozwoju mobilności aktywnej, przede wszystkim pieszej. Po drugie zaś, należy tworzyć rozwiązania polegające na przykład na finansowaniu poprawy dostępności przystanków autobusowych czy tworzeniu przybłokowych boksów rowerowych.
- Pożądanym kierunkiem rozwoju nowej mobilności jest integrowanie jej usług w szersze pakiety mobilności, przede wszystkim z transportem publicznym. Jako przykład właściwych działań podać można różne możliwe rozwiązania taryfowe, w postaci np. opustów cenowych za korzystanie z mobilności współdzielonej dla posiadaczy biletów miesięcznych.
- Konieczna jest redefinicja relacji między jednostkami samorządu terytorialnego. Pożądanym kierunkiem jest stworzenie takich warunków, w których ciężary zwiększonej ruchliwości będącej następstwem suburbanizacji obciążać będą te jednostki, które na owej suburbanizacji korzystają. Narzędziem, które powinno zostać wprowadzone na poziomie ustawowym, jest możliwość różnicowania stawek parkingowych i ustalania preferencyjnych stawek dla swoich mieszkańców.
- Regionalny i aglomeracyjny ruch kolejowy to najbardziej efektywne narzędzie kreowania zrównoważonej mobilności pomiędzy miastem a jego otoczeniem – lecz pozostaje ono funkcjonalnie poza kompetencją miasta. Łącząc duży potencjał ruchu podmiejskiego, ma istotne znaczenie w zwiększaniu spójności przestrzennej miasta z jego otoczeniem oraz właściwość kompetencyjną w kreowaniu oferty (podzieloną pomiędzy województwo i zarządcę infrastruktury kolejowej). Zasadne jest włączanie tych dwóch podmiotów w kreowanie zrównoważonej mobilności obszarów zurbanizowanych.
- Sprawność działania transportu publicznego to również sprawność przesiadania się pomiędzy różnymi typami transportu. Zapewnienie infrastruktury – węzłów przesiadkowych, parkingów samochodowych i rowerowych – to jedno, ale międzymodalność oznacza także możliwość przesiadania się „drzwi w drzwi”.
- W procesie planowania rozwoju przestrzennego należy wyprzedzająco rezerwować tereny pod komunikację szynową („sprzedawać mieszkania wraz ze sposobem obsługi komunikacyjnej”). W niektórych lokalizacjach znajdują się starotorza czy inne pozostałości rozebranej infrastruktury kolejowej. Bezwzględnie przed ich przeznaczeniem na inne cele należy doko-

nywać analizy możliwości wykorzystania tych terenów i obiektów, np. do budowy tramwajów szybkich, lekkiej kolei lub po prostu do odbudowy potencjału kolejowego. Przykładem sukcesu takiego przedsięwzięcia jest przywrócenie połączeń kolejowych do stacji Tychy Miasto (obecnie – Tychy Lodowisko).

- Należy zaplanować preferencje finansowe dla podmiotów gospodarczych rezygnujących z samochodowej obsługi transportowej. Podstawowym narzędziem mogą być ulgi podatkowe dla przedsiębiorców, którzy zdecydują się na działania zorientowane na zmniejszenie presji samochodowej na otoczenie.
- Warunkiem koniecznym do poprawy planowania i wdrażania polityki zrównoważonej mobilności w polskich miastach i ich obszarach funkcjonalnych jest stopniowe zwiększanie kompetencji kadr poszczególnych urzędów. Zasób kompetencyjny, wymagający wsparcia, to nie tylko zagadnienia merytoryczne, związane z polityką mobilności, ale także kwestie otwartości w ramach współpracy z mieszkańcami czy też racjonalizacja zakresu zleceń zewnętrznych oraz współpraca i nadzór nad wykonawcami poszczególnych prac częściowych.

# 1. STRATEGICZNE UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE LOKALNEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

Lokalna polityka mobilności pozostaje silnie osadzona w szerszym kontekście – regionalnym, krajowym i unijnym. Działania planowane, podejmowane i realizowane na szczeblu miejskim, wpisują się w szerszą perspektywę, kreowaną już od poziomu europejskiego. Strategie różnego szczebla w wieloraki sposób (z odmiennym stopniem szczegółowości) determinują działania lokalne, niemniej choćby z uwagi na wymóg spójności podczas ubiegania się o wsparcie środkami unijnymi przy realizacji inwestycji lokalnej, wpływ strategicznych uwarunkowań zewnętrznych ocenić należy jako duży.

## 1.1. Kontekst europejski

---

W ostatniej dekadzie politykę transportową Unii Europejskiej kształtowała przede wszystkim „Biała Księga”: *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu z 28 marca 2011 r.* Jej przyjęcie miało miejsce przed okresem programowania na lata 2013–2020. Dokument odgrywał więc rolę przy kształtowaniu programów pomocowych UE, zyskując przez to sprawczość. Dokument wskazywał na konieczność lepszej integracji planowania strategicznego na obszarach zurbanizowanych:

„W kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji niezbędna jest strategia łączona obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliwa. Miasta powyżej pewnej wielkości należy zachęcać do opracowania planów mobilności miejskiej, które obejmą wszystkie powyższe elementy. Plany mobilności miejskiej powinny być w pełni uzgodnione z zintegrowanymi planami rozwoju obszarów miejskich. Niezbędne będzie wprowadzenie ogólnounijnych ram zapewniających interoperacyjność systemów opłat za korzystanie z dróg międzymiastowych i miejskich” (Komisja Europejska 2011: 15).

W innym miejscu „Biała Księga” podkreśla, że zarządzanie popytem oraz odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne mogą przyczynić się do ograniczania ruchu na obszarach zurbanizowanych (2011: 9).

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17 grudnia 2013 r. stanowił uszczegółowienie postulatów „Białej Księgi” w odniesieniu do miast i miejskich obszarów funkcjonalnych (Komisja Europejska 2013).

Odświeżone spojrzenie na zagadnienia transportowe przyniosła pandemia COVID-19. W transporcie dalekobieżnym unaoczniała znaczenie niezawodnych łańcuchów transportowych w Europie. W transporcie lokalnym natomiast pozwoliła na ponowne odkrycie znaczenia prymatu dostępności

nad mobilnością. Bliskość stała się w czasach lockdownów niesłychanie ważna, a wraz z nią warunki ruchu pieszego i rowerowego, a w dyskurs społeczny weszła koncepcja miasta piętnastominutowego autorstwa prof. C. Moreno (2020).

Nowe warunki skłoniły Komisję Europejską do opracowania na poziomie europejskim wytycznych dla polityk transportowych. Dnia 9 grudnia 2020 r. Komisja przedstawiła kompleksową strategię transportową: „Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (Komisja Europejska 2020), która ma unowocześnić europejski sektor transportu pod kątem zrównoważonego rozwoju i transformacji cyfrowej. Strategia ma stanowić podwaliny pod ekologiczną i cyfrową transformację systemu transportowego Unii Europejskiej, a w przyszłości zapewnić odporność tego sektora na ewentualne kryzysy, wyciągając lekcję z pandemii COVID-19. W strategii Komisja określa te same trzy obszary działania:

- ograniczanie negatywnego wpływu na zmiany klimatu,
- transformację cyfrową,
- budowę odporności na sytuacje kryzysowe.

Pierwszy obszar działania wynika z celów klimatycznych zdefiniowanych przez „Europejski Zielony Ład”, tj. przez Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Europejski Zielony Ład* (Komisja Europejska 2019). Jedno z ośmiu zadań Europejskiego Zielonego Ładu zostało zdefiniowane jako „Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność”. Zagadnienia neutralności klimatycznej w transporcie zostały rok później potwierdzone Komunikatem Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Gotowi na 55: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej* (Komisja Europejska 2021). Ograniczanie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu ma odbywać się w bardziej efektywny sposób, a docelowo cały sektor ma zostać zdekarbonizowany. Składać ma się na to m.in. przenoszenie towarów z transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska środki, rozwój nowych technologii itd.

W tym kontekście transformacja cyfrowa, stanowiąca drugi obszar działania w strategii, traktowana jest jako instrument realizacji wizji mobilności UE – transportu neutralnego klimatycznie.

Trzecim obszarem jest wyciągnięcie wniosków z problemów spowodowanych pandemią COVID-19 i budowa systemów transportowych odpornych na perturbacje w sytuacjach kryzysowych.

Synergia celów klimatycznych, rozwoju technologii cyfrowych oraz budowy odporności systemu jest szczególnie upatrywana w rozwoju transportu intermodalnego. Łączenie różnych środków transportu podczas jednej podróży ma stać się łatwiejsze. Transformacja cyfrowa ma zrewolucjonizować sposób w jaki się poruszamy i sprawić, by mobilność w Europie była inteligentniejsza, wydajniejsza, a także bardziej przyjazna dla środowiska. Kluczowy jest fakt, że dzięki informatyzacji możliwe jest lepsze wykorzystanie istniejących zasobów. Strategia stawia sobie za cel doprowadzenie do namacalnych zmian co do sposobu transportu pasażerów i towarów w UE.

„Europejski Zielony Ład”, „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności” i „Gotowi na 55” stanowiły podstawę merytoryczną do wypracowania kluczowego dokumentu unijnego definiującego politykę transportową miast. Jest to Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej” z 14 grudnia 2021 r. (Komisja Europejska 2021).

## 1.2. Dokumenty strategiczne szczebla krajowego

---

Przechodząc na poziom krajowy, stwierdzić należy, że najważniejszym dokumentem strategicznym określającym politykę transportową państwa jest przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2019 r. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT 2030)*. Dokument powstał w resorcie infrastruktury i koncentruje się przede wszystkim na aktywnościach administracji rządowej na obszarach bezpośrednio jej podległych, tj. działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Urzędów Morskich oraz spółek: PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o., stawiając za priorytet zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez stworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

SZRT 2030 w niewielkim stopniu odnosi się do tematyki transportu miejskiego lub – szerzej – lokalnego. Temu problemowi poświęcony jest rozdział pt. *Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności*. Dokument stwierdza, że

„Podstawowym celem polityki transportowej opracowywanej na poziomie miast powinno być dążenie do osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez stworzenie warunków do sprawnego, efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i przewozu towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz do poprawy dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta i obszaru funkcjonalnego” (SZRT 2030 2019: 128),

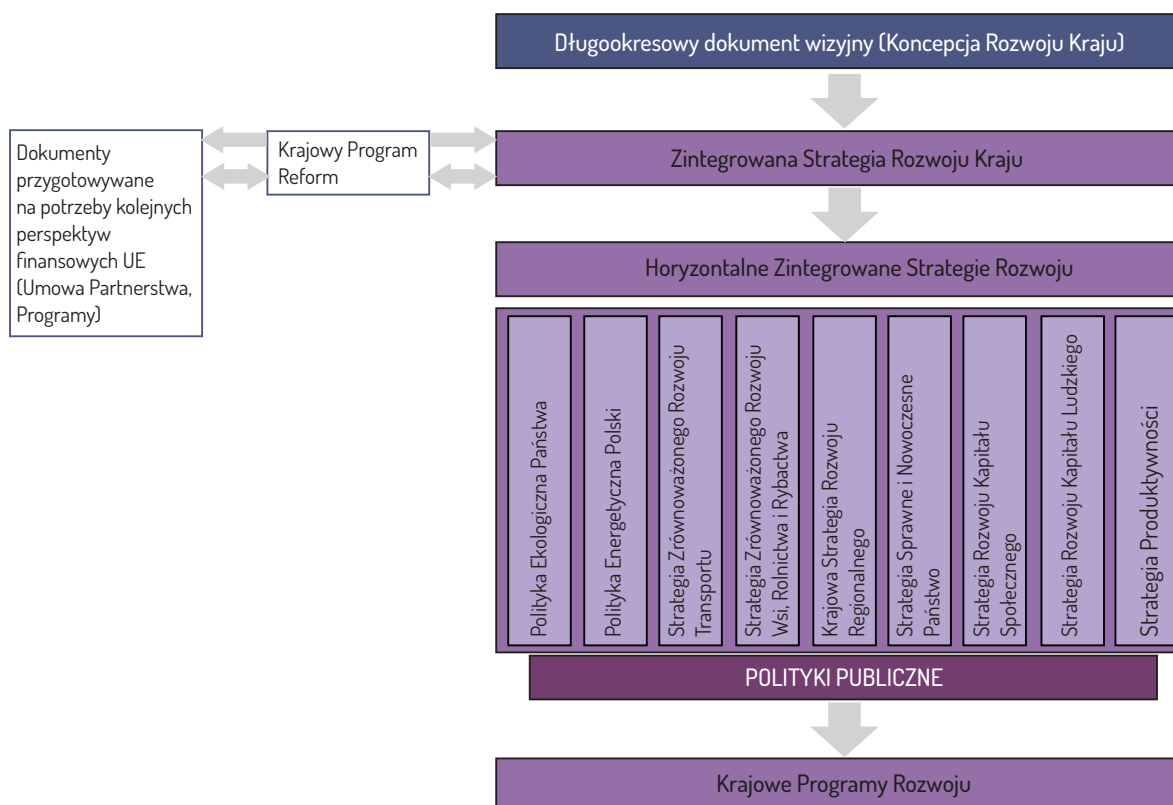
oraz wskazuje na dwa kluczowe z perspektywy polityki transportowej państwa problemy – 1) suburbanizację i wynikającą z niej rosnącą 2) transportochłonność gospodarki. Transportochłonność natomiast walnie oddziałuje na stan środowiska i efektywność ekonomiczną.

SZRT 2030 wskazuje na dwa priorytetowe kierunki działań w transporcie miejskim: podniesienie atrakcyjności i zwiększenie dostępności dla osób z ograniczeniami mobilności. Dokument wskazuje, że wzrost atrakcyjności transportu miejskiego może się dokonać poprzez jego uprzywilejowanie kosztem transportu indywidualnego.

Natomiast poprawa dostępności dla osób z ograniczeniami mobilności wynika z celów innego rządowego dokumentu – programu „Dostępność Plus” 2018–2025 (MIIR 2018). Ponadto dokument ten potwierdza konieczność rozwoju ruchu pieszego i rowerowego, czy wskazuje na potencjał elektromobilności, integracji taryfowej oraz inteligentnych systemów transportowych w rozwiązywaniu problemów środowiskowych i transportowych miast. Samorządy lokalne uzyskują w SZRT 2030 rządowe potwierdzenie kierunków rozwoju, które zawarte są w dokumentach Unii Europejskiej. Niedosyt zostawia natomiast brak wskazania konkretnych instrumentów rządowego wsparcia dla polityki zrównoważonego rozwoju transportu na poziomie lokalnym.

SZRT 2030 jako osobne wyzwanie traktuje transport lokalny i subregionalny na obszarach pozamiejskich, dostrzegając jego zapaść. Dokument bardzo ogólnikowo proponuje działania służące poprawie tego stanu. Mają one być „ukierunkowane (...) na poprawę dostępności transportowej obszarów pozamiejskich, poprzez m.in. ustalenie minimalnych standardów obsługi komunikacyjnej czy zaprojektowanie systemu finansowania przewozów i inwestycji w tabor” (2019: 131).

Wartym odnotowania jest fakt, że autorzy SZRT 2030 postrzegają ją w szerszej perspektywie dokumentów strategicznych (Ryc. 1). W związku z faktem, iż autorzy dokumentów gminnych bardzo często odwołują się do praktyki tworzenia dokumentów rządowych, należy oczekiwać, że również w politykach transportowych gmin i podobnych dokumentach pojawiać się będą próby umieszczenia tych dokumentów w hierarchii aktów przyjmowanych przez samorządy.



Ryc. 1. Miejsce SZRT 2030 w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju  
 Źródło: SZRT 2030 2019: 12

Należy nadmienić, że oprócz SZRT 2030 oraz dokumentów ją poprzedzających, tj. *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* czy *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, wzmiankowania o transporcie lokalnym znaleźć można m.in. w następujących dokumentach rządowych:

- *Program Rządowy „Dostępność Plus” na lata 2018–2025,*
- *Krajowa Polityka Miejska 2030,*
- *Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.,*
- *Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej.*

### 1.3. Wpływ działań strategicznych szczebla regionalnego na lokalną politykę mobilności

Ukonstytuowanie w 1999 r. samorządów wojewódzkich stanowiło istotny impuls do decentralizacji władzy i administracji, gdzie nowy szczebel samorządu wypełnił lukę pomiędzy „światem lokalnym” gmin a władzą centralną.

Samorządowe województwo z jednej strony tworzy istotny szkielet transportowy dla przemieszczeń międzymiejskich i ponadlokalnych, przede wszystkim w formie wojewódzkich kolejowych połączeń pasażerskich, z drugiej określa dość ogólne ramy, w które powinny wpisywać się działania samorządów lokalnych, także w obszarze mobilności. Strategiczne oddziaływanie regionalne przyjmuje następujące formy:



- bezpośrednia ingerencja w system mobilności (określanie oferty przewozowej, przede wszystkim w ruchu kolejowym). W tej sferze województwo samorządowe tworzy (może tworzyć) podwaliny spójnego kręgosłupa transportu publicznego, cechującego się ideowo przewidywalnymi parametrami<sup>2</sup> i pozwalającego tym samym na „dowiązanie” swojej oferty przez samorządy lokalne (np. poprzez organizację transportu dowozowego czy parkingi buforowe);
- działania z zakresu *soft-power*, jak choćby działania na rzecz koordynowania oferty drogowych przewoźników komercyjnych<sup>3</sup>, animowanie tworzenia oferty autobusowej dowiązanej do kręgosłupa kolejowego<sup>4</sup> i inne;
- sterowanie dostępnością funduszy unijnych dla inicjatyw podejmowanych lokalnie, polegające na tworzeniu zasad priorytetyzujących terytorialnie określone typy projektów i określone tematy rozwojowe<sup>5</sup> – efektem delimitacji obszarów różnej interwencji jest różna dostępność środków unijnych.

Pożądanymi cechami są zatem przewidywalność i racjonalność prowadzonej na szczeblu wojewódzkim polityki transportowej. Trzeba też pamiętać, że wyzwania przed jakimi stoi administracja wojewódzka są zupełnie różne od tych, z jakimi mamy do czynienia na poziomie gminnym (miejskim). Chociażby ze względu na skalę, w województwach wachlarz potrzeb mobilnościowych obejmuje także zjawiska nieznanne w miastach, jak na przykład zapewnianie spójności terytorialnej.

Z punktu widzenia funkcjonowania mniejszych miast oferta kreowana przez władze wojewódzkie i powiatowe nie jest bez znaczenia. Często struktura przestrzenna gmin jest ukształtowana wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych dróg krajowych, wojewódzkich czy linii kolejowych. W konsekwencji oferta regionalna komunikacji kolejowej lub autobusowej może częściowo zaspokajać potrzeby mieszkańców takiego miasta. Czasem nawet gminy zawierają porozumienia dotyczące oferty specjalnej na terenie miasta. Przykładem może być osiemnastotysięczny Złotów, gdzie na skutek zabiegów władz miasta regionalni przewoźnicy autobusowi wprowadzili zryczałtowany bilet miejski w cenie 1 zł za przejazd, obowiązujący u czterech największych przewoźników regionalnych przejeżdżających przez miasto: PKS Piła, Jozin-Trans, Autocentrum i Baltic Sea Trans (Beim i in. 2019).

Prawodawca uwzględnił fakt, że część miast jest zbyt małych, aby samodzielnie uruchamiać ofertę publicznego transportu zbiorowego, mimo iż jest ona potrzebna społecznie. W art. 13 ust. 1 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* postanowił, że gmina licząca mniej niż 50 000 osób, a więc z definicji niebędąca zobligowaną do sporządzania planów transportowych, może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do starosty albo marszałka województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych. Takie zgłoszenie, może, ale nie musi być pozytywnie rozpatrzone przez władze powiatu czy województwa. Niemniej stanowi ono pewien element praktycznego kształtowania lokalnej i regionalnej polityki transportowej. Temat ten nie stanowił jednak przedmiotu niniejszych badań.

2 Województwo samorządowe jest uprawnione do pozyskania informacji na temat infrastruktury kolejowej na potrzeby planu transportowego, stanowiącego podstawę organizowanych przewozów kolejowych, zob. art. 12 ust. 3 oraz art. 12 ust. 2 pkt 7 *Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*.

3 Działania takie są prowadzone już od wielu lat, zob. A. Chyba i W. Starowicz (2000).

4 Można podać przykład województwa małopolskiego i sieci autobusowych linii dowozowych (*Rozkłady autobusowe* b.d.) oraz województwa łódzkiego, gdzie wprowadzono ofertę biletową adresowaną do osób mieszkających poza zasięgiem przewozów kolejowych, dojeżdżających z przesiadką („Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. b.d.).

5 Delimitację obszarów obejmowanych określonym rodzajem wsparcia określa się mianem polityki terytorialnej, por. np. *Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014–2020*, załącznik do uchwały nr 7/238/18 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21.02.2018 r.

## 1.4. Uwagi końcowe

---

Lokalna polityka mobilności pozostaje silnie zdeterminowana uwarunkowaniami zewnętrznymi. Choć nie można rozpatrywać zewnętrznych strategii w kategoriach bodźca stymulującego aktywność lokalną w sferze kształtowania mobilności, to jednak ewentualne podejmowanie działań lokalnych niejako automatycznie musi wpisywać się w ramy określone dokumentami wyższego szczebla. Wielorakość powiązań jest szczególnie widoczna wówczas, gdy dany samorząd, realizując politykę mobilności, sięga do różnych źródeł finansowania (fundusz Spójności, EFRR, fundusze współpracy transgranicznej, mechanizmy Interreg, środki EOG i im podobne, fundusze krajowe) – w takich sytuacjach wyzwaniem dla samorządu jest zapewnienie spójności dokumentów stanowiących podstawę ubiegania się o dotacje rozwojowe na poszczególne projekty.

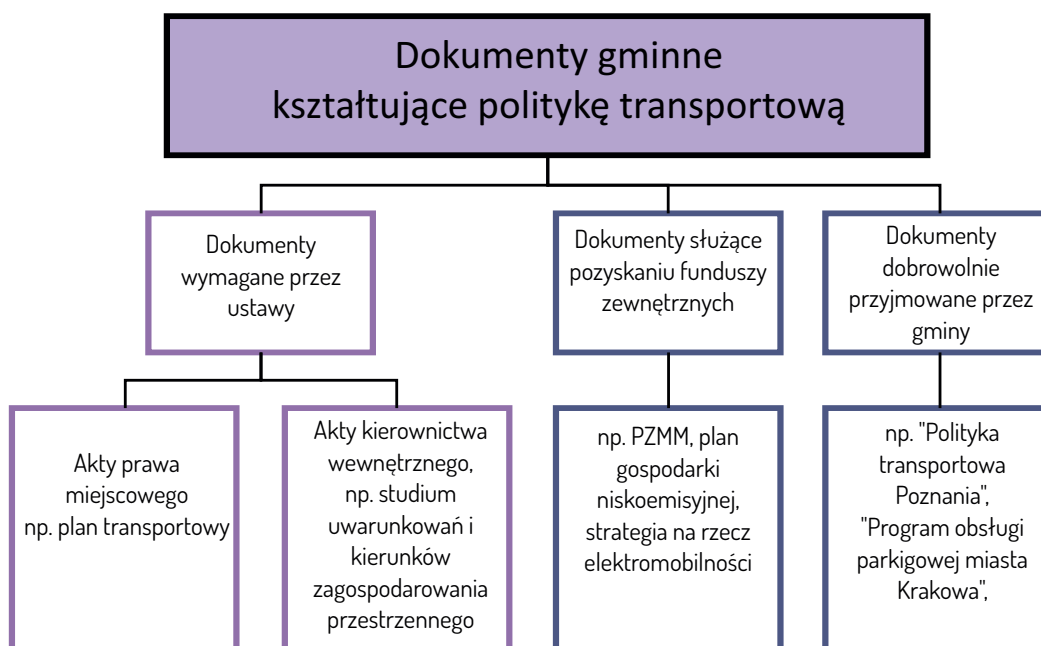
Pamiętać też trzeba, że ciągle niezwykle silny wpływ na rozwój infrastruktury mobilności zrównoważonej (w tym w szczególności infrastruktury publicznego transportu zbiorowego) ma dostępność funduszy unijnych. Z tego względu ustalenia czynione na szczeblu Unii Europejskiej niejako kaskadowo oddziałując na polityki i strategie niższych szczebli, definiują zakres kroków możliwych do podejmowania na szczeblu lokalnym. Z tego względu jako dokumenty nadrzędne, wynikające bezpośrednio z polityki prowadzonej na szczeblu unijnym, uznać należy pakiety regulujące funkcjonowanie poszczególnych funduszy w kolejnych, siedmioletnich okresach programowania rozwoju<sup>6</sup>.

---

6 Dla okresu 2014–2020 pakiet podstawowych rozporządzeń obejmował (m.in.) *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające Rozporządzenie (WE) nr 1084/2006 i Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia Rozporządzenia (WE) nr 1080/2006; dla okresu 2021–2027 pakiet regulacji unijnych obejmuje m.in. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.**

## 2. FORMALNOPRAWNE PODSTAWY KSZTAŁTOWANIA LOKALNEJ POLITYKI MOBILNOŚCI

W polskim systemie prawodawstwa brakuje definicji polityki transportowej samorządów gminnych. Samorządy zobligowane są do sporządzania szeregu dokumentów walnie wpływających na politykę transportową, jednakże nie ma zdefiniowanego jednego obowiązku prowadzenia samej polityki transportowej. Należy zaznaczyć, że część dokumentów funkcjonujących w miastach ma charakter warunkowy (np. samorządy są zobligowane je sporządzić w określonych sytuacjach, np. ubiegając się o wsparcie unijne), inne natomiast znajdują zastosowanie wyłącznie w przypadku wybranych samorządów (np. analiza kosztów i korzyści wprowadzenia autobusów zeroemisyjnych jako dokument obowiązujący wyłącznie dla samorządów spełniających kryterium ludnościowe).



Ryc. 2. Uwarunkowania polityki transportowej  
Źródło: opracowanie autorów

Fundamentalna dla samorządu jest oczywiście *Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* i należy w tym miejscu przytoczyć jej literalne brzmienie. Oto bowiem przepis art. 7 ust. 1 wskazuje na zaspokajanie potrzeb wspólnoty jako zadanie gminne, w pkt. 2 wymieniając sprawy gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu, a w pkt. 4 lokalnego transportu zbiorowego. Powyższe postanowienia zostały wprowadzone już w pierwotnym brzmieniu *Ustawy*. Zadania własne, w tym również odnoszące się do transportu, mogą być przedmiotem ustaleń sporządzanej fakultatywnie strategii rozwoju gminy (art. 10e) lub innych dokumentów strategicznych, sporządzanych na wniosek rady gminy, na podstawie art. 18, ust. 1, w związku z art. 7. ust. 1. Fakt, że ustawodawca

używa określenia „sprawy” wobec gminnych dróg czy lokalnego transportu zbiorowego, oznacza, że kompetencje gminy są szersze niż zwykła budowa czy eksploatacja dróg lub tworzenie i utrzymanie oferty publicznego transportu zbiorowego. Można wnioskować, że w kompetencje samorządu wchodzi też takie zadania, jak planowanie infrastruktury drogowej lub oferty transportu publicznego, wykorzystując w tym celu sporządzanie przez samorząd polityk transportowych. Co więcej, niektóre miasta zaczęły stosować taką interpretację art. 18, że na jego podstawie uchwały lokalną politykę transportową, np. *Uchwała nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Krakowa*.

Można zaobserwować pewną prawidłowość w zakresie ewolucji dokumentów kształtujących politykę transportową samorządów lokalnych. W pierwszych latach po transformacji gospodarczej szereg zagadnień nie było w żaden sposób regulowanych ustawami, toteż – jak przedstawiono to na powyższym diagramie – samorządy były skłonne podejmować różnego rodzaju działania i plany, które miały charakter dobrowolnych inicjatyw. Z czasem coraz większy zakres tematyczny podlegał różnego rodzaju regulacjom, także akcesja do Wspólnoty Europejskiej przyczyniła się do wytworzenia swoistego zapotrzebowania na dokumenty uzasadniające określone interwencje, toteż z czasem praktycznie wymarły dokumenty dobrowolnie przyjmowane przez samorządy. Zastąpione zostały dokumentami stanowiącymi oblige ustawowe lub służącymi pragmatycznemu celowi pozyskania zewnętrznych środków rozwojowych.

Dobrym przykładem pewnego rodzaju ułomności narzędzi prowadzenia polityki mobilności na najniższym szczeblu samorządowym jest niedostępność tak kluczowego narzędzia, jak zarządzanie ruchem. Oto zgodnie z przepisami prawa na drogach gminnych, w gminach nie będących miastami na prawach powiatu, realizacja zadań z zakresu zarządzania ruchem leży w kompetencjach właściwego miejscowo starosty<sup>7</sup>. Tym samym wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu, wydzielenie pasów rowerowych czy wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych nie stanowi kompetencji władz gminy, ale powiatu.

Równocześnie władze gminy w świetle art. 19 *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* są zobowiązane partycypować w kosztach, gdyż odpowiadają m.in. za przebudowy, remonty i utrzymanie dróg gminnych. W tym aspekcie najkorzystniejsza sytuacja występuje w miastach na prawach powiatu, które zarządzają ruchem na wszystkich drogach, z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad.

Niemniej nawet gminy pozbawione zarządzania ruchem drogowym i nieorganizujące publicznego transportu zbiorowego są w stanie w sposób ograniczony prowadzić politykę transportową, np. doposażając obiekty w miejsca postojowe dla rowerów, negocjując ze starostą, marszałkiem lub GDDKiA określone inwestycje i organizację ruchu, a także podejmując działania edukacyjne i kampanie społeczne. Zakres przyjmowanych przez nie dokumentów określających polityki transportowe będzie więc w praktyce inny niż w miastach-organizatorach publicznego transportu zbiorowego czy miastach na prawach powiatów. Kompetencje i zadania przydzielane określonym kategoriom stanowią więc podstawowe kryterium uwarunkowań dokumentów miejskich w zakresie transportu.

---

<sup>7</sup> Art. 10 ust. 5 *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*.

## 2.1. Samorząd lokalny i jego ukonstytuowanie jako podmiotu polityki mobilności

---

W świetle zasad konstytucyjnych, gmina będąca podstawowym szczeblem samorządności wykonuje zadania publiczne jako organ domyślny<sup>8</sup>. Zgodnie z art. 6 *Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów.

Ważne jest przy tym, że gmina jako szczebel samorządu funkcjonuje od 1990 r., od samego początku transformacji gospodarczej i postępujących równolegle zmian strukturalnych aparatu administracyjnego państwa. To na bazie doświadczeń funkcjonowania samorządu gminnego w 1999 r. powołano do życia powiaty oraz województwa samorządowe. Trzeba jednak pamiętać, że każdy szczebel samorządu pozostaje niezależny. Niezmiernie istotne w zakresie polityki mobilności jest wyposażenie jednostek samorządu terytorialnego w uprawnienia do podejmowania współpracy (Rozdział 7 *Ustawy o samorządzie gminnym*, Rozdział 7 *Ustawy o samorządzie powiatowym*). Wspólna realizacja zadań publicznych jest obecna już od zarania samorządności w 1990 r., zaś szczególnie silnie uwidoczniła się tam, gdzie występuje wzajemne przenikanie się jednostek samorządu terytorialnego – np. Górnośląski Okręg Przemysłowy, który przez lata był areną współpracy miast i gmin tworzących Komunikacyjny Związek Komunalny GOP (zob. Dydkowski, Tomanek 1995), a obecnie tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię – lub tam, gdzie układ przestrzenny w naturalny sposób determinuje ponadgminny charakter przemieszczeń (np. Związek Powiatowo-Gminny „Komunikacja Beskidzka”<sup>9</sup>, zabezpieczający dowóz do stolicy z gmin powiatu bielskiego ziemskiego lub Związek Komunalny z siedzibą w Dębicy<sup>10</sup>, w ramach którego od 1992 r. współdziałają: gmina miejska Dębica i gmina wiejska Dębica).

Współpraca polegająca na utworzeniu związku międzygminnego oznacza powstanie zupełnie nowego podmiotu, który w imieniu jego członków realizuje określony zakres zadań publicznych. Równocześnie jednak dopuszcza się także inną formę współpracy, jaką jest porozumienie międzygminne. W tym przypadku nie dochodzi do ukonstytuowania nowego podmiotu – porozumienie sprawia, że jedna gmina przekazuje realizację swojego zadania drugiej. Rozwiązanie to jest prostsze organizacyjnie i stanowi naturalną konsekwencję sytuacji, w której jeden z samorządów ma wyraźnie dominujący charakter – np. duże miasto, realizujące zadania z zakresu transportu publicznego, przejmujące w drodze porozumienia analogiczne zadania gminy podmiejskiej, komunikujące w ten sposób ową gminę.

Pojawienie się nowych szczebli samorządu terytorialnego przyczyniło się do znacznego skomplikowania w zakresie współpracy samorządów różnych szczebli. Wystarczy przypomnieć, że jedyny związek międzypowiatowy, powołany w celu realizacji zadań z zakresu transportu publicznego, przetrwał zaledwie trzy lata<sup>11</sup>, natomiast możliwość tworzenia związków powiatowo-gminnych została wprowadzona do porządku prawnego dopiero od 2016 r.<sup>12</sup>.

Analizując możliwości współdziałania jednostek samorządu terytorialnego, niepodobna pominąć jeszcze jednej, istotnej możliwości, jaką dają przepisy o zasadach udzielania pomocy, w tym pomocy

---

8 Zob. Rozdział VII Konstytucji RP.

9 *Obwieszczenie Wojewody Śląskiego z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia statutu Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego z siedzibą w Bielsku-Białej.*

10 *Obwieszczenie Wojewody Tarnowskiego z dn. 15 lipca 1992 roku w sprawie ogłoszenia statutu związku komunalnego.*

11 *Obwieszczenie Wojewody Pomorskiego z dnia 5 marca 2012 roku w sprawie ogłoszenia informacji o wyrejestrowaniu Związku Celowego Powiatów Łęborskiego i Słupskiego z siedzibą w Łęborku z rejestru związków powiatów.*

12 Art. 1 ust. 10 oraz art. 20 ust. 12 *Ustawy z dnia 25 czerwca 2015 roku o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw.*

finansowej<sup>13</sup>. Upowszechnianie tego rodzaju praktyk może jednak prowadzić do niebezpiecznych precedensów, w których samorządy wyższych szczebli uzależniają określone działania od partycypacji finansowej samorządów szczebla niższego (np. województwo zgadza się wyremontować drogę wojewódzką na terenie jednej z gmin, ale równocześnie daje jednoznacznie do zrozumienia, że nie będzie to możliwe w sytuacji, w której koszt remontu zostanie – zależnie od okoliczności – całkowicie lub częściowo pokryty pomocą finansową, która zostanie przekazana województwu przez gminę, na której miałyby nastąpić remont).

Wspomnieć należy także o jeszcze jednym narzędziu współpracy jednostek samorządu terytorialnego, zdefiniowanym w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Jakkolwiek porozumienie terytorialne jest wskazywane przede wszystkim jako jedno z narzędzi implementacji polityki rozwoju (wraz z wskazaniem źródeł jej finansowania), obok umowy partnerstwa, planu rozwojowego, kontraktu terytorialnego i kontraktu programowego, to w przypadku porozumienia terytorialnego wskazane jest, że porozumienie takie może być zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego realizujące priorytety strategii rozwoju ponadlokalnego lub strategii rozwoju jednostek podpisujących porozumienie<sup>14</sup>.

## 2.2. Szczegółowe źródła polityki mobilności

---

Pierwszym aktem prawa ustanawiającym podwaliny nowoczesnych polityk transportowych była *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*. Postawiła ona przed studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin zadanie kompleksowego rozwiązania problemów zabudowy miast i wsi, ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportowych i komunikacji publicznej, celem zapewniania warunków utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalnej gospodarki zasobami środowiska. Wskazanie „kompleksowego rozwiązania problemów” nakładało na samorządy obowiązek szerszy niż samo określenie przeznaczenia terenów. Wpisanie działań na rzecz transportu w realizację nadrzędnego celu nosi natomiast cechy typowe dla polityki publicznej. Również gminne programy ochrony środowiska sporządzane przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta, na podstawie obowiązku wynikającego z *Prawa ochrony środowiska*, są zazwyczaj najsilniej związane z sektorem transportu, mającego zazwyczaj największy wpływ na emisję hałasu, wibracji, zanieczyszczenia powietrza na obszarach zabudowanych. Ustawodawca jednak nie wspomina o kwestiach transportowych, pozostawiając zakres merytoryczny i proponowane rozstrzygnięcia sporządzającym plany. Ministerstwo Środowiska (2015) wydało jedynie „Wytyczne do opracowania wojewódzkich, powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska”, które, w przeciwieństwie do rozporządzeń, nie stanowią aktu prawa powszechnie obowiązującego.

Dla odmiany, pierwszym wymaganiem na poziomie samorządowym dokumentem, jaki pojawia się w prawodawstwie, jest plan rozwoju sieci drogowej. Wprowadzona w 2003 r. nowelizacja ustawy o drogach publicznych<sup>15</sup> w istotny sposób zmieniła brzmienie art. 35 ust. 1, którego pierwotne brzmienie wskazywało, że „w planach zagospodarowania przestrzennego należy rezerwować pod przyszłą zabudowę lub modernizację dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem”<sup>16</sup>. Po zmianach przywołany przepis brzmi następująco:

---

13 Art. 10 ust. 2 *Ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym*; art. 7a ust. 1 *Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym*; art. 8a ust. 1 *Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa*.

14 Art. 14rb ust. 1 pkt 3 *Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*.

15 Art. 1 ust. 35 *Ustawy z dnia 14 listopada 2003 roku o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*.

16 Art. 35 ust. 1 *Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych*, Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60 (w brzmieniu pierwotnym).

„Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego”<sup>17</sup>.

Szczególnie istotnym wyzwaniem stawianym przed zarządcami dróg jest weryfikacja planów rozwoju. W takim przypadku kryterium weryfikacji powinna być celowości planowanych kierunków rozwoju, uwzględniająca stan zagospodarowania przestrzennego, natężenie, więźbę ruchu itd. Działania na rzecz ograniczania popytu na transport czy zmiany zachowań transportowych mogą w takim przypadku walczyć wpływać na określenie kierunków rozwoju systemu transportowego.

Co istotne, sama *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* w swym pierwotnym brzmieniu z 2003 r. nie zawierała postanowień o aktywnym kreowaniu polityki przestrzennej, postulowała jedynie określanie kierunków rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej (art. 10, ust. 2) oraz przeznaczenia terenów (art. 1, ust. 1, pkt 2), przyjmując ład przestrzeny i zrównoważony rozwój za podstawę tych działań. Dopiero nowelizacja dokonana *Ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji* (Dz.U. 2015 poz. 1777, w brzmieniu pierwotnym) doprecyzowała rozumienie zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do aspektów transportowych planowania przestrzennego, dodając w art. 1 *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* trzy istotne kryteria (ust. 4, pkt. 1–3):

„W przypadku sytuowania nowej zabudowy, uwzględnienie wymagań ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni następuje poprzez:

1. kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego;
2. lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu;
3. zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.”

W szczególności pierwszy punkt wskazanego przepisu wymusza planowanie strategiczne w szerszym rozumieniu. Minimalizowanie transportochłonności wymaga w praktyce analiz czy porównań (choćby uproszczonych), pozwalających na dobór układu przestrzennego w taki sposób, aby ograniczać popyt na transport. Zasady z art. 1 dotyczą wszystkich dokumentów planistycznych, tak więc – w przypadku gminy – obejmują studium uwarunkowań przestrzennych oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Po nowelizacji z 2015 r. dokumenty te powinny zatem również kreować politykę transportową, stawiając za cel ograniczanie transportochłonności.

Z kolei *Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących* (potocznie zwana „lex developer”) nadała gminom możliwość ustanawiania nowego instrumentu określającego wybrane parametry urbanistyczne, determinujące także politykę transportową – standardy urbanistyczne. Ustawodawca ograniczył możliwość korzystania ze specjalnego – *de facto* uproszczonego – trybu realizacji inwestycji mieszkaniowych do katalogu określonych kryteriów. Nowe domy można wybudować w odległości nie większej niż 1000 m, a w miastach, w których liczba mieszkańców przekracza 100 000 mieszkańców – 500 m, od przystanku publicznego transportu zbiorowego; odpowiednio 1500 m i 3000 m od szkoły podstawowej oraz 1500 m i 3000 m od urządzonych terenów wypoczynku oraz rekreacji lub sportu (przy zachowaniu wskaźnika powierzchni tych terenów, uzależnionego od prognozowanej liczby mieszkańców), a także normatywów parkingowych. Ustawa, choć sama nie zawierała żadnych prze-

---

<sup>17</sup> Art. 35 ust. 1 *Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych*.

słanek do tworzenia polityk transportowych, wprowadziła w obieg prawny kryterium dostępności przestrzennej, stanowiące w praktyce kluczowe zagadnienie w dyskusji nad związkami planowania przestrzennego i polityki transportowej.

### 2.3. Uwarunkowania formalnoprawne – podsumowanie

---

Ani identyfikacja dokumentów służących polityce transportowej nie jest rzeczą prostą, ani wyniki takich poszukiwań nie są jednoznaczne. Zagadnienie to bowiem pojawia się w wielu dokumentach nieposiadających w nazwie słowa „transport”, a w praktyce mających na politykę transportową większy wpływ niż wszelkie konkretne polityki. Przykładem takiego dokumentu jest budżet miasta, którego konstrukcja decyduje o zakresie i kierunkach rozwoju systemu transportowego. Również w planowaniu przestrzennym dokumenty (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, wcześniej plany ogólne) poświęcają wiele miejsca zagadnieniom transportowym. Niemniej, aby mówić o politykach publicznych w rozumieniu angielskiego terminu *policy* trzeba czegoś więcej niż tylko prostej alokacji zasobów finansowych lub przestrzennych. Potrzebne jest określenie celów rozwoju danego systemu oraz pewnych kryteriów jakościowych. Ewolucja zmian prawnych w systemie planowania przestrzennego obrazuje kształtowanie się świadomości potrzeby tworzenia dokumentów o charakterze polityk publicznych w zakresie transportu – zarówno jako składowych innych polityk, jak i dokumentów branżowych.

Równocześnie dokumenty, które nie są uregulowane ustawowo, bardzo często mają odmienne zakresy, mimo wspólnego tytułu. Wskazywać to może na pewien brak wypracowanej dobrej praktyki, która określałaby co ma zawierać „program”, „polityka”, „strategia” czy „standardy”. Fakt ten utrudniał w pewnym stopniu klasyfikację dokumentów dokonywaną przez autorów niniejszego opracowania.

Należy skonkludować, że w prawodawstwie polskim nie występuje delegacja enumeratywnie przekazująca na poziom samorządowy zagadnień związanych z mobilnością, ujmowaną w sposób kompleksowy. Przeciwnie – zaszyte w rozmaitych przepisach wymogi, wskazania i instrukcje tworzą potrzebę generowania na poziomie gminnym całej mozaiki dokumentów, strategii, planów i opracowań, które w istocie kierunkowo definiują politykę mobilności.

Ujęcie takie nie sprzyja realizacji wyznaczonych celów: tworzenie planów i polityk lokalnych staje się pracochłonne w warstwie zapewniania spójności poszczególnych dokumentów, powiela się zapisy poszczególnych dokumentów, te same projekty i zamierzenia wpisuje się jako realizujące różne (czy też niekiedy – różnie nazwane) polityki i strategie, wreszcie proces aktualizacji dokumentów nie ma charakteru konsekwentnego.

Zmianami prawnymi ustawodawca pokazuje, że wzrasta znaczenie przesłanek na rzecz kształtowania polityki transportowej. Natomiast w przypadku przepisów związanych z planowaniem przestrzennym problemem pozostaje więc, aby coraz silniej zarysowana warstwa aksjologiczno-programowa miała moc sprawczą i zdolności wdrożeniowe. Kluczowym wyzwaniem pozostaje wpisanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w postanowienia dokumentów planistycznych oraz polityk branżowych.



## 3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ W PLANACH I STRATEGIACH MIEJSKICH

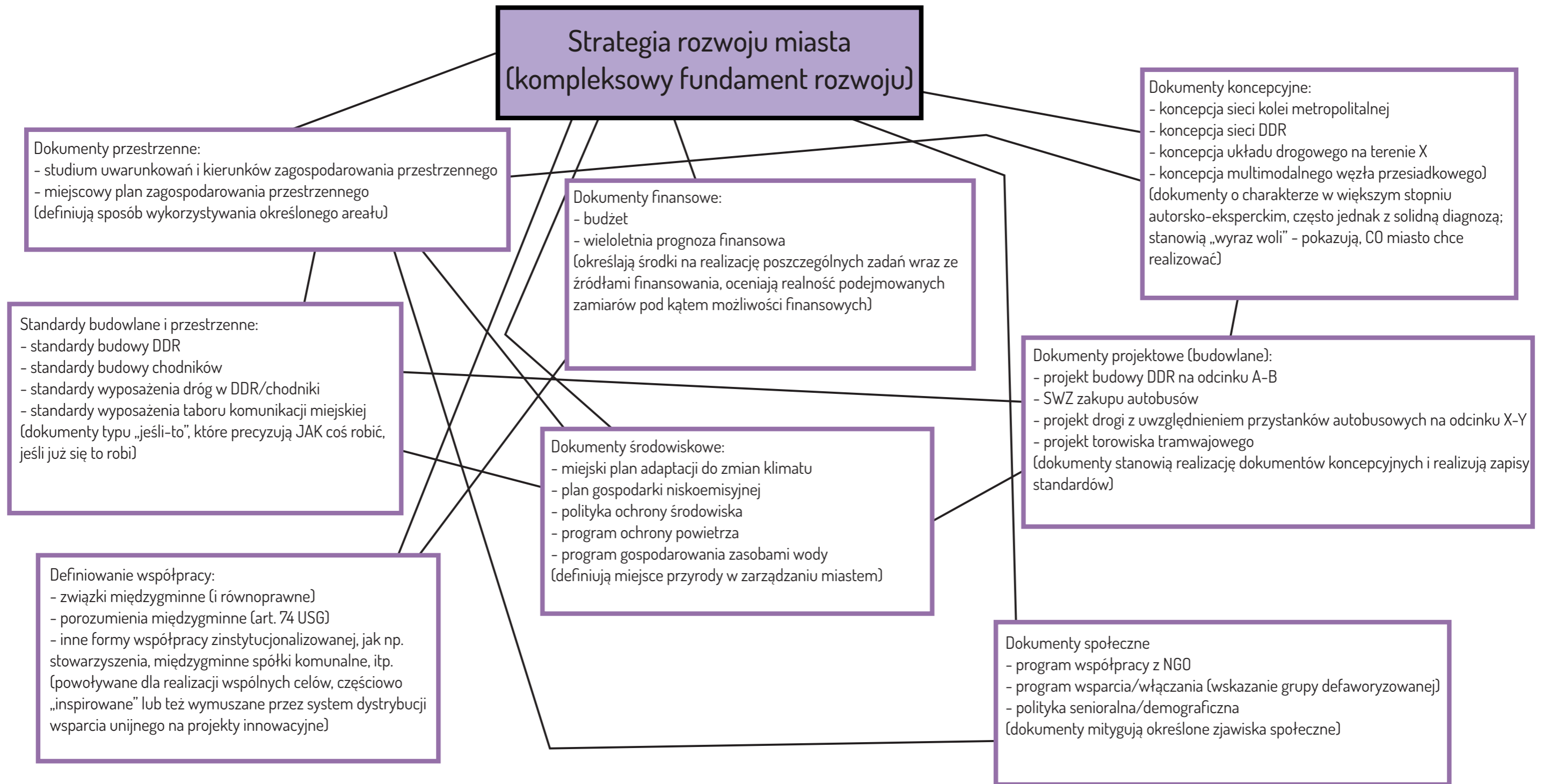
Poziom miejski jest najbardziej właściwy do implementowania idei zrównoważonej mobilności, jako że łączy w sobie problemy wynikające z wysokiego stopnia zainwestowania przestrzeni (i implikowanego tym faktem dużego zagęszczenia aktywności społeczno-gospodarczej, wymagającej wzmożonej obsługi transportowej), dużą różnorodność owej aktywności społeczno-gospodarczej oraz potencjał generowania poczucia wspólnoty mieszkańców, wynikający z fizycznej bliskości aparatu władzy i administracji względem społeczności. Z tego względu to właśnie na poziomie miejskim – najniższym szczeblu podziału administracyjnego – najłatwiej jest wdrożyć procedury partycypacyjne w planowaniu. Wskazuje się, że planowanie z wykorzystaniem partycypacji społecznej jest warunkiem „przejęcia własności” Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez mieszkańców i interesariuszy, sprzyja też jego akceptacji społecznej (zob. Rupprecht Consult 2019: 12).

Ogólny charakter idei zrównoważonego rozwoju sprawia, że hasło to przyświeca wręcz każdemu dokumentowi deklarującemu kierunki działań samorządów. Tym samym, każde wzmiankowanie zagadnień transportowo-mobilnościowych w jakimkolwiek dokumencie samorządowym sprawia, że – w świetle owego dokumentu – propaguje się politykę zrównoważonej mobilności. Nie zawsze jednak deklaracje przekładają się na rzeczywiście realizowane działania (por. Molecki, Sienkiel 2005) – można zarówno wskazać liderów, którzy nawet poprzez rozproszone dokumenty realizują spójną wizję na rzecz zwiększania szans rozwoju poruszania się innego, niż tylko samochodem, jak i te samorządy, które za fasadą haseł o promowaniu bardziej zrównoważonej mobilności budują kolejne obwodnice, faktycznie poprawiając pozycję konkurencyjną motoryzacji indywidualnej.

### 3.1. Relacje między dokumentami gminnymi

---

Poniżej szczegółowo opisano charakter najważniejszych powiązań pomiędzy poszczególnymi dokumentami. Faktyczna siła i kierunek powiązań są silnie zdeterminowane lokalnie, a niekiedy wręcz personalnie (większa siła przebiecia takich bądź innych tematów, poziom merytoryczny poszczególnych komórek w administracji). Duże znaczenie ma natomiast chronologia działań. W sytuacji przyjęcia ogólnej strategii rozwoju, dokumenty niższego rzędu stanowią aplikację strategii rozwoju w poszczególnych dziedzinach. Równocześnie w sytuacji, w której proces planowania strategicznego (proces tworzenia ogólnej strategii rozwoju) następuje po przyjęciu dokumentów niższego rzędu, opracowywane dokumenty niższego rzędu raczej antycypują zapisy nowej strategii niż odpowiadają tej, która w danej chwili obowiązuje. W ten sposób dochodzi do swoistego odwrócenia ról i to dokumenty niższego rzędu determinują zapisy strategiczne (np. otwarcie nowego obszaru inwestycyjnego w MPZP skutkuje wzrostem znaczenia zagadnienia pozyskiwania inwestorów zewnętrznych na poziomie strategii ogólnej).



Ryc. 3. Zależności pomiędzy dokumentami w kontekście planowania mobilności  
 Źródło: opracowanie B.Mazur

Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że niezależnie od dokumentów bezpośrednio odnoszących się do zrównoważonej mobilności temat ten może (a wręcz powinien) być obecny także we wszystkich innych dokumentach, na zasadzie polityki horyzontalnej. W przypadku projektów budowlanych w zakresie dróg dobrą i odpowiednio umocowaną praktyką powinna być każdorazowa weryfikacja optymalności prowadzenia ciągów pieszych i rowerowych, w zakresie współpracy miast partnerskich żywym elementem powinna być wymiana doświadczeń w obszarze zrównoważonej mobilności. Wspierając organizację pozarządową w organizacji imprezy masowej należy wymagać przedstawienia planu obsługi transportowej tej imprezy i wymóc priorytet obsługi transportem zrównoważonym itp.

### **1. Strategia – dokumenty finansowe**

Strategia stanowi najbardziej ogólny wyraz dążeń JST. Z uwagi na długi horyzont czasowy nie jest możliwe precyzyjne planowanie strategii w oparciu o budżet i wieloletnią prognozę finansową. Natomiast nie ulega wątpliwości, że strategia – na poziomie tworzenia dokumentu – powinna uwzględniać istniejące i spodziewane ograniczenia finansowe. Budżet i WPF stanowią narzędzia realizacji strategii w tym sensie, że definiują dostępną ilość środków.

### **2. Strategia – dokumenty przestrzenne**

Strategia wskazuje kierunki rozwoju JST, natomiast dokumenty przestrzenne na swój sposób uściślają lokalizacje realizacji celów strategicznych. Poziom szczegółowości określenia realizacji działań strategicznych zależy od charakteru dokumentu przestrzennego (wręcz niekiedy schodząc na poziom dokumentów projektowych – np. projekt budowlany centrum przesiadkowego). Dokumenty przestrzenne stanowią też uwarunkowanie na etapie planowania strategicznego, np. zaplanowany korytarz przebiegu linii kolei dużych prędkości determinuje możliwości strategiczne w obszarze korytarza i jego przyległości.

### **3. Strategia – dokumenty koncepcyjne**

Dokumenty koncepcyjne stanowią wyraz ideowego uszczegółowienia działań strategicznych i mają silne nacechowanie autorskie. Na poziomie diagnostycznym koncepcje powinny zawierać odpowiedź na pytanie, dlaczego koncepcja przewiduje określone rozwiązania, a nie inne (np. wyjaśnienie dlaczego szlak rowerowy wraz z DDR proponuje się wzdłuż określonej ulicy, a nie kolejnej przecznicy).

### **4. Strategia – dokumenty społeczne**

Niepomijalna część środków finansowych, dostępnych w ramach polityki społecznej JST, jest dystrybuowana w ramach różnego rodzaju programów (adresowanych do różnych grup, np. rodziny wielodzietne, piecza zastępcza, osoby z niepełnosprawnościami itd.). Strategia powinna tworzyć ramy kierunkowe dla programów społecznych, przy zastrzeżeniu niedyskryminacji wśród adresatów polityki społecznej.

### **5. Strategia – definiowanie współpracy**

Żadna jednostka samorządu terytorialnego nie funkcjonuje w oderwaniu od otoczenia przestrzennego, zaś niektóre zadania publiczne korzystniej jest realizować z wykorzystaniem takich bądź innych narzędzi współpracy. Katalog możliwości jest w tym zakresie bardzo duży, od ścisłych powiązań z najbliższymi sąsiadami za pomocą tworzenia związków międzykomunalnych, po luźną współpracę międzynarodową miast partnerskich, co może stanowić inspirację na zasadzie benchmarkingu. Strategia powinna uwzględniać te powiązania, racjonalnie je wykorzystywać oraz stymulować wszędzie tam, gdzie nie występują, a zdają się być racjonalnie uzasadnione.

## **6. Strategia – dokumenty środowiskowe**

Znaczenie zagadnień środowiskowych sukcesywnie rośnie, wraz z coraz wyraźniejszym pogłębianiem się kryzysu klimatycznego oraz stale zwiększającą się świadomością społeczną. Należy zwrócić uwagę, że dokumenty środowiskowe w mieście powinny dotyczyć nie tylko ochrony środowiska, nie tylko traktować środowisko jako coś pasywnego, podlegającego ochronie „w takim stanie, w jakim jest”, ale powinny aktywnie kreować przyrodnicze warunki bytowania człowieka, jako istotny element jakości życia (aranżowanie terenów zielonych, jakość powietrza, gospodarowanie zasobami wodnymi, gospodarowanie odpadami).

## **7. Dokumenty finansowe – definiowanie współpracy**

Wymiar współzależności pomiędzy finansami a współpracą zewnętrzną na poziomie jednostki samorządu terytorialnego polega z jednej strony na konieczności uwzględniania w budżetach przepływów finansowych wynikających z funkcjonującej (i inicjowanej) współpracy, z drugiej – na takim kształtowaniu współpracy, aby nie naruszać zapisów budżetu.

## **8. Dokumenty przestrzenne – standardy budowlane i przestrzenne**

Związki między dokumentami przestrzennymi a standardami budowlanymi i przestrzennymi polegają na tym, że standardy są implementowane w określonej przestrzeni, toteż muszą uwzględniać uwarunkowania przestrzenne (np. dopuszczalność określonych rozwiązań w zakresie nawierzchni na obszarze objętym ochroną konserwatorską).

## **9. Dokumenty przestrzenne – dokumenty środowiskowe**

Stan środowiska w istotnym stopniu determinuje możliwości realizacji określonych funkcji na poszczególnych obszarach. Z tego względu konieczne jest zachowanie spójności pomiędzy dokumentami środowiskowymi a planowaniem przestrzennym. Należy także pamiętać, że dokumenty środowiskowe niekoniecznie muszą dotyczyć jedynie ochrony przyrody, mogą także stanowić wyraz aktywnego kształtowania środowiska, wskazując potrzebę organizacji terenów zielonych lub błękitnych, względnie wyłączenia określonych przestrzeni z ingerencji człowieka dla stworzenia obszaru natury nieuporządkowanej (samorzutnej).

## **10. Dokumenty przestrzenne – dokumenty społeczne**

Dokumenty społeczne często mają wymiar terytorialny, obrazując rozłożenie danych zjawisk społecznych na terenie miasta. Diagnoza stanu społecznego może być pomocna na przykład w zakresie opracowywania dokumentów poświęconych rewitalizacji obszarów zagrożonych wykluczeniem.

## **11. Dokumenty przestrzenne – dokumenty koncepcyjne**

Powiązania pomiędzy dokumentami przestrzennymi a dokumentami koncepcyjnymi mają dwojaki charakter. Z jednej strony poszczególne dokumenty koncepcyjne w naturalny sposób odpowiadają zagospodarowaniu przestrzennemu (zainwestowaniu obszaru) – nawet jeśli brak jest stosownych dokumentów przestrzennych; z drugiej strony, przystępując do prac planistycznych w zakresie zagospodarowania przestrzennego, uwzględnia się także opracowane i opracowywane dokumenty koncepcyjne.

## **12. Standardy budowlane i przestrzenne – dokumenty środowiskowe**

Powiązanie standardów budowlanych z dokumentami środowiskowymi uzewnętrznia się przede wszystkim w ujmowaniu w standardach takich rozwiązań, które wspierają środowiskowy rozwój lokalny. Dotyczy to nie tylko sytuacji, w których propaguje się określone rozwiązania na obszarach cennych przyrodniczo, ale w sensie ogólnym ujmowane rozwiązania mają zapewnić minimalizację szkodliwego wpływu na środowisko.

### 13. Standardy budowlane i przestrzenne – dokumenty społeczne

Jako że dokumenty społeczne identyfikują określone problemy, rolą standardów budowlanych i przestrzennych jest adresowanie wyzwań wynikających z dokumentów społecznych. Praktycznym wymiarem tego typu związku jest inkorporowanie do standardów budowlanych i przestrzennych zasad projektowania uniwersalnego.

### 14. Standardy budowlane i przestrzenne – dokumenty projektowe

Mające charakter ogólny standardy budowlane i przestrzenne oddziałują na proces tworzenia dokumentów projektowych w ten sposób, że mogą określać konieczność zastosowania określonych rozwiązań w projektach bądź też zakazać stosowania określonych rozwiązań w projektach.

### 15. Dokumenty koncepcyjne – dokumenty projektowe

Dokumenty projektowe, jak np. konkretne projekty budowlane czy programy funkcjonalno-użytkowe, pojawiają się na etapie realizacyjnym koncepcji – koncepcje zawierają wskazania ogólne, np. realizacji drogi rowerowej pomiędzy określonymi dzielnicami oraz w określonym przebiegu (np. wzdłuż drogi X), projekty wskazują konkretne szczegóły, jak np. organizację ruchu w obrębie danego skrzyżowania.

### 16. Dokumenty środowiskowe – dokumenty projektowe

Tworząc dokumenty projektowe, konieczne jest uwzględnianie uwarunkowań środowiskowych. Jakkolwiek konieczne jest każdorazowe weryfikowanie stopnia oddziaływania na środowisko każdej inwestycji, to dokumenty środowiskowe ogólnego charakteru mogą usprawnić prace projektowe, już na etapie ideowym wymuszając (lub uniemożliwiając) stosowanie określonych rozwiązań.

\* \* \*

Na zakreślonej wyżej kanwie należy właściwie umiejscowić zagadnienia zrównoważonej mobilności, które nierzadko zostały umiejscowione w różnych dokumentach. Szeroko rozumiane dokumenty mobilnościowe zaliczają się do bardzo różnych segmentów spośród wymienionych powyżej.

## 3.2. Samorządowe dokumenty dotyczące mobilności

---

Obecnie samorządy generują liczne i bardzo różne dokumenty, stanowiące wyraz zamierzeń i realizacji polityki mobilności. Nierzadko akcent poszczególnych dokumentów jest pochodną priorytetów lokalnych, np. w zakresie silniejszego lub słabszego akcentowania transportu publicznego, ruchu rowerowego czy innych narzędzi. Wśród licznych dokumentów poczesne miejsce zajmują: plan transportowy i plan zrównoważonej mobilności miejskiej. Niemniej jednak wśród innych dokumentów także znajdują się zapisy istotnie kształtujące mobilność miejską.

### Plan transportowy

Najobszerniejszy dokument strategiczny wyłącznie z zakresu transportu, wymagany w określonych sytuacjach przez prawo<sup>18</sup>, to plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowe-

---

<sup>18</sup> Art. 9 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

go, zwany też przez ustawodawcę „planem transportowym”. Dokument ten określać ma zasady funkcjonowania transportu publicznego na obszarze jednostki samorządu terytorialnego, związku jednostek samorządu terytorialnego lub jednostek samorządu terytorialnego, które w celu realizacji zadania własnego w zakresie transportu publicznego zawarły porozumienia. W zakres kompetencji planu transportowego nie wchodzi inne rodzaje transportu, np. ruch pieszcy, rowerowy czy motoryzacja indywidualna.

Ustawodawca położył duży nacisk na uwzględnienie w programie części analitycznej. Już sama definicja organizowania publicznego transportu zbiorowego mówi, że polega ono m.in. na badaniu i analizie potrzeb przewozowych, a sam plan transportowy zawierać ma także ocenę i prognozy potrzeb przewozowych. Wprawdzie ustawodawca posługuje się pojęciem potrzeb (nie jest ono tożsame z pojęciem popytu), niemniej rolą badań, analiz i prognoz jest określenie potencjalnego popytu na usługi. Ważny wpływ na popyt ma też otoczenie, tj. warunki ruchu pieszego, rowerowego czy poruszania się własnym samochodem, a także oferty komplementarne czy substytuty, jak np. taksówki lub *carsharing*. W praktyce plany transportowe posiadają niezwykle rozbudowaną część związaną z badaniami uwarunkowań, przez co konstrukcja dokumentu zatracza charakter aktu prawa miejscowego i jest sprzeczna z zasadami techniki prawodawczej.

Ilościowo w planach transportowych polskich miast dominuje opis stanu zagospodarowania przestrzennego, sytuacji społeczno-ekonomicznej, badań preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu czy prognozy wpływu wdrożenia planu na stan środowiska. **Natomiast kluczowe dla aktu postanowienia** (w zakresie zdefiniowania sieci transportowej [przebieg linii, rozmieszczenie przystanków], zasady organizacji rynku przewozów [harmonogram otwierania rynku, daty i zakresy rozpisywania przetargów], określenie pożądanego standardu usług czy systemu informacji pasażerskiej) **ulegają marginalizacji**. Plan transportowy powinien być najważniejszym dokumentem kształtującym politykę transportową w gminie, a nie jest to możliwe do osiągnięcia w kontekście opisanych powyżej mankamentów.

## Akty prawa miejscowego (przykłady)

Jako grupę dokumentów determinujących politykę transportową, a zdefiniowanych przez ustawodawcę, można wskazać akty prawa miejscowego określające strefy: płatnego postoju, śródmiejską strefę płatnego postoju oraz strefę czystego transportu. Dwa pierwsze akty wynikają z *Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, de facto z nowelizacji tejże*, a ostatni z *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Ustawodawca wskazał cel dla każdego z tych ograniczeń strefowych.

Strefę płatnego postoju i jej śródmiejską wersję ustanawia się na obszarach charakteryzujących się deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, celem zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności dla ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Ustawodawca nie wymaga, aby samorząd posiadał dokument pn. polityka transportowa, ale aby przynajmniej w uzasadnieniu uchwały rady gminy wykazał związek między wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, a swoją wizją systemu transportowego. W przypadku stref śródmiejskich, adresowanych do obszarów funkcjonalnego śródmieścia miast liczących nie mniej niż 100 000 mieszkańców, ustawodawca nałożył obowiązek analiz dotyczących wykorzystania miejsc postojowych (*explicite* rotacji), a także zakładanego poziomu rotacji po wprowadzeniu odpłatności. Ponadto, samorząd musi wykazać, że dotychczasowe strefy płatnego parkowania są niewystarczające dla realizacji lokalnej polityki parkingowej. Ustawodawca wpisał również przychody ze śródmiejskiej strefy płatnego postoju w konstrukcję ukazującą związek z polityką transportową. Nie mniej niż 65% opłat za parkowanie oraz kar za brak wniesienia opłaty

gmina musi przeznaczyć wyłącznie na sfinansowanie poprawy transportu publicznego (*de facto* inwestycje lub rozbudowę oferty), budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej, lub na zieleni i zadrzewienia w gminie. W tym celu środki muszą być gromadzone na odrębnym rachunku.

Zbliżoną logikę co w przypadku śródmiejskich stref płatnego parkowania ustawodawca przewidział dla stref czystego transportu. Ustanawia się je celem ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko. Cel, w przeciwieństwie do stref płatnego parkowania, nie jest jednak kryterium decydującym o możliwości ustanowienia. Nie ma odniesienia, czy musi na danym obszarze występować przekraczanie wartości progowych zanieczyszczeń, czy nie, ani zasad badań parametrów środowiskowych. W praktyce każda gmina może w miarę swobodnie uzasadniać wprowadzenie strefy. Gmina może dopuścić wjazd do strefy czystego transportu samochodów innych niż zeroemisyjne oraz wyłączone na mocy ustawy, ustanawiając opłatę za wjazd do strefy. Opłata ta musi być przeznaczona na rozwój alternatywnego transportu wobec indywidualnej motoryzacji, tj. na rzecz zakupu autobusów zeroemisyjnych, tramwajów i innych środków publicznego transportu oraz finansowania programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych. Ustawodawca dopuścił możliwość wydatkowania funduszy również na oznakowanie stref czystego transportu oraz analiz korzyści i kosztów zakupu autobusów zeroemisyjnych lub na bioetanol.

## Akty kierownictwa wewnętrznego

Wszystkie pozostałe dokumenty, tj. te, które nie zostały wskazane przez ustawodawcę, związane z polityką transportową, a które uchwalane mogą być przez gminy, wynikające z konstytucyjnej zasady praworządności, stanowią tylko akty kierownictwa wewnętrznego. Owa zasada stanowi, że akty prawa miejscowego wydawane są na podstawie i w granicach upoważnień zawartych w ustawach. Tak więc dokumenty typu: polityki transportowe gmin, plany zrównoważonej mobilności miejskiej, standardy infrastruktury rowerowej czy polityki transportowe, mogą w myśl kompetencji nadanych przez *Ustawę z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym*, być podejmowane i uchwalane przez radę gminy, czy też stanowione zarządzeniami wójta, burmistrza albo prezydenta miasta, jednak są one jedynie wiążące dla administracji samorządowej, np. zarządcy dróg miejskich czy organizatora komunikacji miejskiej.

Podstawowym dokumentem kształtującym politykę mobilności, który zalicza się do aktów kierownictwa wewnętrznego jest **plan zrównoważonej mobilności miejskiej (PZMM)**. Jego przekrojowy charakter wynika z faktu, iż powinien on obejmować ogół zagadnień związanych z mobilnością na terenie miasta, wraz z jego obszarem funkcjonalnym. Rozproszenie tematyki transportowej samorządów na różne dokumenty wynika w dużej mierze z sektorowego podejścia do planowania rozwoju strategicznego. Postulowany przez środowiska eksperckie i Komisję Europejską SUMP (plan zrównoważonej mobilności miejskiej, ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*) mógłby stanowić narzędzie przełamujące myślenie sektorowe. Miałyby on jednak uzasadnienie w polskim prawodawstwie, gdyby stał się dokumentem zastępującym liczne dokumenty strategiczne wymagane przez przepisy oraz tworzone fakultatywnie przez gminę, będąc równocześnie ściśle zintegrowanym z strategiami rozwoju gminy oraz dokumentami z zakresu planowania przestrzennego.

Akty kierownictwa wewnętrznego wynikają również z *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Dwa dotyczą miejsc, w których może odbywać się zakup energii – stacji ładowania i tankowania gazem, przy czym adresatem pierwszej jest gmina, a drugiej operator systemu dystrybucji gazu (art. 61, 62). Trzeci dokument dotyczy udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie pojazdów transportu publicznego. Wymaga on analiz kosztów i korzyści (art. 37). Na podstawie tych analiz, gdyby koszty przekraczały korzyści, gmina (lub powiat) może podjąć decyzję o odstąpieniu od zakupu takowych pojazdów. Wszystkie trzy kategorie dokumentów sporządzane są dla gmin spełniających określone progi wielkościowe lub związane z poziomem motoryzacji.

## Pozostałe

Specyficzną grupą dokumentów niezdefiniowanych w ustawach są te służące pozyskiwaniu finansowania zewnętrznego, mające jasno określić cele, jakie beneficjent chce osiągnąć. Przykładowo gminy i powiaty chcące ubiegać się o wsparcie finansowe na realizację przedsięwzięć w zakresie Efektywności Energetycznej oraz Odnawialnych Źródeł Energii w ramach RPO 2014–2020, zostały zobowiązane dołączyć do wniosku o dofinansowanie Plan Gospodarki Niskoemisyjnej.

Plan ten w swym zakresie mógł dotyczyć spraw transportowych – czasami zawiera „zaszyty” w swej strukturze plan zrównoważonej mobilności. Warty podkreślenia jest fakt, że czasem same instytucje będące dysponentami funduszy celowych dla samorządów ogłaszają nabory na wsparcie finansowe dla stworzenia owych fakultatywnych dokumentów. Przykładowo – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w 2019 r. przyznawał pieniądze na tworzenie przez gminy strategii rozwoju elektromobilności. Celem było pozyskanie środków z istniejącego wówczas Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Fundusz ten powstał na podstawie *Ustawy z dnia 6 czerwca 2018 roku o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw*, a jego zadaniem było wsparcie finansowe projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych.

Środki z funduszu miały wspierać osiągnięcie celów i realizację działań zawartych m.in. w Krajowych Ramach Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych, Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz w *Ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Powyższe dokumenty stanowiły implementację założeń regulacji UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Akt prawa szczegółowo określający zasady udzielania wsparcia, tj. *Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 23 grudnia 2019 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu*, nie definiował, ani nie wymagał od potencjalnych beneficjentów posiadania strategii rozwoju elektromobilności, tylko biznesplany dla poszczególnych przedsięwzięć.

Co istotne, zrównoważona mobilność jako postulat rozwojowy może pojawić się w różnych dokumentach miejskich – przykładowo w okresie 2014–2020 w województwie śląskim przy ubieganiu się o wsparcie unijne dostępne na poziomie regionu nie było wymogu opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej, toteż część miast ujęła inwestycje w transport publiczny w planach gospodarki niskoemisyjnej<sup>19</sup>.

### 3.3. Propozycja hierarchizacji dokumentów

---

Możemy sobie wyobrazić politykę senioralną (dokument typowo społeczny), której istotnym elementem jest kształtowanie mobilności seniorów dla poprawy jakości ich życia, dla włączenia tej grupy w życie społeczne i kulturalne miasta, dla „wyciągnięcia ich z domu”. Możemy sobie wyobrazić strategię elektromobilności, która treścią wybiega daleko poza proces lokalizacji i zabudowy ładowarek do samochodów i obejmuje choćby takie kwestie, jak organizacja systemu zielonych dostaw ostatniej mili. Możemy także sobie wyobrazić plan transportowy, który obejmuje nie tylko zakres określony w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ale zawiera też standardy użytkowe przystanków autobusowych w zakresie ich dostosowania do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz wyposażenia w wiaty rowerowe na styku z ciągami rowerowymi o znaczeniu zasilającym (dowozowym).

---

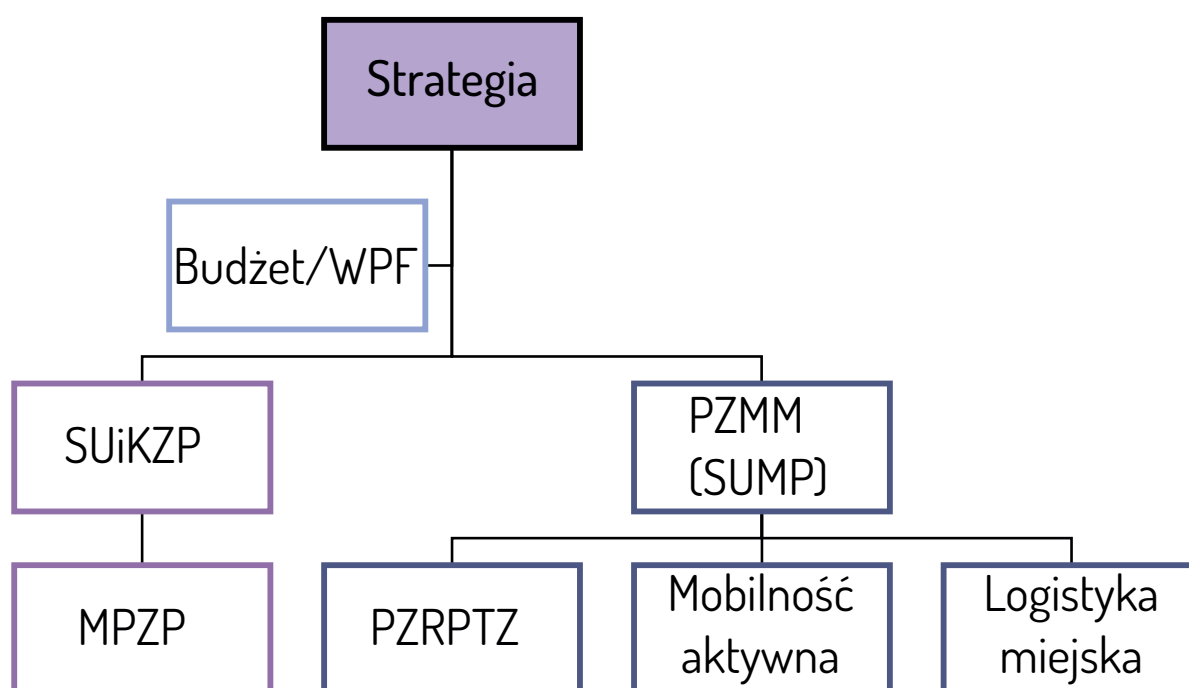
<sup>19</sup> Por. np. *Uchwała nr VI/39/15 Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego z dnia 25 lutego 2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Wodzisławia Śląskiego”, projekt 3.1. „Pociąg do dwóch kółek – budowa centrum przesiadkowego w Wodzisławiu Śląskim”*.



Tak naprawdę elementy zrównoważonej mobilności mogą pojawić się w niemal każdym dokumencie miejskim, nawet na poziomie pojedynczego projektu inwestycyjnego. Występują jednakże dokumenty, których znaczenie dla zrównoważonej mobilności jest bezdyskusyjne. Zaliczyć do nich należy:

- strategię rozwoju miasta,
- budżet i wieloletnią prognozę finansową,
- plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- strategię elektromobilności.

Dokumenty te znajdują swoje umocowanie w obowiązujących ustawach, co podkreśla ich znaczenie formalne. Do listy tej w niektórych przypadkach dodać można plan gospodarki niskoemisyjnej, jako dokument niekiedy uznawany za częściowo „zastępczy” względem planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Równocześnie nie można pominąć „horyzontalnych” związków mobilności z zagospodarowaniem przestrzennym. Propozycję hierarchii dokumentów i polityk gminnych przedstawiono poniżej (Ryc. 5):



Ryc. 4. Propozycja hierarchii dokumentów miejskich w kontekście polityki mobilności  
Źródło: opracowanie własne

**Kluczowym dokumentem, definiującym kierunki rozwoju miasta, jest strategia.** Tym samym strategia ma charakter nadrzędny względem planu zrównoważonej mobilności miejskiej – plan jest (powinien być) dokumentem wykonawczym strategii. **Sytuacja, w której podczas przystępowania do sporządzania planu obowiązująca strategia nie uwzględnia lub uwzględnia jedynie w lakonicznym stopniu zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością,** w pewnym stopniu obniży rangę planu zrównoważonej mobilności miejskiej jako dokumentu, jednak **nie przekreśla możliwości opracowania, przyjęcia i późniejszego skutecznego wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej.**

Strategia musi znajdować swoje oparcie w finansach, wyrażanych budżetem, a przede wszystkim wieloletnią prognozą finansową. Brak środków na określone w strategii działania sprawiłby bowiem, że strategia pozostaje martwym zapisem.

Dokumentem, który pozostaje „horyzontalnie” powiązany z planem zrównoważonej mobilności miejskiej, jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Studium jako dokument długofalowy determinuje możliwości realizacji mobilności zrównoważonej, choćby w zakresie umożliwiania bądź uniemożliwiania rozwoju chaotycznej zabudowy w różnych częściach miasta.

Dla odmiany, wśród dokumentów mających charakter podrzędny względem planu zrównoważonej mobilności miejskiej wskazać można przede wszystkim plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W przeciwieństwie do innych obszarów zainteresowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej (mobilność aktywna oraz logistyka miejska) **transport publiczny winien być objęty PZRPTZ z mocy prawa**. W zakresie pozostałych obszarów ewentualne dokumenty nie mają tak sztywnego i sformalizowanego charakteru. Należy też zwrócić uwagę, że rola samorządu w przypadku poszczególnych komponentów zrównoważonej mobilności jest bardzo różna.

Na zakończenie trzeba też wskazać bardzo ważną kwestię, jaką jest „następstwo” w zakresie tworzenia poszczególnych dokumentów. Praktyka tworzenia dokumentów strategicznych oraz planów i polityk dziedzinowych w Polsce nie zakłada „autoaktualizacji” dokumentów już obowiązujących przy okazji prac nad nowym dokumentem z pokrewnej dziedziny. Prace nad niemal każdym dokumentem obejmują analizę dokumentów wcześniejszych, aby dzięki temu wykazać spójność (wyjątkiem w tym zakresie jest wieloletnia prognoza finansowa [WPF], gdzie każda zmiana powoduje automatycznie zmianę całego dokumentu, co poniekąd jest bardzo logiczne).

Przykładowo: przystępując do tworzenia programu rewitalizacji, na etapie diagnozy dokonuje się przeglądu wybranych dokumentów już obowiązujących pod kątem wskazania zbieżności zapisów, natomiast tworzony dokument raczej nigdy nie zmienia treści wcześniejszych strategii/planów/programów/polityk.

**Takie postępowanie prowadzi do tego, że dokumenty przyjmowane później mogą przyjąć różny charakter:**

- rozwinięcia i uszczegółowienia treści (np. plan zrównoważonej mobilności miejskiej dokonuje rozwinięcia zapisów strategii),
- syntezy treści (np. strategia syntetyzuje główne kierunki i zapisy planu zrównoważonej mobilności miejskiej),
- wprowadzenia nowych treści (np. standardy realizacji chodników, które wprowadzają nową jakość, która wcześniej w ogóle nie była w jakikolwiek sposób podnoszona),
- korekty kierunku (np. zmiana paradygmatu dróg o szerokich, przeskalowanych pasach ruchu poprzez zawężanie pasów wraz z aranżacją pasów rowerowych na pozyskanej szerokości jezdni).

Jak już wspomniano wcześniej, **brak ujęcia problematyki zrównoważonej mobilności w innych dokumentach nie oznacza braku możliwości realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej**. Niemniej oprócz tego, że plan pozostaje wówczas „zawieszony w próżni”, zwrócić należy uwagę na to, jakie dokumenty już są obowiązujące w chwili przystępowania do prac nad planem zrównoważonej mobilności miejskiej.

Niestety, powszechna konwencja maksymalizacji spójności i odnoszenia się do dokumentów obowiązujących sprawia, że trudno jest oczekiwać raptownych zwrotów w kierunku mobilności zrównoważonej, raczej jest to mozolna praca u podstaw, której efekty widoczne będą dopiero po latach.

## 4. POLITYKA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI W BADANIACH WŁASNYCH

W ramach badania ankietowego przeprowadzonego w IRMiR sprawdzaliśmy m.in. w jakim zakresie miasta przyjmują rozmaite dokumenty dotyczące polityki transportowej bezpośrednio lub pomagające ją kształtować. Oczywiście jak już wspomniano, problematyka transportu i mobilności jest rozproszona pomiędzy różnymi, czasem na pozór zupełnie niezwiązanymi z tematem, dokumentami. Niemniej, konieczne było określenie pewnej podstawowej listy planów czy strategii, które do mobilności miejskiej odnoszą się na pewno<sup>20</sup>.

**Należy zaraz poczynić zasadnicze zastrzeżenie<sup>21</sup>** – deklarowane dokumenty to nie tylko te przyjęte w gminie (na przykład zarządzeniem lub uchwałą), ale również realnie funkcjonujące w gminach z racji przyjmowania ich w stowarzyszeniach i związkach gmin, czy obszarach metropolitalnych. Ze względu na specyfikę ustrojową nie uwzględnia się tu jedynie deklaracji dotyczących dokumentów przyjętych na szczeblu powiatu i województwa. W związku z powyższym, choć w kwestionariuszu pytano władze miejskie o przyjęcie dokumentu, w świetle tego, jaki charakter przyjęły odpowiedzi respondentów, należy tu mówić raczej o funkcjonowaniu dokumentów – co w pewnym sensie nawet urealnia wyniki tego badania.

### 4.1. Ilościowa analiza deklarowanych dokumentów

---

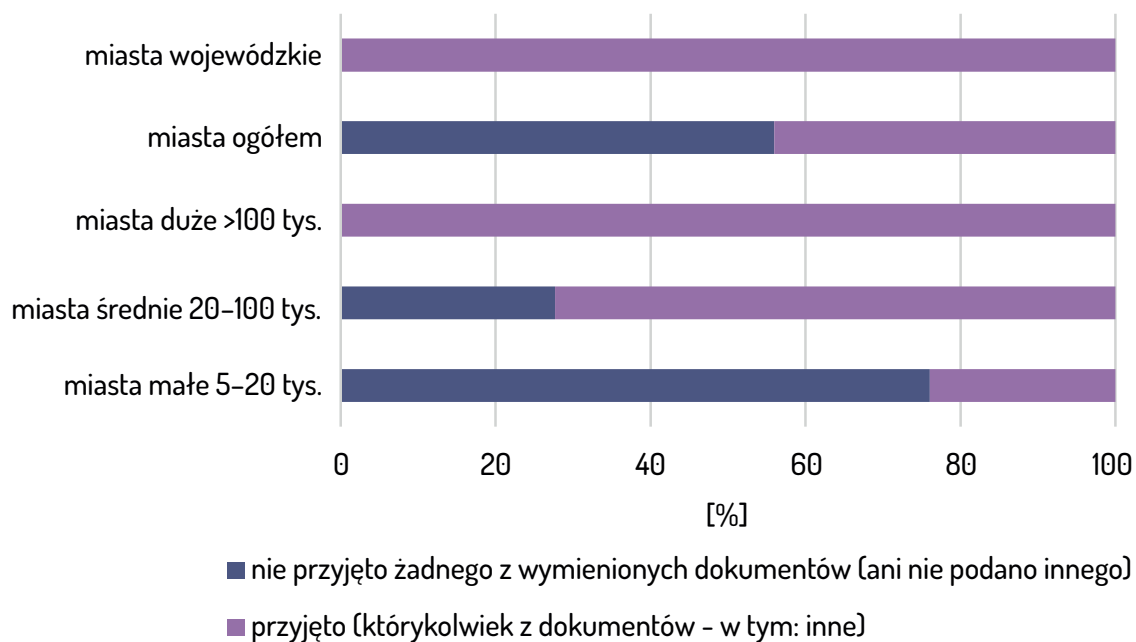
Pierwszą obserwacją jest to, że ponad połowa badanych miast nie zadeklarowała żadnego z zaproponowanych dokumentów, nie podała też własnej propozycji dokumentu dotyczącego polityki transportowej:

Twierdzących odpowiedzi udzieliły wszystkie miasta duże (w tym wojewódzkie) i niespełna 3/4 miast średnich. Wśród zbiorowości miast małych o dokumentach transportowych można mówić jedynie w przypadku 75 miast (z 313, które na to pytanie w ogóle udzieliły odpowiedzi).

---

<sup>20</sup> Zob. pyt. 9 w kwestionariuszu, Zał. 2.

<sup>21</sup> Szersze wyjaśnienie prezentujemy w *Aneksie metodycznym*.



Ryc. 5. Przyjęcie lub funkcjonowanie w mieście dokumentów dotyczących polityki transportowej

Uwaga: dotyczy dokumentów zaproponowanych w kwestionariuszu oraz możliwości podania własnej propozycji.

Źródło: badanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, N ważnych=313 (miasta małe); 159 (miasta średnie); 32 (miasta duże); 504 (miasta ogółem); 15 (miasta wojewódzkie)

Tab. 1. Rodzaje dokumentów związanych z polityką transportową w miastach

DOKUMENT:	MIASTA MAŁE 5-20 TYS.	MIASTA ŚREDNIE 20-100 TYS.	MIASTA DUŻE >100 TYS.	MIASTA WOJEWÓDZKIE	MIASTA OGÓŁEM
Plan transportowy (zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym)	12,0%	43,5%	90,6%	100,0%	39,6%
Strategia elektromobilności	33,3%	35,7%	53,1%	66,7%	37,4%
Studium lub koncepcja tras rowerowych (w tym odpowiedzi wskazujące na suikzP)	25,3%	23,5%	34,4%	46,7%	25,7%
PZMM	21,3%	18,3%	40,6%	46,7%	22,5%
Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej	4,0%	13,0%	59,4%	66,7%	16,7%
Polityka rowerowa	0,0%	4,3%	31,3%	40,0%	6,8%
Zasady (standardy) projektowania uniwersalnego	1,3%	4,3%	15,6%	20,0%	5,0%
Polityka ruchu pieszego	1,3%	1,7%	25,0%	40,0%	5,0%
Polityka mobilności	1,3%	0,9%	12,5%	13,3%	2,7%
Polityka parkingowa	0,0%	0,9%	12,5%	13,3%	2,3%
Inne dokumenty	8,0%	20,0%	31,3%	53,3%	17,6%

Uwaga: niektóre dane prezentowane równolegle w: M.Hyła 2023.

Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR; N ważnych = 75 (miasta małe); 115 (miasta średnie); 32 (miasta duże); 15 (miasta wojewódzkie); 222 (miasta ogółem); dane nie sumują się do 100% – można było zaznaczyć wszystkie istotne odpowiedzi; nie uwzględniono dokumentów będących w przygotowaniu

Okazuje się, że najliczniej obecnym w miastach dokumentem jest plan transportowy (39,6% badanych) – przy czym należy pamiętać, że zgodnie z *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym*, istnieją konkretne kryteria, powodujące, że miasta lub podmioty organizujące transport mają obowiązek go przyjąć (art. 9, ust. 1)<sup>22</sup>.

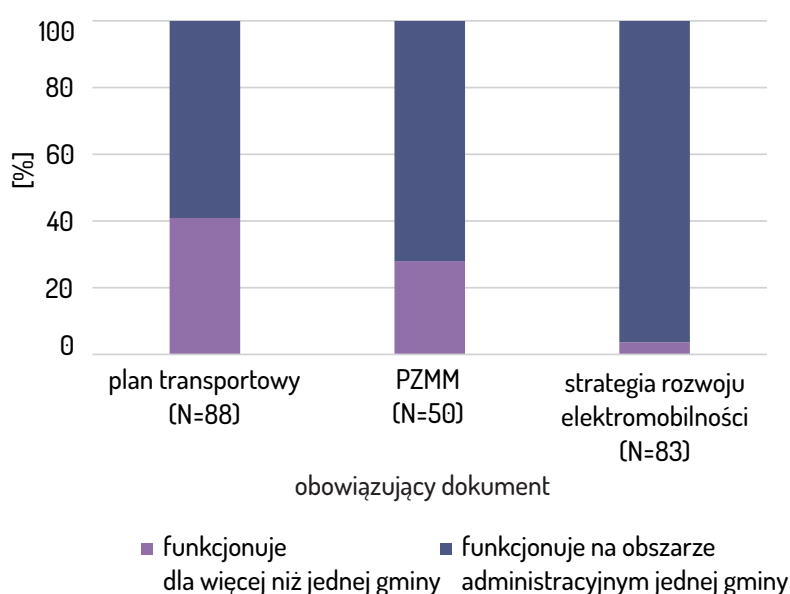
W świetle badania ankietowego, **choć PZRPTZ funkcjonuje w prawie 40% badanych miast, to wśród gmin organizujących transport zbiorowy jest ich 61%. Oznacza to, że prawie 40% miast-organizatorów transportu działa w tym obszarze bez PZRPTZ<sup>23</sup>.**

Relacja pomiędzy organizacją transportu publicznego a posiadaniem planu transportowego w gminach poniżej ustawowego pułapu ludności winna być przedmiotem dalszych, pogłębionych analiz.

Drugim w kolejności najczęściej deklarowanym dokumentem jest strategia rozwoju elektromobilności (37,4%), następnie studium lub koncepcja tras rowerowych (w tym SUKZP, jeśli takowe zostały tam zawarte) oraz plan zrównoważonej mobilności miejskiej (22,5%). Do najrzadziej przyjmowanych (lub deklarowanych jako funkcjonujące) dokumentów należą: polityka parkingowa, ruchu pieszego, „polityka mobilności” (6 miast) i „rowerowa” (15 miast).

## 4.2. Ponadlokalny (funkcjonalny) kontekst dyskusji o zrównoważonej mobilności

„Nowy” paradygmat w myśleniu o transporcie akcentuje myślenie w kategoriach wykraczających poza granice administracyjne gmin – chodzi o uchwycenie rzeczywistych powiązań transportowych i przepływów ludności, dzięki czemu możliwe jest urealnienie i racjonalizowanie planowania mobilności.



Ryc. 6. Wybrane dokumenty opracowane dla więcej niż jednej gminy

Uwaga: uwzględniono dokumenty opracowane dla obszarów funkcjonalnych, porozumień, subregionu województwa i inne, które dotyczą więcej niż jednego miasta; nie dotyczy planów i strategii powiatowych i wojewódzkich.

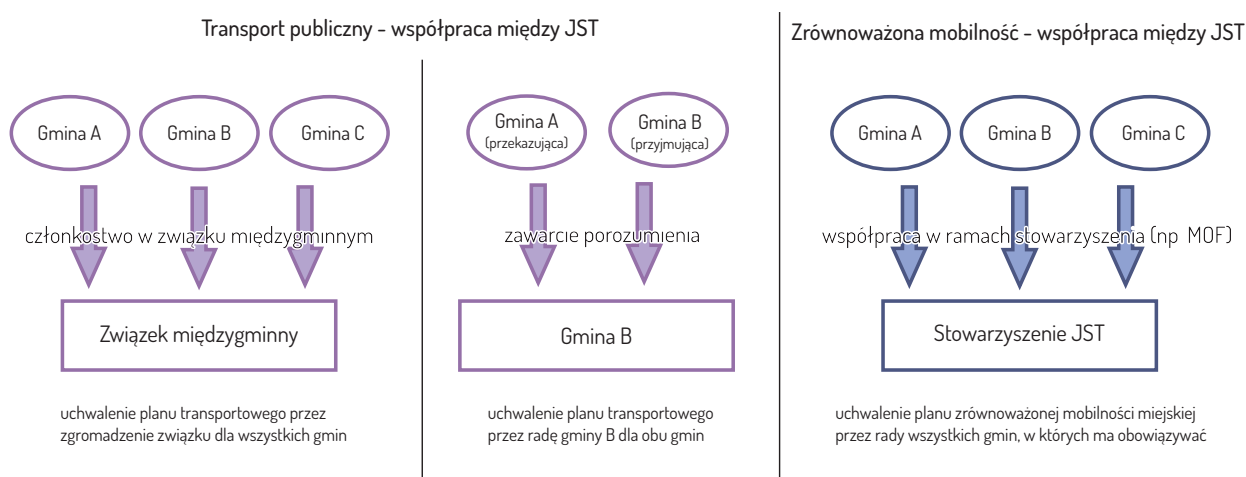
Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMir; dane uwzględniają także gminy objęte dokumentem, a niebędące miastami i gminami miejsko-wiejskimi

<sup>22</sup> Jednocześnie w art. 9 ust. 2 ustawa głosi, że: „Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1–4”.

<sup>23</sup> Sprawdzenia dokonano na podstawie danych zespołu badającego organizację transportu publicznego w mieście i moF, zob. A.Gajda, M.Kulig, P.Ogórek (2023).

Przegląd dokumentów zadeklarowanych przez samorządy jako funkcjonujące ujawnia, że w przypadku prawie 41% miast z planami transportowymi mówimy o dokumentach opracowanych dla więcej niż jednej gminy. W przypadku miast z planem zrównoważonej mobilności (PZMM) jest to 28%, a wśród strategii rozwoju elektromobilności (SRE) jedynie 3,6%.

Tego rodzaju wyniki nie powinny dziwić. Obejmowanie więcej niż jednej gminy planem transportowym wynika z „dostosowania” dokumentu, jakim jest plan transportowy, do sytuacji faktyczno-formalnej, w której sieć transportu publicznego wykracza poza „macierzystą” jednostkę, obejmując obszary podmiejskie (sytuacja taka zdarza się znacznie częściej niż autarkia transportu zbiorowego w granicach miasta-rdzenia), a równocześnie bazą formalną takiego układu komunikacyjnego są porozumienia międzygminne.



Ryc. 7. Różnice strukturalne współpracy międzygminnej w ramach poszczególnych dokumentów mobilnościowych  
Źródło: opracowanie B. Mazur

Zupełnie inna geneza towarzyszy ponadlokalnemu charakterowi planów zrównoważonej mobilności. Gros tego rodzaju dokumentów powstało jako oblige ubiegania się o wsparcie unijne w perspektywie finansowej UE 2014–2020. Na poziomie województw (występujących w tym miejscu jako instytucje zarządzające odpowiednimi regionalnymi programami operacyjnymi) definiowano potrzebę ponadlokalnego partnerstwa i tworzenia „wiązek” projektów z więcej niż jednej jednostki samorządu terytorialnego dla uzyskania efektu synergii (zob. Kozak 2016).

Całkowicie odmienny, silnie osadzony lokalnie charakter, ma dla odmiany strategia rozwoju elektromobilności. Kluczowe aspekty tego dokumentu dotyczą lokalizacji określonej infrastruktury zasilającej dla pojazdów wyposażonych w poszczególne rodzaje napędów (przede wszystkim stacje ładowania samochodów elektrycznych oraz stacje tankowania gazem sprężonym). W związku z tym, że efektem tych dokumentów nie jest utworzenie jakichś technicznych czy funkcjonalnych powiązań ponadlokalnych, a równocześnie dotyczą one wyłącznie samorządów spełniających kryterium ludnościowe, strategie elektromobilnościowe w przytłaczającej większości przypadków opracowywane są na poziomie pojedynczego miasta.

## 4.3. Charakterystyka wybranych dokumentów w świetle zagadnień zrównoważonej mobilności

W niniejszym podrozdziale dokonamy przeglądu trzech najważniejszych naszym zdaniem dokumentów związanych z transportem i mobilnością. Tekst został oparty o przegląd treści dokumentów wykazanych w Załączniku 3, zaś tam, gdzie przywołujemy przykłady, podajemy konkretne pozycje.

Jak wspomniano, zrównoważona mobilność ma na celu sprawić, by mieszkańcy mogli realizować swoje cele z pomocą innych środków transportu (lub pieszo), a nie tylko opierając się na posiadaniu własnego samochodu. Zatem wymienione we wprowadzeniu zasady (spójności, dostępności, inkluzywności, racjonalności – przy jednoczesnym zwróceniu uwagi na „człowieka” w systemie transportu) determinują następujące zagadnienia, których opisu szukać będziemy w badanych dokumentach:

- znaczenie transportu publicznego,
- znaczenie samochodu osobowego,
- centra i węzły transportowe – integracja,
- strefy czystego transportu, polityka antykongestyjna,
- niskoemisyjność w transporcie.

### Polityka mobilności

Pytanie o politykę mobilności interpretowane było przez respondentów ogólnie lub szczegółowo. Jeśli ogólnie – podawano wszelkie dokumenty, które zdaniem miasta nakreślają czy stanowią o polityce mobilności. Tym samym wśród odpowiedzi znajdowały się zarówno plany transportowe jak i plany zrównoważonej mobilności – pomimo tego, że możliwość zadeklarowania tych dokumentów pojawiała się w formularzu w stosownym miejscu.

W przypadku drugiego podejścia (szczętówowego), deklarowano dokumenty z nazwy występujące jako polityki, lub niebędące innymi występującymi dalej w kafeterii. Polityka mobilności, jak wspomniano wcześniej, inna niż PZMM czy plan transportowy, zadeklarowana została przez 6 miast, z czego Sopot poinformował, że przedmiotowy dokument („Studium mobilności”) nie został opublikowany, a Bukowno nie podało dalszych szczegółów.

Tab. 2. Miasta deklarujące przyjęcie dokumentem polityki mobilności (wybór)

Miasto	Kategoria wielkościowa	Dokument
Włocławek	miasta duże >100 tys.	Polityka mobilności miejskiej dla miasta Włocławek do 2030
Poznań	miasta duże >100 tys.	Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznań
Wrocław	miasta duże >100 tys.	Wrocławska Polityka Mobilności
Kraków	miasta duże >100 tys.	Polityka Transportowa dla miasta Krakowa na lata 2016–2025

Uwaga: nie uwzględniono miast jako „politykę” deklarujących dokumenty podpadające pod inne przykłady (np. PZMM, PZRPTZ).

Źródło: badania własne

Dokument z **Włocławka** (Zał. 3, poz. 85) powstał, jak w nim napisano, jako pewnego rodzaju odpowiedź na potrzebę realizacji idei „policentrycznego rozwoju regionu” i ma na celu zainicjować powstanie konkretnych wytycznych strategicznych w zakresie poprawy mobilności regionalnej. W warstwie celów dostrzegamy nawiązanie do nowego paradygmatu mobilności – podkreśla się tam zwrot w kierunku potrzeb i jakości życia mieszkańców, a odcina się od dotychczasowego ukierunkowania na infrastrukturę i płynność ruchu.

Polityka mobilności jest przeciwstawiana polityce transportowej – ta pierwsza ma być realizowana przez interdyscyplinarne zespoły, w odróżnieniu od polityki transportowej, będącej domeną inżynierów. Polityka mobilności stawia sobie dwa cele strategiczne: wzrost udziału podróży niesamochodowych oraz poprawę oceny poziomu mobilności wśród mieszkańców. Cele uzupełniające to m.in. bezpieczeństwo, jakość przestrzeni publicznej i jakość transportu publicznego. Dla obszaru śródmiejskiego wyznaczono osobne cele strategiczne, zbieżne z ogólnymi i generalnymi zasadami zrównoważonej mobilności. Realizację tychże zakłada się w odniesieniu do m.in. takich obszarów, jak: BRD, planowanie przestrzenne, transport towarów, polityka parkingowa, kształtowanie przestrzeni miejskiej, ochrona środowiska czy modelowanie zachowań komunikacyjnych.

Dalsze zmiany dokumentu mają być przygotowywane także na drodze konsultacji społecznych. W kontekście monitoringu przyjmuje się katalog kilkudziesięciu składowych, lecz najważniejszymi są: liczba ofiar w wypadkach, poziom zadowolenia mieszkańców oraz udział podróży niesamochodowych.

**Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania** (Załącznik 3, poz. 86) według słów autorów zamierza przede wszystkim kształtować prawidłowe wzorce zachowań komunikacyjnych, a szczególną kategorię mieszkańców stanowią ci, którzy dopiero się do miasta wprowadzili – łatwiej o kształtowanie nowych nawyków, niż zmianę istniejących. Celem polityki transportowej jest „zorganizowanie przestrzeni, w której możliwe będzie stworzenie sprawnego i zrównoważonego systemu przemieszczania osób i towarów, uwzględniającego wzajemne oddziaływanie obszarów miasta i metropolii” (Załącznik 3, poz. 86: 8). System powinien charakteryzować takie cechy jak: bezpieczeństwo, dostępność, ekonomika, efektywność energetyczna, ekologia oraz minimalna presja na środowisko. Jeśli chodzi o kierunki działań prowadzących do realizacji celów, mowa o perspektywie lotu ptaka i perspektywie mieszkańca. Ta pierwsza to mobilność jako zagadnienie strategiczne z punktu widzenia rozwoju miasta, drugi wątek to mobilność z perspektywy mieszkańca miasta. Znow, w duchu zrównoważonej mobilności, jako sposoby optymalizacji systemu transportowego wskazuje się na: efektywny PTZ, wspieranie ruchu pieszego i rowerowego oraz racjonalizację wykorzystania samochodu miejskiego (Załącznik 3, poz. 86: 8). Podobnie zwrócono uwagę, że „System transportu adresowany jest do wszystkich osób, które w czasie podróży przebywają w Poznaniu lub w jego otoczeniu i musi uwzględniać potrzeby, czasami sprzeczne, wszystkich grup społecznych” (Załącznik 3, poz. 86: 7).

Polityka Poznania jest szczegółowo podzielona na obszary, obejmując wszystkie istotne aspekty – m.in. planowanie przestrzenne, ruch pieszego, rowerowy, transport kolejowy, transport cargo, turystyka, transport lotniczy i (relatywnie nowa sprawa) obszar transportu współdzielonego. Uzupełnia je obszar instrumentów ekonomicznych. Wreszcie dokument podkreśla znaczenie zintegrowanego zarządzania mobilnością, w warstwie praktycznej podkreślając konieczność badania zgodności z nim zamierzeń miasta (ocena w świetle PMT dokumentów planistycznych, projektów budowlanych, planów zakupowych taboru, itd.).

Również **Wrocław** swoją politykę mobilności opiera wprost na paradygmacie zrównoważonej mobilności. Trzon dokumentu stanowią wyodrębnione obszary problemowe, wokół których ma się odbywać realizacja celów: „planowania przestrzennego, kształtowania zrównoważonej mobilności, transportu zbiorowego, bezpieczeństwa przemieszczania się, dialogu społecznego, ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności, transportu rowerowego, polityki parkingowej, transportu samochodowego osobowego (indywidualnego), transportu ładunków, transportu lotniczego, organizacji i zarządzania, ekonomii i finansów, ochrony środowiska, monitorowania oraz modelowania zachowań komunikacyjnych” (Załącznik 3, poz. 87:5). Warto zaznaczyć, że również wrocławska „Polityka” postuluje opiniowanie poszczególnych dokumentów przyjmowanych przez miasto w zgodności z polityką mobilności.

Wreszcie **krakowską** politykę transportową (Załącznik 3, poz. 88) warto tu odnotować chociażby z tego względu, że aktualna jej wersja jest kontynuacją bodaj najstarszej polskiej polityki miejskiej z tego



zakresu, bo z roku 1993 (*Uchwała nr LXX/468/93 RM Krakowa*). Dokument deklaruje, że opisane w nim zasady realizują promowaną przez Komisję Europejską ideę SUMP (czyli Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, o którym mowa w niniejszym raporcie poniżej).

\* \* \*

Zreferowane wyżej dokumenty nie są opracowaniami obszernymi (od 20 do 50 stron), formułującymi ogólne cele i kierunki działań. Można z pewnością powiedzieć, że powstały w „paradygmacie” zrównoważonej mobilności, bo w tym świetle definiowane są i uzasadniane jest znaczenie podejmowanych konkretnych kroków. Co ważne, w przedstawionych dokumentach pojawia się wątek mierzalności i monitoringu, a więc przewiduje się, za pomocą określonych wskaźników, kontrolę tego czy postulowane kierunki działań przyniosą rezultaty. Z tego punktu widzenia duże znaczenie mają deklaracje, które można znaleźć w dokumentach Poznania i Wrocławia, a mianowicie, że podejmowane przez miasto decyzje – planistyczne, inwestycyjne i inne – winny być analizowane w świetle zgodności z polityką mobilności.

Jedna kwestia budzi wątpliwości. Dokumenty utrzymane są w duchu zrównoważonej mobilności miejskiej i z reguły powtarzają założenia, które w innych (a nawet często w tych samych) miastach znaleźć można także w planach transportowych czy dokumentach deklarowanych jako plan zrównoważonej mobilności miejskiej – co zresztą Czytelnik będzie mógł zaraz zobaczyć w poniższym podrozdziale.

Wprawdzie nie wszystkie ośrodki są zobowiązane do przyjmowania tego samego katalogu dokumentów (na przykład PZRPTZ), nie ma to też jednakowego sensu w przypadku każdego z tych miast, to w świetle tego, jak wiele równoległych dokumentów miasta są zobowiązane przygotować, wydaje się zasadne pomyśleć o pewnej racjonalizacji tego, jak i gdzie „zrównoważona mobilność” powinna być wyłożona i za pomocą jakich dokumentów i narzędzi wdrażana. Poniższa charakterystyka planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów transportowych sugeruje bowiem, że mamy tu do czynienia z pewną redundantnością, jeśli chodzi o obieg tak zrównoważonej mobilności jako idei, jak i samych dokumentów.

## Plan Transportowy (PZRPTZ)

Spośród dokumentów zadeklarowanych jako plany transportowe do przeglądu i analizy treści wytypowano 30 z nich<sup>24</sup>.

Podstawą przyjęcia PZRPTZ jest przede wszystkim *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*. Miasta winny opierać się także na treści *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*. Formułując podstawy prawne, miasta opierały się nie tylko na bezpośredniej delegacji wynikającej z UPTZ (art. 9, art. 12 i 13), ale również na konkretnych przepisach *Ustawy o samorządzie gminnym* (np. art. 18, 40, 41) – te jednak nie mają merytorycznego związku z problematyką, odnoszą się bowiem do kompetencji rady gminy i uchwalania aktów prawa miejscowego.

### Zgodność

W planach transportowych deklaruje się zgodność z dokumentami strategicznymi, tak lokalnymi, jak i regionalnymi oraz krajowymi (Np. KPZK 2030), planami mobilności, planami rozwoju lokalnego, jak również z porozumieniami w sprawie organizacji transportu zbiorowego zawartymi z innymi

---

<sup>24</sup> Jeden z nich stanowi plan transportowy dla woj. dolnośląskiego, zadeklarowany jako funkcjonujący w mieście przez gminę Siechnice. Zgodnie z wyjaśnieniem z *Aneksu metodycznego*, plan nie znalazł się w statystykach, ale posłużył do analizy treści w celu określenia „obrazu” zrównoważonej mobilności w miastach.

gminami. Deklaracje zgodności dotyczą również dokumentów planistycznych (także wojewódzkich) i – jak na przykład w Brwinowie (zał. 3, poz. 3) – UE (Strategia Europa 2020, Biała Księga Transportu, Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007, *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013*)

### Podstawa i źródła opracowania (diagnoza)

W analizowanych dokumentach można znaleźć informację, że podstawą ich opracowania były dane gus, ogólnodostępne dane publiczne, ustalenia samorządowych strategii, a także analizy dokumentów transportowych gmin ościennych. Podstawą diagnozy bywała również specyfika położenia geograficznego danej gminy (zał. 3, poz. 3) oraz regulacje planistyczne różnego szczebla. W katalogu podstaw znalazły się również badania społeczne – preferencji oraz zachowań komunikacyjnych i potoków ruchu. Wreszcie prowadzono ocenę potrzeb i rentowności planowanych interwencji. Kilukrotnie natrafiliśmy na informację o korzystaniu z danych policyjnych (np. Zał 3., poz. 4, 14).

### Wizja i cel dokumentu

Wizja systemu transportowego w PZRPTZ to przede wszystkim konkurencyjność transportu zbiorowego wobec podróży realizowanych samochodem osobowym oraz zwiększenie udziału transportu zbiorowego w ogóle realizowanych podróży (na terenie gminy jak i obszarów objętych ew. porozumieniami). W rezultacie powinno się to przełożyć na poprawę jakości życia mieszkańców i zwiększenie mobilności dla osób z niepełnosprawnościami i innymi ograniczeniami.

Trudno jednak powiedzieć, na ile wizje te są specyficzne dla danej gminy i wynikają z przeprowadzonych diagnoz, bowiem w szeregu dokumentów (np. w Olsztynie, Pruszkowie, Gdyni czy Starogardzie Gdańskim) występują identyczne sformułowania lub fragmenty – wynikające z faktu opracowania ich przez jeden podmiot, przeważnie firmę konsultingową<sup>25</sup>. Przykładem jest zdanie:

„(...) funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej” (Zał. 3., poz. 17: 3; poz. 21: 7; poz. 24: 5).

Oczywiście nie jest tak, że pewna grupa celów czy problemów nie jest wspólna dla wszystkich lub przynajmniej części miast, nie jest też tak, że cech uniwersalnych nie można się dopatrzeć w wizji tego, czym zrównoważony transport być powinien. Niemniej należy się zastanowić nad sensem dopuszczania w planach treści, które podważają wrażenie planowania polityki gminy w oparciu o indywidualne uwarunkowania.

Ściśle powiązane z wizją są logicznie cele stawiane w dokumentach, aczkolwiek nie we wszystkich przeanalizowanych planach określono horyzont czasowy – rok, do którego zostaną zrealizowane cele. Należą do nich przede wszystkim podniesienie dostępności i użyteczności transportu zbiorowego (poprawa warunków przemieszczania się), racjonalizacja podziału zadań przewozowych między transport zbiorowy i indywidualny, a tym samym zmniejszenie oddziaływania na środowisko zachowań mobilnościowych mieszkańców.

### Operacjonalizacja

Najczęściej jako sposób realizacji postawionych wyżej celów wskazuje się inwestycje taborowe i infrastrukturalne, modernizację infrastruktury (w tym elektryfikację tras i wprowadzenie systemów dynamicznej informacji pasażerskiej). Przede wszystkim jednak wskazuje się na konieczność dostosowania oferty przewozowej do rzeczywiście realizowanych podróży – jej racjonalizację. Niemniej nie zapomina się też o „marchewce” – zachętach i priorytetach dla komunikacji zbiorowej, w tym

<sup>25</sup> W podanych przypadkach PTC Marcin Gromadzki, w PZRPTZ Gdyni (Zał. 3. poz. 9) również występuje identycznie sformułowana wizja, niemniej brak logo i nazwy autora opracowania.

popularyzację jako alternatywy względem samochodu. Jednym ze środków realizacji postawionych celów jest również poprawa standardu obsługi poszczególnych części miasta. Poza tym pojawiają się również postulaty wdrożenia integracji biletowej oraz taryfowej. Rzadziej można odnaleźć odwołania do problematyki związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego – np. uspokojeniem ruchu. Ponadto, plan transportowy przyjęty przez związek komunalny w Olkuszu przewiduje możliwość wprowadzenia „linii giętkich”, czyli komunikacji na żądanie (Załącznik 3, poz. 16; 22).

### Transport publiczny

Według badanych planów transport publiczny powinien być uprzywilejowany i konkurencyjny wobec innych sposobów przemieszczania się, przede wszystkim samochodu indywidualnego. Uprzywilejowanie to można osiągnąć m.in. poprzez przebudowę infrastruktury – buspasy, pasy dla autobusów przy wlotach skrzyżowań, jak postulowano w Pruszkowie (Załącznik 3, poz. 21: 138). Trzeba jednak pamiętać, że konkurencyjność można osiągnąć tylko wówczas, gdy *user experience* będzie dostatecznie zadowalające – innymi słowy, podróżowanie transportem publicznym musi być sprawne i wygodne. Plan Transportowy Olkusza przykładowo zwraca uwagę na to, by linie kończyły swój bieg w węzłach przesiadkowych i umożliwiały przesiadki „drzwi w drzwi” (Załącznik 3., poz. 16: 17).

### Samochód

Najogólniej rzecz ujmując, rezultatem omawianych działań powinno być ograniczenie czy też racjonalizacja wykorzystania samochodu osobowego w podróżach po mieście – szczególnie w centrum. To główny cel polityki parkingowej, omawianej poniżej, ale jako element „zrównoważonej mobilności” obecny jest także w PZRPTZ. A zatem idzie o to, by zachęcić „mieszkańców niekorzystających dotychczas z publicznego transportu do pozostawienia samochodu w domu i realizacji podróży obowiązkowych transportem zbiorowym” (Załącznik 3, poz. 1: 19). Chodzi przede wszystkim o ograniczenie niskiej emisji, ale Pszczyzna zwraca też uwagę na zmniejszenie kongestii (Załącznik 3, poz. 22).

### Integracja taryfowa i intermodalność

Integracja taryfowa to istotny element kształtowania oferty transportu zbiorowego w obszarach metropolitalnych (Łada 2015), przez możliwość realizacji postulatu zapewnienia spójności oferty i wygody podróżowania. Stąd powinno się dążyć do połączenia wszelkich kosztów związanych z podróżą w ramach jednego biletu. Stosowane w Polsce rozwiązania w tym zakresie cechują się bardzo dużą różnorodnością, począwszy od prostych modeli honorowania wyłącznie wybranych biletów okresowych, przez emisję biletów zintegrowanych, stanowiących ofertę dodatkową względem podstawowej, a skończywszy na bardzo dużym stopniu integracji, pozwalającym na całkowitą swobodę wyboru środka transportu dla posiadaczy biletów długo- i krótkookresowych, a nawet niekiedy jednorazowych (Mazur 2016).

Zdecydowana większość dokumentów postuluje konieczność wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej lub deklaruje, że w danym mieście już takowa funkcjonuje. Zazwyczaj chodzi o połączenie biletu autobusowego i tramwajowego, choć idealna sytuacja dotyczyłaby integracji w ramach jednego celu podróży wszystkich środków transportu – łącznie z koleją oraz opłatami związanymi z korzystaniem z infrastruktury (parkomaty, wypożyczenia rowerów). Ścisłe z tym zagadnieniem związana jest problematyka międzymodalności. Praktycznie każdy z analizowanych przez nas PZRPTZ wskazuje na znaczenie węzłów lub terminali przesiadkowych. W Bydgoszczy diagnozuje się „brak (...) parkingów funkcjonujących w systemie przesiadkowym, łączącym podróż transportem indywidualnym z transportem publicznym (parkuj i jedź)” (Załącznik 3, poz. 4: 32). W planie przyjętym przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię zwraca się uwagę na to, co powinno tworzyć całą infrastrukturę towarzyszącą takiego węzła:

„Składają się na nią przystanki komunikacyjne, miejsca postojowe dla taboru przewozowego, punkty sprzedaży biletów oraz systemy informacji pasażerskiej. Infrastrukturze transportowej mogą towarzyszyć elementy związane z szeroko rozumianą obsługą pasażerów m.in.: poczekalnie, powierzchnie handlowe, gastronomiczne oraz z obsługą mienia użytkowników, do których należą np.: parkingi samochodowe (systemy *park & ride*, *kiss & ride*) i parkingi dla rowerów” (Załącznik 3, poz. 6: 224). Dokument z Gdańska wśród wymagań do spełnienia przy projektowaniu węzłów wymienia m.in.:

- wspólną lokalizację przystanków różnych rodzajów transportu;
- minimalizowanie czasu na przejście i zmianę środka transportu;
- minimalizowanie liczby przejść po schodach, kładkach itp.;
- powszechne stosowanie podjazdów lub wind dla osób niepełnosprawnych;
- dogodne warunki oczekiwania, zapewniające ochronę od warunków atmosferycznych;
- wspólną informację na przystankach o odjazdach pojazdów komunikacji miejskiej, regionalnej i krajowej;
- wspólną obsługę informacyjną i biletową (zintegrowane biura obsługi klienta);
- lokalizowanie przy przystankach przesiadkowych parkingów w systemie *park & ride*, *bike & ride* i *kiss & ride* (Załącznik 3, poz. 8: 64–65 [65–66]<sup>26</sup>).

Propozycja ta to w istocie rozwinięcie definicji „zintegrowanego węzła przesiadkowego” z *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* (art. 4).

Innymi słowy, w świetle dokumentów, o których mowa, węzeł przesiadkowy pełni ważną funkcję w procesie zmiany zachowań komunikacyjnych – zmiany z oparcia własnych podróży na indywidualnym transporcie samochodowym na korzystanie z transportu publicznego. Istotna jest przede wszystkim wygoda korzystania, czyli integracja w ramach jednego węzła możliwie wielu różnych sposobów przemieszczania się, dostępność fizyczna jak i informacyjna. Integracja różnych modalności powinno również obejmować kolej – to przykład Wrocławia. Warto też odnotować, że Wrocław zakładał w swoim planie budowę P&R na obrzeżach miasta – co ma w kontekście redukcji wykorzystania samochodu indywidualnego jeszcze ten walor, że zapobiega kongestii (Załącznik 3, poz. 28). O infrastrukturze typu *park & ride* oraz *kiss & ride* w jakiejś mierze wspomina (a więc dostrzega jej znaczenie) większość analizowanych programów.

### Strefy czystego transportu

Strefa Czystego Transportu to na dzień przygotowywania tego tekstu (czerwiec 2022 r.) rozwiązanie praktycznie niestosowane, choć w polskim porządku prawnym obecne od 2018 r. (wprowadzone Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych). Z 32 analizowanych tu miast, tylko w dokumentach kilku znaleziono odwołania do stref czystego transportu. Trzeba powiedzieć, że wprowadzenie tego rozwiązania będzie się zaliczać do niepopularnych działań miasta. Świadczy o tym dokument z Włocławka – w analizie SWOT po stronie zagrożeń wymienia się m.in. „opór społeczny wobec wprowadzenia ograniczeń w ruchu samochodów osobowych i stref czystego transportu” (Załącznik 3, poz. 27: 103). Propozycję stworzenia SCT wraz z ulicami, które miałyby obejmować, znajdujemy jeszcze w PZRPTZ dla Rzeszowa (Załącznik 3, poz. 23: 214–216). Opłaty kongestyjne wzmiankowane są tylko w PZRPTZ Olsztyna, w kontekście redukcji hałasu (Załącznik 3., poz. 17: 14).

---

26 Podanie podwójnej numeracji wynika z podwójnej numeracji stron w pliku, z którego pochodzi dokument.

## BRD: uspokojenie ruchu i eliminacja tranzytu

Prawie połowa z przeanalizowanych dokumentów (16 planów) w jakiś sposób odnosi się do problematyki uspokojenia ruchu w mieście. Przykładowe proponowane w analizowanych dokumentach zabiegi to utworzenie strefy tempo 30, ograniczanie przepustowości ulic, montaż progów zwalniających i stosowanie wyniesionych skrzyżowań. W dokumencie przyjętym w Ełku wspomina się o znaczeniu strefy płatnego parkowania:

„Strefa płatnego parkowania stanowi element polityki parkingowej, w ramach której miasto powinno zaspokoić potrzeby parkingowe swoich mieszkańców i zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej. Dzięki niej transport publiczny staje się atrakcyjny cenowo. Dodatkowo wpływa na uspokojenie ruchu w centrum miasta. Dzięki promowaniu komunikacji zbiorowej może wpływać jednocześnie na zmniejszenie natężenia ruchu, a przez to na ograniczenie hałasu i emisji spalin. Aby osiągnąć taki efekt opłaty parkingowe muszą być na tyle wysokie, aby koszty podróżowania samochodem osobowym przewyższały cenę biletu dla podróżujących komunikacją publiczną” (Zał. 3, poz. 7: 63).

Zasadniczo jednak plany mówią dość ogólnie o działaniach na rzecz ograniczenia ruchu, przeważnie w odniesieniu do centrum lub obszaru śródmiejskiego. 19 z 32 dokumentów dostrzega problem ruchu tranzytowego. Sposobami jego eliminacji są w dokumentach na przykład: rozbudowa infrastruktury w celu wyprowadzenia tranzytu, wskazywanie roli obwodnic, zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego i przeniesienie na niego roli, którą obecnie spełnia ruch tranzytowy (Zał. 3., poz. 3, 16). W Bydgoszczy diagnozuje się, że słabymi stronami układu komunikacyjnego są m.in. „brak dostatecznej hierarchizacji sieci drogowej, zbyt duża dostępność tras, które prowadzą obecnie ruch tranzytowy” (Zał. 3., poz. 4: 32).

## Polityka rowerowa<sup>27</sup>

W kontekście polityki rowerowej wiele z analizowanych dokumentów proponuje głównie ogólnie brzmiące deklaracje „inwestycji w infrastrukturę rowerową”. Tym bardziej warto zwrócić uwagę na miasta, które problematykę rowerową (diagnozy niedostatków w tym zakresie oraz dalsze plany rozwoju) potrafią osadzić w szerszym kontekście – współistnienia roweru z innymi elementami systemu transportu w mieście. W Gdyni wprost pisze się o celu, jakim jest zwiększenie udziału roweru w ogóle odbywanych podróżach po mieście i takiej zmianie organizacji ruchu, żeby sprzyjała częstszemu wybieraniu roweru jako środka transportu (Zał. 3, poz. 9, s. 10). Z kolei plan Krosna (obejmujący też gminę Jedlicze) zwraca uwagę na to, że rower powinien być alternatywnym środkiem transportu indywidualnego – w sensie alternatywy dla samochodu, podobnie jak transport publiczny (Zał. 3, poz. 12: 140 [141]).

Rower w analizowanych planach występuje jednak nie tylko jako jeden ze sposobów ograniczania wykorzystania samochodu, ale wręcz jako jeden z czynników wzmacniania roli transportu zbiorowego. W tym sensie polityka rowerowa pociąga za sobą integrację – na przykład w Starogardzie Gdańskim system ścieżek rowerowych ma być elementem budowy multimodalnego węzła przesiadkowego, a rejon nowego rynku (po przebudowie i modernizacji nawierzchni) obszarem z preferencjami dla pieszych, rowerów proekologicznych i środków komunikacji miejskiej (Zał. 3, poz. 24, s. 121, 96). Włocławek zaś, poza postulatem likwidacji barier dla ruchu rowerowego, stawia konkretny cel – uzyskanie 5% udziału ruchu rowerowego w ogóle podróży:

---

27 Szerzej problem ten podjęty został w: M. Hyła (2023).

„Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmijskim, wymaga stworzenia kompleksowego systemu dróg dla rowerów, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po całym mieście, umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu oraz dogodny dojazd rowerem do Włocławka z okolicznych miejscowości w gminach ościennych” (Załącznik 3, poz. 27: 129).

W kontekście rozwoju infrastruktury można zwrócić uwagę, że o konkretnym rozwiązaniu, czyli kontrapasach wspominają zaledwie dwa plany na 32 analizowane – dla Rzeszowa i Krosna (Załącznik 3, poz. 23 i 12).

### **Niskoemisyjność**

W 26 z 32 analizowanych planów znaleźliśmy odwołania do niskoemisyjności – zarówno w sensie promocji takich sposobów poruszania się, które nie generują niskiej emisji (pieszo, rower) jak i w kontekście dążenia do wymiany taboru autobusowego na elektryczny i spełniania przez autobusy tworzące tabor norm spalania Euro. Olsztyn zastrzega, że tego typu działania będą jednak uzależnione po części od możliwości otrzymania dofinansowania z UE (Załącznik 3, poz. 17: 83). W PZRPTZ Rzeszowa (Załącznik 3, poz. 23) zwracają uwagę zarówno zachęty („Opracowanie koncepcji wspierania użytkowników pojazdów elektrycznych, innych niż pojazdy komunikacji miejskiej, na całym obszarze Rzeszowa”) jak i zapowiedź ograniczeń (Opracowanie koncepcji SCT).

### **Monitoring i ewaluacja**

Odwołania do wskaźników (mierzalności) realizacji założeń PZRPTZ znajdują się w 20 z 32 przeanalizowanych planów. Deklaruje się tam standardowe sposoby badania efektów interwencji, takie jak pomiary ruchu, badania preferencji komunikacyjnych, napełnienie potoków pasażerskich, natężenie ruchu na wybranych przekrojach, badania opinii na temat funkcjonowania komunikacji publicznej czy badania popytu i rentowności.

Należy zauważyć, że miasta w różny sposób podchodziły do tego, jak zdefiniować wskaźniki. Oczywiście, nie zawsze możliwe jest przewidzenie wszystkich sytuacji (nawet jeśli ich podstawowy repertuar można określić z samej istoty badanej rzeczy), ale w dokumentach można znaleźć przykłady miast, które podeszły do tego bardzo ogólnie, jak i takich, które już na etapie tworzenia planu miały konkretny pomysł. PZRPTZ dla Nowego Sącza (Załącznik 3, poz. 15) ogólnie określa, że potrzeba będzie przyjąć określonego rodzaju mierniki (społeczne, statystyczne i finansowe), krótko określając co się pod nimi kryje. Tymczasem, dla odmiany, Plan dla Ełku precyzyjnie określa elementy poddawane ewaluacji oraz mierniki (wskaźniki), za pomocą których ewaluacja ma zostać dokonana (Załącznik 3, poz. 7).

## **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**

### **Podstawa opracowania**

Wszystkie spośród analizowanych dokumentów, które zostały zadeklarowane jako plany zrównoważonej mobilności miejskiej (N=23) wspominają o diagnozie, zarówno przeprowadzonej dla konkretnego miasta, jak i (w przypadku Blachowni, Załącznik 3, poz. 31) w odwołaniu do systemu transportowego województwa, w którym leży ośrodek. Zasadniczo w badanych dokumentach elementami diagnozy są:

- badania ankietowe, analizy istniejących dokumentów planistycznych (Załącznik 3, poz. 34),
- analizy zarówno dokumentów lokalnych, ponadlokalnych, krajowych, jak i z poziomu europejskiego (Załącznik 3, poz. 49),
- analizy różnego typu uwarunkowań (społecznych, demograficznych, gospodarczych i środowiskowych) wpływających na zachowania mobilnościowe (Załącznik 3, poz. 42),

- analizy SWOT systemów komunikacyjnych (Załącznik 3, poz. 41),
- elementem diagnozy jest również prognoza oddziaływania na środowisko (Załącznik 3, poz. 51) i poznanie stanu sytuacji parkingowej (Załącznik 3, poz. 53).

Badania ankietowe służą poznaniu struktury dziennych podróży mieszkańców w podziale na rozmaite środki transportu, tak indywidualnego, również z uwzględnieniem komponentu multimodalności (samochód osobowy, autobus, pociąg, rower i motocykl lub skuter – Wałcz, Załącznik 3, poz. 50), jak i ciężarowego (Nakło nad Notecią, Załącznik 3, poz. 44).

## Wizja i cel

Głównym celem planów zrównoważonej mobilności miejskiej pozostaje, tak jak w przypadku PZRPTZ, doprowadzenie do warunków, w których PTZ mógłby być konkurencyjny względem samochodu. Konkurencyjność wyraża się przede wszystkim w możliwości realizacji wszelkich celów podróży, a więc naczelną zasadą powinna być sprawność i niezawodność transportu. Żeby tak było, należy mówić przede wszystkim o dostosowaniu rozkładów jazdy do zmieniających się zachowań mobilnościowych. W szerszej perspektywie przełoży się to na poprawienie dostępności wewnątrzmięjskiej (i międzymięjskiej – w przypadku planów przyjmowanych dla MOF-ów). Narzędziem podnoszenia konkurencyjności PTZ są też Strefy Czystego Transportu (SCT). Na 23 analizowane Plany, w 19 z nich brak jednak odniesień do SCT, a rozważenie możliwości ich wprowadzenia sugerują Poznań, Zabrze, Gliwice (zadeklarowany PZMM to dokument dla Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego) i Wrocław (Załącznik 3, poz. 48, 52, 37, 51). Olsztyn, Gliwice i Zabrze mówią o opłatach kongestyjnych (Załącznik 3, poz. 46, 37, 52).

W planach zauważa się, że zastosowanie rozwiązań sprzyjających osobom z niepełnosprawnościami poprawi również przystępność transportu jako usługi w ogóle. Wydaje się, że wszelkie inne, szczegółowe cele, są już tylko logiczną konsekwencją działań zmierzających do wskazanego wyżej celu. Poprawa dostępności to bowiem działanie na rzecz spójności wewnątrzmięjskiej, co oznacza efektywność ekonomiczną i energetyczną.

Sprawne przemieszczanie się w ramach MOF i „przepustowość” nadal są ważnymi celami, ale tym razem (jak się postuluje) w centrum polityki mobilnościowej stawia się mieszkańca i jakość życia w mieście. Wiąże się to także z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zmniejszeniem skutków oddziaływania transportu na mieszkańców, komfortem podróży i poprawą stanu mobilności pieszej. Wrocław przykładowo z usprawnienia systemu transportu czyni element procesu przekształcania centrum i śródmieścia, co ma o tyle znaczenie, że działania związane ze zrównoważoną mobilnością w sposób szczególny dotyczą właśnie dostępności obszaru staromiejskiego w miastach. Elementem planowania zrównoważonej mobilności jest również zmiana zachowań mobilnościowych, poprawa przepływu usług, towarów i wiedzy (Gdańsk – Załącznik 3, poz. 35), a w konsekwencji rozwój gospodarczy gminy (Blachownia – Załącznik 3, poz. 31).

Z kolei wizja transportu zbiorowego na obszarze miasta Gdańska (załącznik 3, poz. 35) zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu, spełniającego oczekiwania pasażerów, tworząca z tego środka transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

W SUMP-ach wyraźnie pojawia się postulat powiązania funkcjonalnego i transportowego obszarów peryferyjnych z centrum (śródmieściem), albo – w szerszej skali – powiązanie obszarów o znaczeniu lokalnym i regionalnym z obszarami aglomeracyjnymi – to drugie za pomocą (z wykorzystaniem) kolei. W tym kontekście warto spojrzeć na plan dla Subregionu Północnego Opolszczyzny: chodzi tam o „zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz wiejskich, oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności mieszkańców i transportu, zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego

obrębie” (Załącznik 3, poz. 40: 11). Tak sformułowany postulat wyczerpuje jedną z cech definicyjnych zrównoważonego systemu mobilności, jaką jest ukierunkowanie na rzeczywiste powiązania funkcjonalne między gminami, w przeciwieństwie do ograniczania się do obszaru administracyjnego całej gminy.

Cele SUMP-ów zasadniczo zbieżne są (na najogólniejszym poziomie) z celami PZRPTZ, przy czym oczywiście rozwój transportu zbiorowego jest elementem „równoważenia” mobilności. Można powiedzieć, że w porównaniu z SUMP-ami, cele planów transportowych i wizja w nich kreślona wypadają zbyt ogólnie. Realizacja celów, które stawiają plany mobilności, powinna się na przykład dokonać poprzez: działania na rzecz BRD (lub takie, które w ostateczności na BRD się przekładają) – tak jak strefowanie prędkości, np. poprzez wprowadzanie stref ruchu uspokojonego, stref „Tempo 30”, wspieranie mobilności indywidualnej (innej niż samochodowa), zmiana w myśleniu o roli samochodu indywidualnego, polityka parkingowa (rozwój obszarowy i funkcjonalny), a także rozwój oraz uporządkowanie niezbędnej infrastruktury (na przykład wokół centrów i węzłów przesiadkowych).

### Transport publiczny

Problematyka transportu publicznego w Planach poruszana jest w kontekście oddziaływania na zachowania komunikacyjne mieszkańców, co w rezultacie ma przynieść zwiększenie roli i udziału PTZ w ruchu, poprzez zwiększenie dostępności transportu i do transportu (priorytet dla PTZ – zielona fala, eliminacja blokowania przez innych uczestników ruchu). Postulowane działania to optymalizacja linii i kursów, zwiększenie częstotliwości kursowania nie tylko w godzinach szczytu, ale także w weekendy i w godzinach wieczornych. Ponadto ważna jest poprawa wygody podróżowania – zwiększenie prędkości oraz liczby miejsc siedzących. Systematyczna wymiana taboru na bardziej dostępny i niskoemisyjny. Organizacja systemu powiatowo-gminnego.

### Integracja taryfowa

O integracji taryfowej wspomina 19 z analizowanych programów. Integracja taryfowa to narzędzie redukcji wykluczenia i sposób na spadający popyt na usługi PTZ. W tym pierwszym sensie ma ułatwiać podróże mieszkańcom obszarów podmiejskich, w tym drugim – być sposobem podnoszenia konkurencyjności PTZ. Integracja ma nie tylko wymiar taryfowo-biletowy, ale także przestrzenny (infrastruktura liniowa i punktowa), to także lepsza koordynacja rozkładów i wspólna informacja pasażerska. Co się tyczy powiązania z siecią kolejową, to przykładowo Dębno (Załącznik 3, poz. 34) przewiduje rozwój infrastruktury w kierunku przejazdów towarowych, utrzymanie standardu linii oraz wznowienie przystanku kolejowego. Z badań prowadzonych w Ostrowie Wlkp. wynika, że kolej jest przez mieszkańców używana incydentalnie, prawdopodobnie z powodu niedostosowania oferty do potrzeb przewozowych w ujęciu międzygminnym (Załącznik 3, poz. 47). Tymczasem w Kielcach kolej postrzega się jako narzędzie integracji między miastem a innymi gminami obszaru funkcjonalnego (Załącznik 3, poz. 39) – to szansa na zwiększenie dostępności transportu i ograniczenie uciążliwości związanych z codziennym przemieszczaniem się, powodowanych przez użytkowanie własnego samochodu.

### Wskaźniki

Wszystkie badane dokumenty zakładają ewaluację i mierzenie stopnia realizacji celów. Gmina Dębno, przykładowo, określiła następujące wskaźniki realizacji wraz ze źródłami pozyskania danych:

- udział procentowy osób deklarujących rower jako główny środek transportu dla podróży odbywających się na terenie gminy,
- udział procentowy osób deklarujących pojazdy komunikacji zbiorowej jako główny środek transportu dla podróży odbywających się na terenie gminy,
- długość ścieżek rowerowych na terenie gminy,
- długość ciągów pieszych (łącznie długość dróg i ulic w gminie),



- liczba pojazdów mijających ustalony punkty w ciągu roku/miesiąca,
- całkowite zużycie energii przez pojazdy przemieszczające się na terenie gminy” (Załącznik 3, poz. 34: 64).

## Samochód

Jak już wspomniano, w paradygmacie zrównoważonej mobilności chodzi o ograniczenie, a przynajmniej racjonalizację, wykorzystania samochodu w podróżach. W zależności od miasta proponuje się, aby alternatywą dla własnego auta był ruch pieszy (Zabrze) lub rowerowy (Wrocław) – Załącznik 3, poz. 52, 51. Poznań (Załącznik 3, poz. 48) proponuje obciążenie fiskalne dla posiadaczy więcej niż jednego samochodu osobowego – zasadniczo idzie o zahamowanie wzrostu, a w dalszej perspektywie ograniczenie komunikacji indywidualnej. Ciekawym przykładem jest PZMM dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, który przewiduje również dla samochodu nową rolę, a mianowicie wykorzystanie w ramach carpoolingu (Załącznik 3, poz. 32).

## Rower

W kontekście ruchu rowerowego miasta wysuwają rozmaite, ciekawe postulaty. W Poznaniu postuluje się, by rower był drugim w kolejności najchętniej wybieranym środkiem transportu. Trzcianka proponuje promocję dojazdu na rowerze do szkół i bezpłatny rower publiczny (Załącznik 3, poz. 48, 49). W 19 z badanych Planów już mówi się o funkcjonowaniu roweru miejskiego lub postuluje się wprowadzenie wypożyczalni, także działających w przejazdach pomiędzy miastami i miejscowościami. Mowa też o rowerach towarowych i dla dzieci. Podobnie jak w przypadku PZRPTZ, wspomina się o integracji ruchu rowerowego z parkingami B&R i komunikacją miejską.

## Uspokojenie ruchu

Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym to przede wszystkim wprowadzenie strefy „Tempo 30”, priorytetyzacja ruchu pieszego i rowerowego na osiedlach i w centrum (w tym uruchomienie sygnalizacji świetlnej zorientowanej na pieszego) i organizacja parkowania poza ścisłym centrum. Takie działania bywają w planach uważane również za narzędzie integracji społecznej (w perspektywie). Ciekawe jest to, że analizowane Plany nie wskazują, co logicznie wynika bezpośrednio z wprowadzenia takich stref (na logikę poprawa BRD), ale od razu uderza się w tony abstrakcyjne i idealistyczne (integracja społeczna):

### **Blachownia:**

„Wprowadzenie narzędzi uspokojenia ruchu jest istotne z punktu widzenia polityki transportowej, szczególnie w dużych miastach, ich centrach – jednak również w mniejszych miejscowościach pełni bardzo ważną rolę. Ograniczenie ruchu samochodów, zmniejszenie prędkości ich przemieszczania się umożliwia tworzenie stref integracji społeczności lokalnych, gdzie ulica nie stanowi obszaru niebezpiecznego „tylko dla samochodów”, ale pozwala na spacer, relaks i zabawę; zastosowanie tego typu narzędzi wpływa istotnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie hałasu” (Załącznik 3, poz. 31: 74).

## Ruch pieszy

Jakość przestrzeni dla pieszych w badanych dokumentach powiązana jest z jakością życia i (w dalszej perspektywie) powinna pomóc rozwojowi gospodarstwu miasta (to przykład Konina – Załącznik 3, poz. 41). Wysiłki w tym kierunku wiążą się z uspokojeniem ruchu, wprowadzeniem strefy pieszej, wózników, uporządkowaniem parkowania i uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Mowa jest także

o przejściach naziemnych, podniesieniu jakości infrastruktury także na trasie dojść do przystanków: azyle dla pieszych i dostępność zieleni.

Plan mobilności LOF (Zał. 3, poz. 42) uwzględnia fakt, że ruch pieszy dotyczy nie tylko podróży w całości wykonywanych pieszo, ale jest także częścią podróży odbywanych transportem zbiorowym (dojścia do/z przystanków, przejścia w węzłach przesiadkowych) i samochodem (dojścia do/z miejsc postoju i parkowania). Wobec tego zakłada się, że rola ruchu pieszego w całym łańcuchu podróży będzie rosła, a ruch pieszy będzie traktowany priorytetowo, w podróżach na krótsze dystanse, wewnątrz miast, gmin, osiedli, pomiędzy sąsiadującymi osiedlami, miejscami zamieszkania, miejscami usług itp. Będzie to możliwe dzięki odpowiedniemu kształtowaniu przestrzeni, modernizacji i tworzeniu systemu tras pieszych, uprzywilejowaniu ruchu pieszego, likwidacji barier i promocji kultury chodzenia. Wykorzystywane mają być dotychczasowe doświadczenia Lublina, który we współpracy z partnerami z organizacji pozarządowych i mieszkańcami, podjął działania na rzecz budowy miasta przyjaznego dla pieszych. Ich wyrazem ma być zarządzenie Prezydenta miasta wprowadzające: *Lubelskie standardy piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie*, określające m.in. kierunki i plan działań, zasady projektowania określonych rozwiązań oraz partycypacji społecznej. Plan mobilności LOF zakłada rozszerzenie i wzmocnienie działań sprzyjających rosnącej roli systemu transportu pieszego w całym obszarze LOF (zwiększenie liczby podróży odbywanych pieszo oraz zwiększenie roli ruchu pieszego w podziale zadań przewozowych) z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób z ograniczoną mobilnością – program porządkowania ciągów pieszych.

## Strategia Rozwoju Elektromobilności

W odniesieniu do strategii elektromobilności dokonano przeglądu treści 31 dokumentów, które miasta zadeklarowały w odpowiedzi na pytanie ankietowe. Główną wizją kreśloną w tychże dokumentach jest zrównoważony rozwój miasta, odbywający się z poszanowaniem środowiska naturalnego i jego zasobów. Generalny cel tych dokumentów to zaś doprowadzenie do spełniania norm jakości powietrza, zwiększenie wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, unowocześnienie taboru i ograniczenie negatywnego wpływu sektora transportowego na jakość i komfort życia mieszkańców miasta – czyli przez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, usprawnienie ruchu i redukcję hałasu. Pojawia się też infrastruktura dla UTO/mobilności współdzielonej.

Wśród celów szczegółowych wymienia się: wzrost wykorzystania pojazdów elektrycznych, rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych (stacji ładowania), oraz – w konsekwencji – rozwój gospodarki opartej na innowacji. Ograniczenie wykorzystania energii konwencjonalnej to poprawa jakości powietrza, jakości podróżowania i wzrost świadomości mieszkańców w zakresie wyboru oferty przyjaznej środowisku. Tym bardziej, że – jak diagnozują miasta w swoich dokumentach – obecnie najczęściej stosuje się benzynę, oleje napędowe, ale i energię elektryczną. Rzadziej stosowany jest gaz ziemny, a najrzadziej wspomina się o napędzie hybrydowym.

Rozwój elektromobilności to także w pewnym sensie działania na rzecz spójności przestrzennej. Przestrzeń miasta będzie łatwiej dostępna bezemisyjnymi formami mobilności indywidualnej, co przełoży się na poprawę płynności ruchu, doprowadzi do konieczności modernizacji i wprowadzenia bardziej ekologicznej infrastruktury.

### Mobilność współdzielona

Wszystkie analizowane strategie zwracają uwagę na mobilność współdzieloną jako segment ważny ze względu na niskoemisyjność oraz na korzyści płynące z włączenia jej do miejskiego systemu transportu (m.in. oszczędność miejsca). Gdańsk (zał. 3, poz. 58) zwrócił uwagę na system integrujący te rozwiązania MAAS (*mobility as a service*). Tłuszcz (Zał. 3, poz. 81) uważa, że promocja usług sharingowych powinna być powiązana z identyfikacją przemieszczeń mieszkańców. Zatem to nie

tylko wprowadzenie oferty pojazdów, ale także dostosowanie lub rozwój istniejącej, zintegrowanej infrastruktury do wymogów takich pojazdów.

### Dylematy elektromobilności

Interesującym aspektem SRE są wyzwania i bariery realizacji celów stawianych w omawianych dokumentach. Analiza przeprowadzona na wybranej pulu dokumentów pozwala podzielić je z grubsza na:

- finansowe (brak środków własnych, ograniczenie napływu środków UE w perspektywie 2021–2027, spodziewana recesja związana z covidem, wysokie koszty wdrażania w porównaniu z mobilnością konwencjonalną), niska opłacalność, ograniczenie bazy podatkowej, wzrost cen energii,
- organizacyjno-prawne (napływ samochodów indywidualnych, brak doświadczeń we wdrażaniu, zmienność w przedmiocie wsparcia), brak zdecydowanych działań na szczeblu krajowym i lokalnym,
- mentalne i społeczne: opór społeczny wobec wprowadzania rozwiązań bezemisyjnych i ograniczania mobilności konwencjonalnej, niekorzystne trendy demograficzne, spadek zaufania pasażerów do PTZ w konsekwencji pandemii (Lublin – Zał. 3., poz. 67), postępująca suburbanizacja (odpływ podatników).

### Polityka parkingowa jako element polityki zrównoważonej mobilności

Polityka parkingowa miasta o tyle stanowi element polityki zrównoważonej mobilności, że jej celem jest – jak zobaczyliśmy w kontekście wyżej opisanych dokumentów – sterowanie popytem i podażą miejsc parkingowych, a w konsekwencji sterowanie dostępem do obszaru śródmiejskiego oraz poziomem kongestii w mieście.

Tylko kilka miast przyjęło dokumenty, które można podciągnąć pod politykę parkingową. Pozostałe, zadeklarowane przez miasta, to uchwały dotyczące szczegółów stref płatnego parkowania. Typowy dokument tego rodzaju ustala obszar strefy, stawki, zwolnienia od opłat, abonament, dni i godziny obowiązywania oraz sposób wnoszenia opłat (np. *Uchwała nr XVI/128/15 Rady Miejskiej w Głogowie*).

Tab. 3. Miasta z „polityką parkingową”

Miasto	Kategoria gus	Polityka parkingowa
Gdańsk	miasta duże >100 tys.	<i>Uchwała nr XXXIII/948/09 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie przyjęcia nowych założeń polityki parkingowej w Gdańsku – Śródmieściu.</i>
Kraków	miasta duże >100 tys.	<i>Uchwała nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa.</i>
Płock	miasta duże >100 tys.	<i>Uchwała nr 279/xv/2016 Rady Miasta Płocka z dnia 26 stycznia 2016 r. w sprawie: przyjęcia Polityki Parkingowej Miasta Płocka.</i>
Wrocław	miasta duże >100 tys.	<i>Wrocławska polityka mobilności. Uchwała nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. w sprawie Wrocławskiej polityki mobilności.</i>
Ełk	miasta średnie 20–100 tys.	<i>Polityka Parkingowa Miasta Ełku, oprac. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. (Maciej Mysona i in.).</i>

Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR

Poza tym jeszcze dwa miasta, obok wskazania uchwał w sprawie stref płatnego parkowania, zadeklarowały w badaniu ankietowym zamieszczenie zagadnień z zakresu polityki parkingowej w dokumentach planistycznych: SUiKZP i MPZP – to odpowiednio Krosno i Gniezno.

Swoiste „dodatkowe” założenia przyjęto w Gdańsku, na przykład: wprowadzono strefę ograniczonego ruchu drogowego, zadeklarowano wprowadzenie w ramach SPP ogólnodostępnych parkingów kubaturowych czy też, że „zwiększona zostanie długość ciągów pieszych wyłączających ruch drogowy w określonych porach doby lub całodobowo” (*Uchwała nr xxxiii/948/09...*). Dla porządku należy jednak dodać, że uchwała odwołuje się do *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* dla Gdańska, które zawiera właściwy dział pn. „Polityka parkingowa” (*Uchwała nr xviii/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2007 r.*, Zał. 1, dział 15.17).

Kraków przyjął zaś *Program obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa*, analizujący potrzeby parkingowe miasta w perspektywie podziału na śródmieście funkcjonalne i pozostały obszar miasta. Przygotowując się do opracowania programu, dokonano analizy stanu istniejącego, szczególnie inwentaryzacji miejsc parkingowych, dzięki czemu określono bilans i odsetek wolnych miejsc parkingowych, a także opracowano parametry parkowania w oparciu o funkcje (ze względu na wyszczególniony wyżej podział): mieszkaniową, handlową, turystyczną, usługową (różnego typu). Określenie potrzeb parkingowych uwzględnia również fakt zatrudnienia mieszkańców. Program zawiera również ocenę zasadności funkcjonowania strefy płatnego parkowania oraz określenie horyzontu do 2020 i 2030 r. (dla parkingów naziemnych, podziemnych i P&R) oraz zasady nabywania nieruchomości pod budowę parkingów (Zał. 3, poz. 90).

Podobne podejście zastosowano w Płocku (*Uchwała nr 279/xv/2016...*). Poza częścią diagnostyczną (obliczenie obciążenia układu drogowego oraz wskaźnika motoryzacji w kontekście wykorzystania przestrzeni miasta), dokument zawiera omówienie lokalizacji parkingów strategicznych, a także kwestii parkowania w odniesieniu do ruchu turystycznego, ciężarowego czy rowerowego. W warstwie celów dokument odwołuje się do zasady zrównoważonego rozwoju miasta, a ich sformułowanie i uzasadnienie spójne jest również z zasadami zrównoważonej mobilności (np. poprawa jakości przestrzeni publicznej, jakości życia w obszarze starego miasta, preferencje dla transportu zbiorowego, poprawa dostępności pieszej i dla ruchu rowerowego, racjonalny podział zadań transportowych, zapewnienie dogodnych możliwości poruszania się mieszkańcom i odwiedzającym, zrównoważenie podaży i popytu w kontekście parkowania – zob. Zał. 3, poz. 91: 12–13).

We Wrocławiu polityka parkingowa jest częścią szerszej *Wrocławskiej Polityki Mobilności* (Zał. 3, poz. 87/92), która również odwołuje się do zrównoważonej mobilności. Polityka parkingowa uznawana jest na łamach dokumentu za jeden z najważniejszych instrumentów skutecznego realizowania polityki mobilności w miastach – szczególnie w kontekście dostępności do centrum miasta, która powinna być możliwa przede wszystkim pieszo, rowerem i transportem zbiorowym, jako nadrzędnym wobec samochodu osobowego sposobom przemieszczania się po mieście. W celu realizacji polityki parkingowej postuluje się m.in. rozwój strefy płatnego parkowania, integrację systemu parkowania z systemami transportu w obrębie miasta i całego MOF, rozwój parkingów osobowych w ramach systemu P&R, różnicowanie podejścia do parkowania w zależności od specyfiki danego obszaru oraz wpływu zastosowania określonych rozwiązań na funkcjonowanie przyległej sieci drogowej. Wrocław, podobnie jak Płock, zwraca również uwagę na odpowiednią obsługę parkingową ruchu turystycznego.

Z kolei polityka parkingowa miasta Ełku, poza elementem diagnozy, wychodzi przede wszystkim od przeglądu rozmaitych dokumentów strategicznych kształtujących kontekst dla zarządzania planowaniem – zarówno z poziomu lokalnego (strategia rozwoju miasta, suikzP, studium komunikacyjne, program rewitalizacji, plan transportowy), regionalnego (Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego), krajowego (SOR, KSRR, KPM 2023, SZRT), jak i europejskiego (Agenda Miejska UE). W warstwie celów „Polityka” mówi między innymi o ograniczeniu „dzikiego” parkowania, uporządkowaniu parkowania w rejonie szkół, rotacyjności miejsc (za pomocą progresywnego cennika parkowania) czy wprowadzeniu inteligentnych rozwiązań w zakresie zarządzania przestrzenią. „Polityka” zakłada, że „Najlepszym sposobem, który pomoże sprawdzić lokalne uwa-

runkowania i zachowania, będzie pilotażowe wdrażanie rozwiązań parkingowych na terenie Ełku” (Zał. 3, poz. 93: 66).

Oczywiście powyższy przegląd dokumentów nie oznacza, że tylko wymienione tu miasta przyjęły politykę parkingową, ani że polityka parkingowa może zostać przyjęta tylko osobnym dokumentem. W większości przypadków poszczególne kwestie związane z mobilnością zrównoważoną można znaleźć „zaszyte” w innego rodzaju dokumentach, gdzie stanowią poszczególne obszary interwencji lub problemowe. To pokazuje chociażby powyższy przykład Wrocławia lub Polityka Mobilności Transportowej Poznania, którą omówiliśmy już wyżej jako „politykę mobilności”. Dokument ten postuluje m.in. dążenie do równowagi między chłonnością parkingową a przepustowością ulic (szczególnie w centrum miasta), uzależnienie opłaty od deficytu miejsc parkingowych czy ich ograniczenie w miejscach dobrze obsługiwanych przez komunikację publiczną (Zał. 3, poz. 86: 33–34). Za ilustrację tego, gdzie jeszcze można ująć problematykę parkingową, mogą służyć również plany transportowe, jak ten funkcjonujący w Ełku:

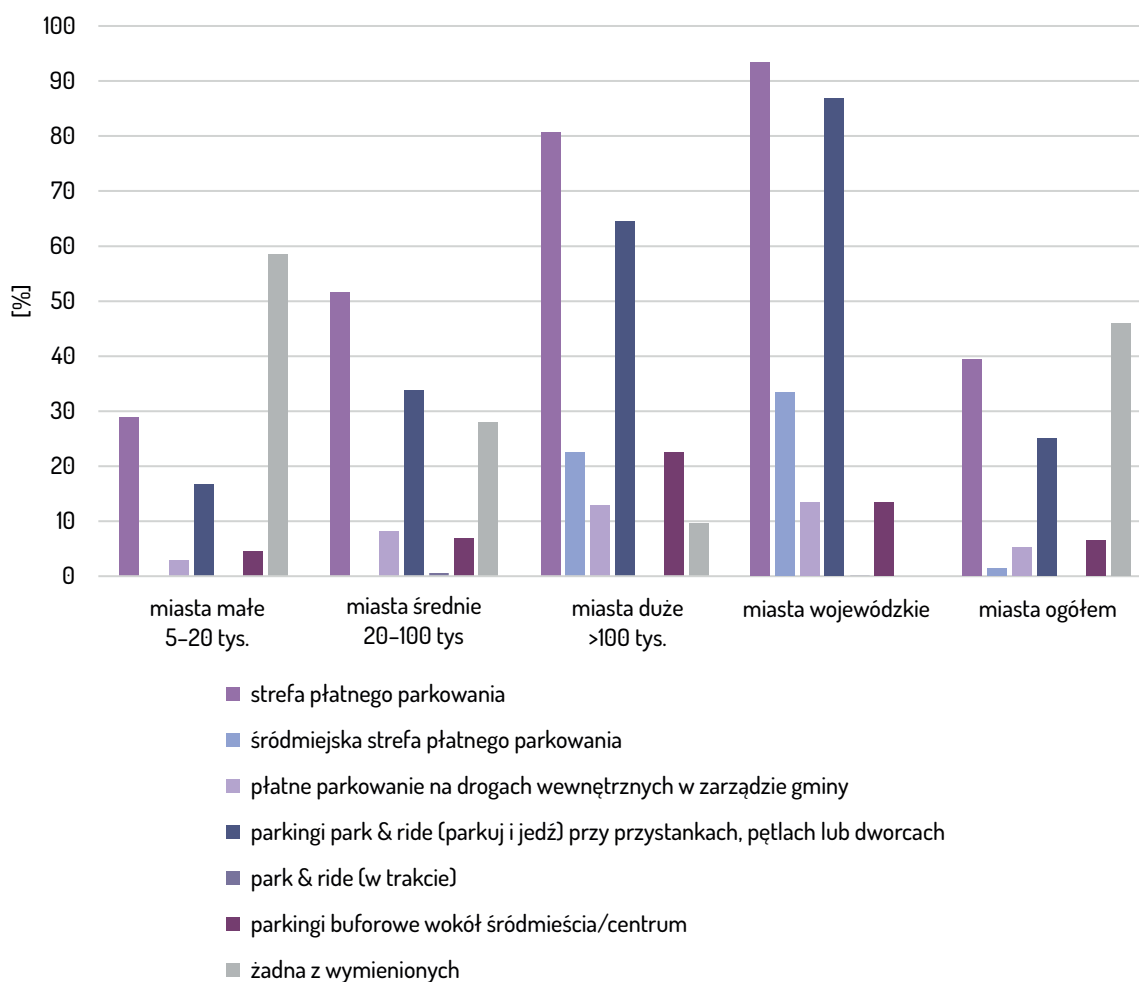
„Strefa płatnego parkowania stanowi element polityki parkingowej, w ramach której miasto powinno zaspokoić potrzeby parkingowe swoich mieszkańców i zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej. Dzięki niej transport publiczny staje się atrakcyjny cenowo. Dodatkowo wpływa na uspokojenie ruchu w centrum miasta. Dzięki promowaniu komunikacji zbiorowej może wpływać jednocześnie na zmniejszenie natężenia ruchu” (Zał. 3, poz. 7: 63).

Innym rodzajem dokumentu, który w sposób niejako naturalny dotyka problematyki parkowania jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Polityka parkingowa to w tym kontekście instrument, za pomocą którego można redukować poziom kongestii. Tego rodzaju zabiegi mają zachęcić do zostawiania samochodów w domach lub korzystania z centrów przesiadkowych.

Powyższe omówienie pokazuje, że kwestie związane z parkowaniem osadzone są dość szeroko w szerszym kontekście problematyki zrównoważonej mobilności. W zasadzie to z tego paradygmatu wyprowadzane są uzasadnienia dla wprowadzania określonych rozwiązań, a na najogólniejszym poziomie wynikają one z: a) konieczności racjonalnego gospodarowania przestrzenią, przede wszystkim za pomocą sterowania popytem i podażą (miejsc parkingowych), b) ograniczeniu ruchu samochodowego w obszarach (historycznego) centrum lub śródmieścia i c) poprawy jakości przemieszczania się po mieście transportem publicznym, pieszo lub rowerem czy d) dbałości o stan i jakość przestrzeni publicznej (por. Zał. 3, poz. 91: 12 [13]).

## Polityka parkingowa – wybrane kwestie w ujęciu ilościowym

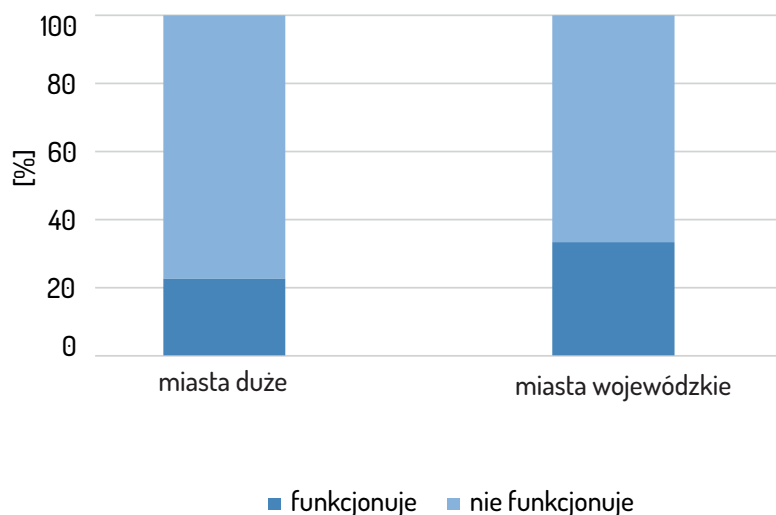
W badaniu ankietowym zapytano miasta o stosowanie określonych rozwiązań z zakresu polityki parkingowej. Prawie połowa spośród miast, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie, nie stosuje żadnych spośród wymienionych zabiegów:



Ryc. 8. Wybrane działania z zakresu polityki parkingowej

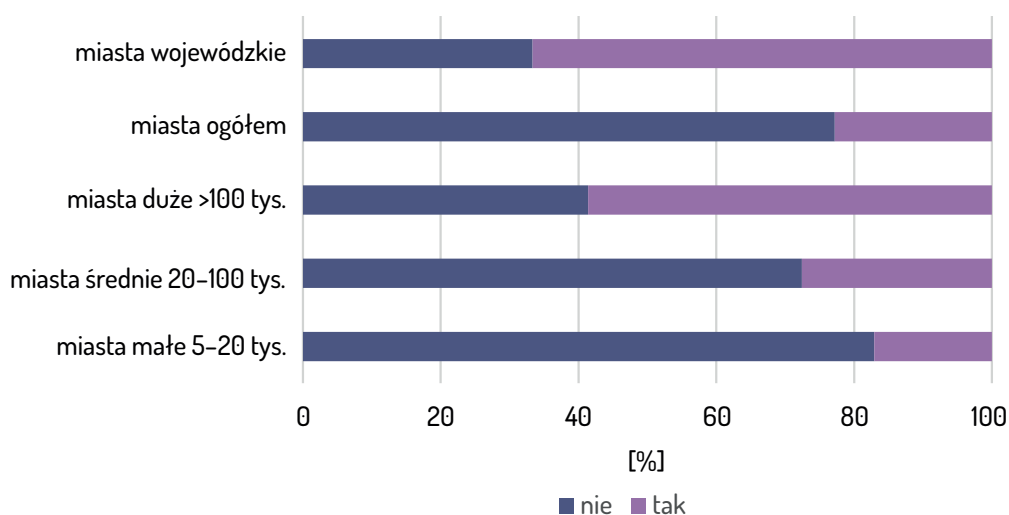
Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, N ważnych = 311 (miasta małe), 157 (miasta średnie), 31 (miasta duże), 15 (miasta wojewódzkie); 499 (miasta ogółem); dane nie sumują się do 100% – można było zaznaczyć wszystkie istotne odpowiedzi

Strefa płatnego parkowania funkcjonuje w prawie 40% badanych miast, a *park & ride* w ¼. Pozostałe rozwiązania (parkingi buforowe i płatne parkowanie na drogach wewnętrznych w zarządzie gminy) to rozwiązania, na które zdecydowało się po kilka procent ośrodków – odpowiednio 6,4 i 5,2%. Najczęściej rozwiązania te znajdziemy w miastach dużych i ich podgrupie (miasta wojewódzkie). Śródmiejska strefa płatnego parkowania wprowadzona została tylko w ⅓ badanych miast dużych i ⅓ wojewódzkich (Ryc. 9). Parkingi buforowe występują w zasadzie poza nielicznymi wyjątkami, w miastach dużych (22,6%).



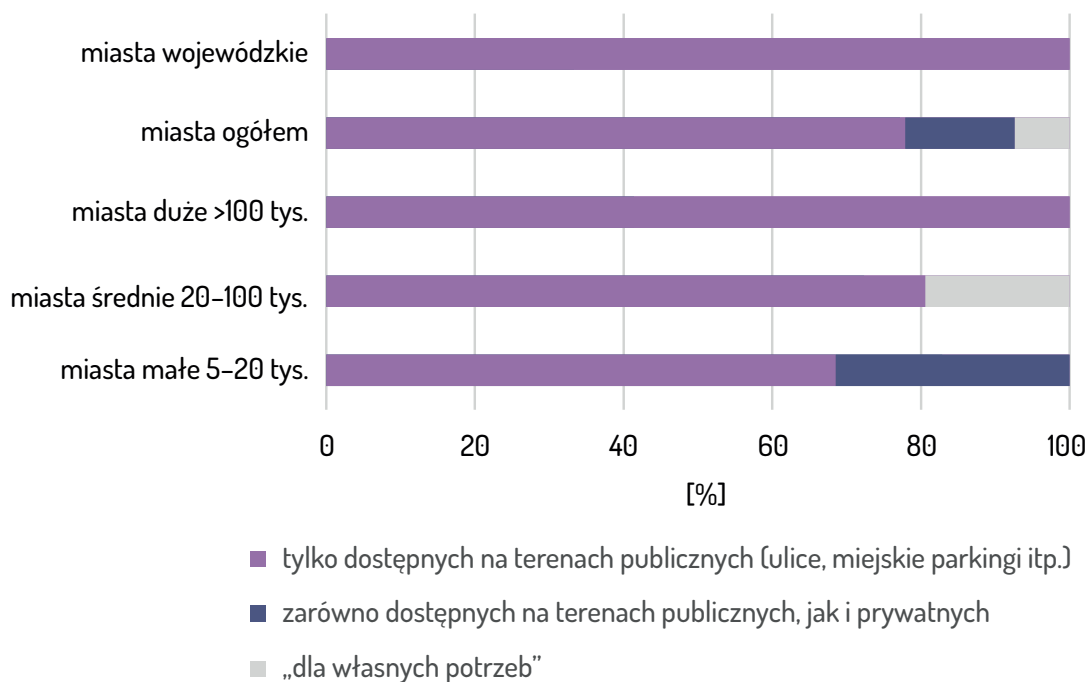
Ryc. 9. Śródmiejska strefa płatnego parkowania w miastach pow. 100 tys. mieszkańców  
 Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, N ważnych = 31 (miasta duże); 15 (miasta wojewódzkie)

W ramach badania problematyki parkowania zapytaliśmy też miasta, czy prowadzą statystyki miejsc parkingowych – robi tak niespełna 23% badanych miast, z czego znów średnią zawyżają miasta duże, a przede wszystkim ośrodki wojewódzkie (Ryc. 10):



Ryc. 10. Prowadzenie statystyk miejsc parkingowych  
 Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, N ważnych = 310 (miasta małe), 156 (miasta średnie), 29 (miasta duże), 15 (miasta wojewódzkie), 495 (miasta ogółem)

Takie statystyki prowadzi się w Polsce niemal wyłącznie na ogólnodostępnych terenach publicznych – jedynie w miastach małych robi się to też dla terenów prywatnych. Jedno średnie miasto wskazało inną odpowiedź – dla własnych potrzeb (Ryc. 11):



Ryc. 11. Prowadzenie statystyk miejsc parkingowych (wg typów odpowiedzi)

Źródło: badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, N ważnych = 53 (miasta małe), 43 (miasta średnie), 17 (miasta duże), 10 (miasta wojewódzkie), 113 (miasta ogółem)

Podstawowym mankamentem w zakresie polityki parkingowej, rozumianej jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności, jest niedostatek gromadzonych informacji oraz – wtórnie – niski stopień planowania i realizowania tego narzędzia w oparciu o dane. Szereg informacji kluczowych dla skutecznej polityki parkingowej umyka planistom i strategom. Dotyczy to nie tylko bardziej złożonych i trudnych do pozyskania informacji, typu motywacje parkujących, ale nawet tak fundamentalnych zagadnień, jak całość arealu parkingowego na danym terenie.

Najpopularniejsze rozwiązania dotyczące polityki parkingowej to strefy płatnego parkowania i parkingi typu *park & ride*. Są to – można powiedzieć – dwa różne bieguny polityki parkingowej, ponieważ w przypadku parkingów buforowych *park & ride* mamy do czynienia z poprawą podaży miejsc parkingowych, zaś strefa płatnego parkowania ma za zadanie ograniczać potrzeby parkingowe. Różnica wynika z lokalizacji – polityka parkingowa oparta o oba te instrumenty zakłada aktywne działania na rzecz dyslokacji ruchu samochodowego z obszarów centralnych na przedmieścia. Należałoby też zwrócić uwagę na parkingi *park & ride*, które są zintegrowane z transportem publicznym poprzez węzły przesiadkowe: dogodnie zlokalizowane i ergonomicznie zaprojektowane. Dopełnieniem integracji w takim przypadku powinna być odpowiednia oferta biletowa, zachęcająca do podróży łamanej, wykorzystującej transport publiczny na głównym odcinku i redukującej wykorzystanie samochodu wyłącznie do tzw. „ostatniej mili”.

Jak zobaczyliśmy, nieliczne miasta przyjęły dokumenty wprost kształtujące politykę parkingową (z nazwy). Zagadnienia te najczęściej zaszyte są w innych dokumentach związanych z mobilnością, jak PZMM czy PZRPTZ. Te zaś dokumenty, do których dotarliśmy, również pisane są w paradygmacie zrównoważonej mobilności miejskiej i zawierają tak potrzebny element diagnozy lub za punkt wyjścia biorą kontekst różnego rodzaju dokumentów planistycznych i strategicznych (zob. Zał. 3, poz. 93). Zwracają również uwagę „cechy osobnicze” miast i ujęcie szczególnych potrzeb w kontekście historycznych centrów miast – chodzi o obsługę parkingową ruchu turystycznego.



## Analiza dokumentów – podsumowanie

Wszystkie typy dokumentów mniej lub bardziej dosadnie postulują ograniczenie lub co najmniej racjonalizację wykorzystania samochodu indywidualnego, a naturalnym pierwszym „zamiennikiem” według badanych dokumentów powinien być w codziennych podróżach transport publiczny i rower, rzadziej prymat przyznaje się podróżom pieszym. Ograniczenia w wykorzystaniu samochodu – poza wzrostem udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych – mają doprowadzić do poprawy jakości życia: głównie poprzez zmniejszenie kongestii, poprawę jakości powietrza oraz estetyki i funkcjonalności przestrzeni (redukcja terenochłonności przemieszczeń). W tym kontekście idea zrównoważonej mobilności wspiera procesy rewitalizacyjne, poprawiając jakość przestrzeni, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich i zachęcając do „ożywiania” przestrzeni miasta.

Pozostałe działania, takie jak integracja taryfowa i multimodalność, rozwój systemów współdzielenia pojazdów, rozwój ścieżek rowerowych, polityka parkingowa i budowa węzłów przesiadkowych, ich integracja z siecią kolejową – wszystko to tak naprawdę elementy mające charakter wtórny i służebny wobec generalnej zasady, w myśl której poruszanie się po mieście powinno być możliwie najmniej uciążliwe i nie obciążać środowiska. Wszelkie dodatkowe argumenty, takie jak poprawa jakości życia czy wzmocnienie więzi społecznych, traktować należy raczej jako życzenia i ozdobniki, które – jeśli już da się je osiągnąć – będą raczej rezultatem konsekwencji działania w różnych obszarach polityki miejskiej (której być może najważniejszym wymiarem jest właśnie transport), aniżeli bezpośredniego znaczenia w kontekście planowania mobilności.

Poza podstawowym wnioskiem, który zostanie wyłożony za moment, w analizowanych dokumentach zwracają uwagę dwa wątki, a raczej wyzwania:

- a) Kształtowanie postaw mobilnościowych i wpływanie na nie. W analizach SWOT wzmiankuje się, że podejmowanie niektórych decyzji jest utrudnione, ze względu na opór społeczny i brak świadomości mieszkańców (w kontekście realizowania polityki elektromobilności, czy wprowadzania SCT). Samochód wydaje się wciąż markerem statusu społecznego, ponadto nowe rozwiązania są kosztowne, co jest argumentem dodatkowo zmniejszającym motywację do przemyślenia na nowo swoich decyzji związanych z podróżami po mieście. Poznań w swojej „polityce”, o czym pisaliśmy wyżej, zwraca nawet uwagę, że przekaz dotyczący pożądanych wzorców mobilności należy adresować raczej do nowych mieszkańców – łatwiej nowych nawyków nauczyć, niż stare zmienić. Oznacza to wyzwanie na polu edukacji i zmiany świadomości (nie tylko mieszkańców) w zakresie zmian klimatycznych, zanieczyszczeń powietrza, ale również (a może przede wszystkim) specyfiki układów urbanistycznych i (również pośrednich) kosztów, jakie wszyscy ponosimy w związku z kongestią czy nieefektywnym systemem transportu w mieście.
- b) Drugi wątek to ograniczenia finansowe, które – jak wspomnieliśmy wyżej – naszym zdaniem wpływają również na motywację do działań ukierunkowanych na równoważenie mobilności. W tym kontekście niepokój samorządów wzbudza nie tylko prognozowana redukcja środków UE w perspektywie 2021–2027, ale też daje o sobie znać kwestia, która w dużym stopniu jest problemem zupełnie równoległym (ale także badawczym i także pozostającym w polu badań IRMiR) – mianowicie suburbanizacja i redukcja bazy podatkowej oraz liczby mieszkańców, którzy płaciliby podatki w mieście (gminie) – a mimo odpływu do gmin ościennych, wciąż korzystają z infrastruktury miasta. Ten problem (choć nielicznie zgłaszany w analizowanych dokumentach) pokazuje, jak istotnym postulatem paradygmatu zrównoważonej mobilności jest myślenie w kategoriach wykraczających poza granice administracyjne miasta.

Zjawiskiem, które trudno jest pominąć, jest brak jednolitego i racjonalnego skalowania „wymogów” dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Z racji przygotowywania tego typu do-

kumentów zarówno przez duże, ponad stutysięczne miasta, jak i przez miasta o wyraźnie innej skali (np. Dębno – zob. *Uchwała nr xxxi/217/2016...*, Zał. 3, poz. 34) zasadnym jest wręcz bezpośrednio wskazanie, że w tym drugim przypadku nie jest konieczne na przykład opracowywanie modelu ruchu – narzędzie to nie sprawdzi się w przestrzeni tej skali.

Nieco na wyrost, odnosząc temat także do bieżącej perspektywy finansowej UE, trzeba wspomnieć o tym, że chcąc rzeczywiście promować zrównoważoną mobilność, konieczne jest stworzenie warunków, w których inwestycje w tym zakresie będą „łatwe” i wspierane zewnętrznie. Tymczasem wymóg opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej (jeszcze na etapie przedaplikacyjnym) istotnie tworzy kolejną barierę dla działań samorządu, jest jeszcze jednym „kamyczkiem do ogródka”. Swoistym paradoksem staje się sytuacja, w której plan zrównoważonej mobilności miejskiej analizuje różne alternatywy obsługi danego obszaru, różne alternatywy zaspokajania poszczególnych potrzeb transportowych w dość specyficzny, wybiórczy sposób. W określonych przypadkach może to doprowadzić do wniosku, że w danej sytuacji faktycznie optymalnym rozwiązaniem jest jednak budowa drogi, która – spełniwszy warunek szerokiej analizy wariantów alternatywnych – zyskiwałaby przyzwolenie na finansowanie unijne.

Równocześnie jednak jak ognia unika się możliwości wspierania tymi środkami zakupu autobusów innych niż zeroemisyjne (lub wyjątkowo gazowe), jakby autobus „nieelektryczny” był mniej zrównoważoną opcją niż inwestycje drogowe, z natury rzeczy prosamochodowej.

# PODSUMOWANIE I WNIOSKI SZCZEGÓŁOWE

Zaprezentowane w niniejszym raporcie analizy pozwalają na sformułowanie szeregu wniosków o charakterze ogólnym – przede wszystkim pozwalają dostrzec pewną inflację dokumentów strategicznych w zakresie transportu.

Samorządy sporządzają w praktyce coraz więcej dokumentów, które zazwyczaj nie przekładają się na kreowanie polityki transportowej miasta. Owe dokumenty cechuje bowiem przede wszystkim brak realnego oddziaływania na planowanie przestrzenne oraz na wieloletnią prognozę finansową gminy. Po treści dokumentów można wnioskować, że główną przesłanką ich powstania było podniesienie konkurencyjności jednostki terytorialnej w ubieganiu się o zewnętrzne środki finansowe.

W całym systemie fakultatywnych dokumentów, najwyższą skutecznością charakteryzują się zazwyczaj kwestie standardów technicznych infrastruktury rowerowej, co w dużej mierze wynika z nacisków społecznych wywieranych przez dobrze przygotowane merytorycznie stowarzyszenia rowerowe.

Rzeczywistość planistyczna gmin funkcjonuje zazwyczaj w przeskalowanej w stosunku do istniejących trendów demograficznych chłonności urbanistycznej. Dokumenty z zakresu transportu zazwyczaj dotyczą działań w odniesieniu do bieżącej sytuacji („tu i teraz”). Jest to bardziej wada planowania przestrzennego niż polityki transportowej. Niemniej fakt ten utrudnia koordynację obu obszarów. Z kolei wieloletnie prognozy finansowe są natomiast poddawane częstym, nawet kilkakrotnie w ciągu roku budżetowego, zmianom. Prognoz nie da się w konsekwencji traktować jako gwaranta stabilnego, wieloletniego finansowania instrumentów polityki transportowej.

Równocześnie bardzo niepokojącym zjawiskiem jest sposób sporządzania planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, tzw. planów transportowych. Plany transportowe, jak wspomniano, są jedynym dokumentem, który ma charakter aktu prawa miejscowego. W praktyce jednak, sama treść planu nigdy nie spełnia zasad sporządzania takich aktów, określonych rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „zasad techniki prawodawczej”. Plan transportowy nie jest podzielony na jednostki redakcyjne typowe dla aktu normatywnego (paragrafy, ustępy, punkty, litery, tirety). Tekst planów transportowych jest zazwyczaj sporządzany językiem opisowym, charakterystycznym dla analiz czy strategii. W rzeczywistości powoduje to pewne nieścisłości (utrata precyzyjności) w kluczowych dla planu ustaleniach dotyczących m.in. sieci komunikacyjnej czy zasad organizacji rynku przewozów.

Ów nietypowy język planów transportowych wynika po części z samego zakresu zdefiniowanego przez *Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* oraz przez *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*. Oba dokumenty mieszają kwestie ustaleń normatywnych z opisem rzeczywistości, a nawet z próbami scharakteryzowania tej rzeczywistości (np. z prognozami potrzeb transportowych czy analizami preferencji dotyczących wyboru środka lokomocji).

Należy nadmienić, że inne akty prawa miejscowego, np. miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, choć poruszać mogą materię dużo bardziej skomplikowaną niż plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, prawie zawsze sporządzane są zgodnie z zasadami techniki prawodawczej.

Tak jak plan transportowy jest jedynym „transportowym” aktem prawa miejscowego, tak plan zrównoważonej mobilności miejskiej ma w obecnych warunkach jedynie charakter aktu kierownic-

twa wewnętrznego. Natura tego dokumentu sprawia jednak, że mógłby on być realnym narzędziem integracji i „okiełznania” skomplikowanej sytuacji planowania zrównoważonego transportu. Mogłoby się tak stać pod warunkiem takiego jego umocowania, by przełamać sektorowe myślenie o polityce rozwojowej i ściśle zintegrować go ze strategiami rozwoju gminy oraz dokumentami z zakresu planowania przestrzennego. Propozycja tego, w jaki sposób należy przemyśleć status i miejsce PZMM w polskim porządku prawnym, zawarta została w rekomendacjach.

Należy jeszcze skomentować zidentyfikowany przez nas fakt funkcjonowania w różnych miastach dokumentów, które w określonych częściach zawierają identycznie sformułowaną treść. Podważa to wiarygodność polityki zrównoważonej transportu w skali całego kraju, a powody takiego stanu rzeczy są – wbrew pozorom – bardzo złożone. Płytki rynek wykonawców jest tak naprawdę jedynie czubkiem góry lodowej i finalnym efektem zlepką przyczyn, wśród których wymienić należy:

Niezwykle silne powiązanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej z dostępnością środków unijnych na inwestycje transportowe (faktycznie głównym celem planu zrównoważonej mobilności miejskiej nie jest wówczas np. korzystniejszy podział modalny obsługi transportowej, lecz wpisanie się w wymogi określonego grantodawcy, np. instytucji zarządzającej regionalnym programem operacyjnym, tak aby dostać dofinansowanie do zakupu autobusów czy budowy dróg rowerowych),

- Niechęć do ryzyka administracji publicznej, a także poszczególnych jej przedstawicieli (zlecenie zewnętrzne wykonania projektu dokumentu odsuwa odpowiedzialność).
- Stosunkowo częstą, ale też usankcjonowaną wymogiem objęcia planem nie tylko ośrodka miejskiego, ale także jego otoczenia praktyką, w której faktycznie nadzorującym stworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest inny podmiot niż samo miasto, np. stowarzyszenie jednostek samorządowych (przez co pojawia się kolejny szczebel rozmycia odpowiedzialności oraz zmniejszenia poczucia sprawstwa).

Jakkolwiek określone problemy mobilnościowe mają charakter ogólnokrajowy, jak np. wysoki stopień zmotoryzowania społeczeństwa, o tyle diametralnie inne wyzwania stoją przed dużym miastem, będącym celem codziennych dojazdów z otoczenia niż przed lokalizacją atrakcyjną rekreacyjnie, przeżywającą najazd letników w każdy słoneczny weekend. To tylko najbardziej jaskrawy przykład różnic pomiędzy różnymi gminami, które to różnice powinny znaleźć odzwierciedlenie w planach zrównoważonej mobilności miejskiej.

### **Na koniec kilka uwag i ważniejszych wyników badania szczegółowych**

1. Nawet 56% badanych miast nie posiada żadnego dokumentu strategicznego poświęconego *stricto* polityce transportowej. Tego rodzaju zagadnienia mogą być „zaszyte” w innych dokumentach czy działaniach miasta, jak na przykład w suikzP.
2. Tylko pojedyncze miasta posiadają ogólną „politykę mobilności” – za taką bywa uważane posiadanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej lub planu transportowego. Co do zasady jednak rzadko przyjmuje się osobny dokument.
3. Najczęściej przyjmowanymi dokumentami są: polityka parkingowa (inna niż wyznaczenie SPP), polityka mobilności i polityka ruchu pieszego.
4. Najwięcej miast przyjęło (lub stosuje na swoim obszarze z racji członkostwa w stowarzyszeniach czy związkach międzygminnych) plan transportowy (PZRPTZ) i strategię rozwoju elektromobilności – prawie 40% badanych miast deklaruje te dokumenty.
5. Plan transportowy w 40% badanych przypadków obejmuje obszar więcej niż jednej gminy – co w gruncie rzeczy jest realizacją paradygmatu „zrównoważoności”, głoszącego, że polityka transportowa powinna uwzględniać realne przepływy ludności, a nie kończyć na granicach administracyjnych miasta:

- a) równocześnie można wskazać, że ponadlokalność planu transportowego nie jest efektem zamierzonej polityki tworzenia spójnych miejskich obszarów funkcjonalnych, lecz raczej pokłosiem faktu, że w dacie wejścia w życie obowiązku sporządzania planów transportowych, sieci publicznego transportu zbiorowego obejmowały swoim zakresem także połączenia wybiegające poza granice administracyjne, a poszczególne jednostki samorządu terytorialnego współpracują od lat – w związkach komunalnych lub na podstawie porozumień,
  - b) w tym kontekście zasadne jest pewnego rodzaju odwrócenie spojrzenia – w miejsce logiki „twórzmy sieć transportu publicznego dla zdefiniowanych (np. na poziomie województw) obszarów funkcjonalnych” powinna pojawić się logika „uwzględniamy istniejącą (od lat) sieć transportu publicznego podczas definiowania obszarów funkcjonalnych”.
6. Analiza treści wybranych dokumentów – polityki parkingowej, polityki mobilności, planów zrównoważonej mobilności, planów transportowych i strategii elektromobilności – pokazuje, że wszystkie te dokumenty powielają najważniejsze cele lub przynajmniej przy ich określaniu wychodzą od tych samych definicji.
  7. W kontekście specyfiki dokumentów można mówić co najwyżej o ich wzajemnym uzupełnianiu się ze względu na różne punkty ciężkości. Niemniej nadal można zauważyć, że polityka parkingowa wychodzi od tych (lub takich) samych założeń i definicji zrównoważonej mobilności, co pozostałe dokumenty – a w nich z kolei jednym z działań w ramach polityki zrównoważonej mobilności jest skuteczna polityka parkingowa.
  8. Powoduje to wrażenie niepotrzebnego namnożenia dokumentów, które w gruncie rzeczy „pracują” na ten sam cel.
  9. Wrażenie redundancji potęguje jeszcze fakt, że w dokumentach przyjmowanych w różnych miastach powtarzają się te same fragmenty, co rodzi wątpliwości, czy rzeczywiście adresują one specyficzne wyzwania danego miasta.

# REKOMENDACJE

## 1. Ograniczenie programów rozwoju sieci drogowej

Jednym z istotnych warunków rozwoju mobilności zrównoważonej jest znaczące ograniczenie dostępności wsparcia zewnętrznego na nowe inwestycje drogowe. Od chwili wejścia Polski do Unii Europejskiej szeroki strumień środków finansowych, pochodzących z Unii, jest przeznaczany na rozwój drogownictwa. W zasadzie trudno jest jednoznacznie określić skalę dysproporcji pomiędzy strumieniem wsparcia, jaki został skierowany na rozwój sieci drogowej, a tym, który zasilił alternatywne sposoby przemieszczania się<sup>28</sup>. Działania drogowe odnaleźć można także w różnego rodzaju „pobocznych” programach, jak programy współpracy transgranicznej czy inwestycje na obszarach uzależnionych od rybołówstwa.

Kolejnym zastrzykiem dla samorządów, kierowanym na poprawę sieci drogowej, jest rządowy program rozwoju dróg lokalnych. Tłem dla znacznie większej dostępności wsparcia na drogi (a nie na inne formy mobilności) dla samorządów jest podobna dysproporcja w zakresie inwestycji szczebla krajowego – postęp realizacyjny w zakresie autostrad, dróg ekspresowych czy dróg krajowych (w tym w miastach na prawach powiatu) jest nieporównywalnie większy niż w przypadku linii kolejowych, a przecież nawet sam zakres działań drogowych jest wielokrotnie bardziej rozbudowany. Szeroki rozwój dróg różnego rodzaju bardzo silnie wpływa na podział modalny ruchu. Ułatwiając przemieszczanie samochodem osobowym, dzięki tworzeniu nowych i poprawie jakości istniejących połączeń drogowych po prostu zachęca się do wyboru tego właśnie środka transportu.

Postulat ograniczenia dostępności wsparcia finansowego na rozwój dróg ma na celu nie tylko powstrzymanie poprawy infrastruktury bezpośrednio służącej rozwojowi warunków dla motoryzacji indywidualnej, ale także przyczyni się do możliwości przesunięcia tych środków na alternatywne metody przemieszczania się, zdecydowanie bardziej wpisujące się w ideę zrównoważonego rozwoju, jak rozwój infrastruktury mobilności aktywnej czy transport publiczny.

Rozwój dróg jawi się na poziomie lokalnym jako stosunkowo prosty („wystarczy wybudować” – w porównaniu z bardzo skomplikowanym transportem publicznym, gdzie „trzeba tym wszystkim później zarządzać”) i ciągle bardzo konieczny (dostęp do drogi wyższego rzędu jest wyznacznikiem szans rozwojowych w znacznie większym stopniu niż dostęp do kolei). Drastyczne ograniczenie możliwości finansowania rozwoju dróg środkami unijnymi i rządowymi spowoduje, że lokalni zarządcy dróg będą zmuszeni bardzo mocno przemyśleć swoje ambicje rozwojowe. Jako dalsza konsekwencja – zahamowanie przyrostu sieci drogowej sprawi, że także w zakresie utrzymania dróg konieczne będą mniejsze środki, co pozwoli przesunąć powstałe oszczędności na rozwój alternatywnych form przemieszczania się. Wreszcie, czego absolutnie nie można pomijać, lokalni włodarze niejako będą musieli zmienić swoją perspektywę autoprezentacji, gdzie zamiast przecinać wstęgę kolejnej arterii drogowej będą raczej prezentować nowo zakupione autobusy.

<sup>28</sup> Wynika to choćby z faktu, że w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004–2006 środki na drogi pochodziły także z działania 3.5 rozwój lokalny, gdzie były wymieszane z innymi obszarami wsparcia.

## 2. Zmiana podejścia do zagadnienia zarządzania parkingami

Ważnym kierunkiem zmiany paradygmatów mobilności jest autentyczna redefinicja znaczenia parkingów w aranżacji przestrzeni. Bliskość miejsca parkingowego względem źródła i celu ruchu sprawia, że samochód jest – w sensie fizycznym – najbliższym mechanicznym środkiem transportu, często-kroć wygrywając także z rowerem (po rower trzeba iść do piwnicy czy znieść z trzeciego piętra). Także w przypadku aranżacji przestrzeni wokół celów ruchu – powierzchni biurowych czy centrów handlowych – mamy do czynienia z sytuacją, w której w najbliższym sąsiedztwie budynku (lub nawet w samym budynku) znajduje się parking, a przystanek autobusowy – nieco dalej. To oddziałuje na podświadomość – osoby, które idą na autobus, idą przez parking, wręcz potykając się o samochody. Powinno być odwrotnie – to ci, którzy kierują się na parking, powinni mijać przystanek autobusowy czy potykać się o szyny tramwajowe...

Obszar zarządzania parkingami jest tą sferą, w której plany zrównoważonej mobilności dotyczą przestrzeni w mikroskali, w skali najbliższego sąsiedztwa, bloku czy podwórza kamienicy. Mając samochód bezpośrednio przed klatką schodową odruchowo wsiadamy weń, nawet gdy chcemy się dostać do oddalonego o pół kilometra warzywniaka. Zmiana powinna w tym zakresie polegać na tym, aby miejsca postojowe położone były w oddaleniu od budynków, gdyż przyczyni się to do rozwoju mobilności aktywnej, przede wszystkim pieszej.

Niepoślednie znaczenie ma ponadto kwestia tego, co jest parkowane w danej przestrzeni. Powyższe uwagi dotyczące fizycznej bliskości przystanków transportu zbiorowego, zapewniającej dostępność tej formy mobilności, w całej rozciągłości obejmują także zagadnienia związane z wygodą użytkownika rowerów. O ile w przypadku zabudowy jednorodzinnej przechowywanie roweru nie stanowi zazwyczaj problemu, o tyle w budownictwie wielokondygnacyjnym mieszkańcy niemal zawsze stoją przed alternatywą: balkon czy piwnica – i oba rozwiązania są jednakowo złe. Jakkolwiek tworzenie wygodnych przestrzeni dla przechowywania rowerów (ale także np. przyczep rowerowych) pozostaje domeną podmiotu gospodarującego nieruchomością (wspólnota mieszkaniowa, spółdzielnia mieszkaniowa, w przypadku nowopowstających budynków – deweloper), należy tworzyć rozwiązania stymulujące rozwój w pożądanym kierunku, polegające na przykład na finansowaniu poprawy dostępności przystanków autobusowych czy tworzeniu przyblokowych boksów rowerowych w ramach budżetów obywatelskich.

Na poziomie rządowym zmiana podejścia do zagadnień związanych z parkowaniem powinna znaleźć swoje odzwierciedlenie w treści *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (tekst jednolity Dz.U. 2022 poz. 1225). Bardzo szczegółowe podejście do aranżacji i obowiązku organizacji przestrzeni parkingowej dla samochodów („Zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, stanowiska postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo [...]” – §18 pkt 1 rozporządzenia) niejako wskazuje, że dla rządzących samochody i parkingi są ważne – przy równoczesnym pomijaniu dostępności narzędzi mobilności zrównoważonej. Wskazane rozporządzenie powinno bowiem zawierać nie tylko wskazanie konieczności zapewnienia dostępności samochodowej, ale także – a wręcz przede wszystkim – dostępności z użyciem środków mobilności zrównoważonej.

## 3. Racjonalne adresowanie wyzwań nowej mobilności

Niebagatelne znaczenia nabiera rozwijająca się (szczególnie w dużych miastach) tzw. nowa mobilność, obejmująca różne środki transportu, funkcjonujące w oparciu o zasady najmu krótkoterminowego (wypożyczanie). Raptowny rozwój tego rodzaju usług był i jest możliwy dzięki rozwiązaniom

teleinformatycznym, a bazuje na wykorzystaniu funduszy wysokiego ryzyka (*venture capital*) w rozwoju branży. Zjawisko jest jeszcze zbyt nowe i zbyt niestabilne, by wyciągać długoterminowe wnioski. Dążąc jednak do objęcia przez SUMP/PZMM zagadnień przemieszczania się w sposób możliwie szeroki, warto przyjrzeć się potencjałowi, wyzwaniom i zagrożeniom nowej mobilności w warunkach polskich miast. Sprawa jest o tyle istotna, że jak pokazują badania nad mobilnością współdzieloną na przykładzie hulajnóg elektrycznych w systemie *sharingowym*, samorządy nie zawsze potrafiły odpowiednio zareagować na pojawienie się tej usługi. Tymczasem, choć rzeczywiście trudno przewidzieć dalszy rozwój zjawiska, to (nie przeceniając jego znaczenia) warto przynajmniej mieć pomysł, jak znaleźć dla nich miejsce w istniejącym systemie transportu. Odpowiednio zarządzana, nowa mobilność może być odpowiedzią na bieżące problemy i stanowić bodziec do korzystnej zmiany zachowań transportowych (por. Štraub, Pistelok 2022).

Jednakże nie mniejszą uwagę należy zwrócić na potencjalne zagrożenia, w tym przejmowanie ruchu z segmentu przemieszczeń pieszych oraz przejmowanie ruchu z segmentu transportu zbiorowego. W pierwszym przypadku negatywną reperkusją staje się ograniczenie pozytywnego wpływu przemieszczeń pieszych na społeczno-gospodarczą przestrzeń śródmieść, w drugim – przyczynia się do zwiększania deficytu transportu publicznego lub ograniczania jego oferty. Traktowanie nowej mobilności jako *remedium* na problem ostatniej mili wyraźnie natomiast nie znajduje odzwierciedlenia w rzeczywistości, ponieważ usługi tego rodzaju koncentrują się w gęsto zabudowanych obszarach śródmiejskich, a nie na peryferiach.

Pożądanym kierunkiem w zakresie nowej mobilności jest integrowanie tego rodzaju usług w szersze pakiety mobilności, przede wszystkim z transportem publicznym. Jako przykład właściwych działań podać można różne możliwe rozwiązania taryfowe, w postaci np. upustów cenowych za korzystanie z mobilności współdzielonej dla posiadaczy biletów miesięcznych. W takiej konfiguracji transport publiczny pozostaje podstawowym narzędziem mobilności (zachętą do korzystania jest ryczałtowa płatność, zatem „skoro już zapłaciłem, to korzystam”), ale jednocześnie w godzinach wieczornych niższa cena mobilności współdzielonej zachęca do tego, aby skorzystać choćby z roweru miejskiego zamiast czekać na przystanku.

#### **4. Przenoszenie kosztów suburbanizacji na samorządy zwiększające bazę podatkową w jej wyniku**

Jakkolwiek ideowo plany zrównoważonej mobilności miejskiej powinny obejmować całe obszary funkcjonalne miast, a nie skupiać się na terenie w określonych granicach administracyjnych, to jednak odmiennosc interesów miast „centralnych” i gmin „obwarzanka” zdaje się być bardzo słabo dostrzegana. W imię najprawdopodobniej poprawności politycznej, a także nie mając innego wyboru, w procesie aplikowania o środki unijne nie podnosi się na poziomie planu zrównoważonej mobilności miejskiej tematu wzajemnej rywalizacji samorządów o obywatela. A przecież to obywatele stanowią bazę podatkową, określającą siłę budżetu danej jednostki samorządu terytorialnego.

Obecna sytuacja, w której dochodzi do względnie łatwego przechwytywania mieszkańców miast przez ościennie gminy, w istocie narusza równowagę ekonomiczną. W tym większym stopniu, że drenaż mieszkańców miast przez gminy podmiejskie w największym stopniu dotyczy osób o względnie wysokich dochodach, co uszczupla budżety miejskie w nieproporcjonalnie większym stopniu (aniżeli tylko prosty ubytek ludności). Równocześnie gros z wskazanych osób nadal w pełni korzysta z usług miasta, z którego właśnie się wyprowadziły: to tam ich dzieci uczęszczają do szkoły ponadpodstawowej, to tam pracują, to tam udają się do kina czy na zakupy. Taka sytuacja sprzyja nawarstwianiu się niekorzystnych zjawisk, takich jak:

- presja na zwiększanie podaży miejsc parkingowych – zarówno ze strony tych, którzy dotąd mieszkali kwadrans spaceru od miejsca pracy, a po zmianie miejsca zamieszkania samochód



staje się najbardziej racjonalnym wyborem; jak i ze strony mieszkańców miasta, obserwujących zwiększający się ruch z zewnątrz,

- rozwój komunikacji miejskiej na tereny podmiejskie – wydłużanie linii komunikacji miejskiej na tereny podmiejskie, co w istocie stanowi dodatkowy czynnik poprawiający komfort życia poza miastem, a tym samym przyczynia się do pogłębiania kryzysu demograficznego obszarów centralnych. Wskazać tu też należy na skrajnie niekorzystne konsekwencje finansowe w sytuacji zmiany sposobu obsługi transportem zbiorowym, jako że transport regionalny otrzymuje dofinansowanie centralne do swoich usług<sup>29</sup>, zaś komunikacja miejska jest z mocy prawa takiego wsparcia pozbawiona.

Dla gmin podmiejskich częstokroć właśnie bliskość miasta jest podstawową korzyścią. Są w stanie zaoferować połączenie „korzyści z życia poza miastem” oraz „korzyści z życia w mieście” – miasto jest na wyciągnięcie ręki, ale równocześnie z możliwością jego opuszczenia w dowolnej chwili i powrotu do przytulnego „podmiasta”.

Presja podczas tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej na poszerzenie spektrum zainteresowania na poniekąd naturalne powiązania transportowe z otoczeniem skutkuje przesunięciem akcentów dokumentu na właściwe powiązanie miasta z terenem podmiejskim. Efektem tego jest wdrażanie działań przeciwnych – skutek poprawy powiązań z miastem centralnym rośnie możliwość gmin ościennych do „wysysania” mieszkańców z miasta centralnego, a układ zurbanizowany coraz bardziej się rozlewa, sprzyjając ruchowi samochodowemu (rower „przegrywa” odległościami, autobus – rozproszeniem zabudowy).

Z tego względu konieczna jest redefinicja kierunków współpracy jednostek samorządu terytorialnego. Pożądanym kierunkiem jest stworzenie takich warunków, w których ciężary zwiększonej ruchliwości, będącej następstwem suburbanizacji, obciążać będą te jednostki, które na owej suburbanizacji korzystają.

Narzędziem, które powinno zostać wprowadzone na poziomie rządowym, jest możliwość różnicowania stawek parkingowych i ustalania preferencyjnych stawek dla swoich mieszkańców. Rozwiązanie takie spowoduje, że mieszkańcy sąsiednich gmin będą w autentyczny sposób stymulowani do tego, aby w drodze do miasta szukać alternatyw dla dojazdu samochodem.

## 5. Oferta przewozów kolejowych zorientowana na zrównoważoną mobilność miejską i aglomeracyjną

Obecnie obowiązujące zasady kształtowania oferty kolejowej preferują ruch dalekobieżny kosztem lokalnego. Efektem takiego stanu rzeczy, przy ograniczeniach infrastrukturalnych, jest pogarszanie warunków ruchu dla pociągów lokalnych (regionalnych i aglomeracyjnych), przejawiające się w wydłużonym czasie jazdy wskutek konieczności przepuszczania pociągów dalekobieżnych na poszczególnych stacjach. Tymczasem to właśnie przewozy kolejowe jawią się jako bardzo skuteczne narzędzie przemieszczania się na odległości „aglomeracyjne”, ponieważ eliminują problem korków drogowych oraz problemów z parkowaniem. Ich zasięg działania lokuje kolej jako doskonałe spoiwo miasta z jego otoczeniem.

Jest pewnym paradoksem, że najbardziej efektywne narzędzie kreowania zrównoważonej mobilności pomiędzy miastem a jego otoczeniem pozostaje funkcjonalnie poza kompetencją miasta. Najbliższe otoczenie miasta to ten segment przewozów, w których dochodzi do sprzężenia kilku czynników, takich jak:

---

<sup>29</sup> Dofinansowanie do biletów ulgowych i przejazdów bezpłatnych dla osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych lub przejazdów bezpłatnych oraz możliwość uzyskania wsparcia w ramach Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych.

- relatywnie duża koncentracja ruchu zewnętrznego (spoza miasta) na relatywnie niewielkiej liczbie celów ruchu w śródmieściu (i ew. innych lokalizacjach z dobrą dostępnością kolei),
- konkurencyjność czasowa względem samochodu osobowego dzięki omijaniu korków i eliminacji problemów z parkowaniem,
- względna łatwość organizacji parkingów buforowych typu *park & ride* (łatwiej o grunty, niższy koszt),
- niższe oczekiwania społeczne w zakresie częstotliwości ruchu (w ramach miasta punktem odniesienia są tramwaje czy metro, w relacjach podmiejskich punktem odniesienia jest autobus podmiejski, toteż częstotliwość nawet co pół godziny jest postrzegana jako dobra),
- silniejsze przyzwyczajenie i większe zakorzenienie kolei jako środka transportu w przemieszczeniach codziennych (w przypadku ruchu wewnątrz miast kolej jest ciągle postrzegana jako w pewien sposób „niecodzienny” środek transportu zbiorowego, w opozycji do tramwajów czy autobusów).

Kolej, łącząc duży potencjał ruchu podmiejskiego, ma istotne znaczenie w zwiększaniu spójności przestrzennej miasta z jego otoczeniem oraz właściwość kompetencyjną w kreowaniu oferty (podzieloną pomiędzy województwo i zarządcę infrastruktury kolejowej); zasadne jest zatem włączanie tych dwóch podmiotów w kreowanie zrównoważonej mobilności obszarów zurbanizowanych.

Należy jeszcze uzupełnić, że działając w paradygmacie zrównoważonej mobilności, w działaniach na rzecz zwiększenia roli kolei w przewozach aglomeracyjnych niezbędne jest również zapewnianie rzeczywistej intermodalności. Sprawnie działający transport publiczny to również sprawność przesiadania się pomiędzy różnymi typami transportu. Zapewnienie infrastruktury – węzłów przesiadkowych, parkingów samochodowych i rowerowych – to jedno, ale międzymodalność to również możliwość przesiadania się „drzwi –w drzwi”. Należy zatem podjąć starania, by rozkład jazdy komunikacji autobusowej czy tramwajowej w miarę możliwości, szczególnie w rejonie centrów przesiadkowych, dopasować.

## 6. Prospektywne zarządzanie korytarzami rozbudowy komunikacji szynowej

Z uwagi na długofalowy charakter Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zasadne jest, aby dokumenty te wychodziły naprzeciw wyzwaniom przyszłości. W długiej perspektywie czasowej rozwój miast może napotkać barierę w postaci obiektywnych trudności w dalszej racjonalnej obsłudze transportowej wskutek braku przewidzenia tego tematu obecnie. Zarzewiem problemów będzie konflikt o przestrzeń – z jednej strony wystąpi niechęć do jej przeznaczania na cele obsługi transportowej (a przede wszystkim – niechęć do rezygnacji z alternatywnych, już istniejących sposobów wykorzystywania, np. niechęć do wyburzeń tkanki mieszkaniowej), z drugiej natomiast poziom niedostatku środków transportu o dużej zdolności przewozowej przełoży się na pogorszenie jakości życia (wydłużenie czasu przeznaczanego w budżecie czasu na przemieszczenia koniecznie w związku z aktywnością ludzką).

Rozwiązaniem tego zagadnienia jest wcześniejsze (zatem – już, teraz) przygotowanie i zarezerwowanie korytarzy obsługi transportowej przy wykorzystaniu środków komunikacji szynowej. Warto podkreślić, że lwia część inwestycji liniowych w transporcie szynowym w miastach to albo kosztowne rozwiązania podziemne (jak choćby kolej do lotniska na Okęciu), albo też takie, które wykorzystują starotorza (Pomorska Kolej Metropolitalna, projektowana Szczecińska Kolej Metropolitalna).

W niektórych lokalizacjach pozostają starotorza czy inne pozostałości dawno rozebranej infrastruktury kolejowej. Bezwzględnie przed ich przeznaczeniem na inne cele należy dokonywać analizy możliwości wykorzystania tych terenów i obiektów np. do budowy tramwajów szybkich, lekkiej kolei

lub po prostu odbudowy potencjału kolejowego. Przykładem sukcesu takiego przedsięwzięcia jest restytucja połączeń kolejowych do stacji Tychy Miasto (obecnie – Tychy Lodowisko). Trasa biegnąca w wykopie przez ściśle centrum miasta doskonale spełniła swoją rolę. Przebiegając przez gęsto zaludnione tereny, pozwala na dobrą dostępność pieszą do szybkiego połączenia z Katowicami.

W procesie planowania rozwoju przestrzennego należy wyprzedzająco rezerwować tereny pod komunikację szynową, tak aby „sprzedawać mieszkania wraz ze sposobem obsługi komunikacyjnej”. Jest to podejście dokładnie odwrotne od zabudowywania pozostających do dyspozycji pasów statorozry – raz utracona ciągłość bywa zupełnie niemożliwa do odtworzenia.

## 7. Preferencje dla podmiotów gospodarczych rezygnujących z samochodowej obsługi transportowej

Miasto jest tworzone także przez sektor gospodarczy i w spektrum zainteresowania SUMP/PZMM zasadne jest tworzenie mechanizmów zachęcających podmioty gospodarcze do minimalizacji uciążliwości związanej z obsługującym je ruchem samochodowym. Wśród potencjalnych kierunków wskazać można trzy szczególnie interesujące obszary:

- usługi kurierskie,
- dostawy sklepowe,
- duże zakłady przemysłowe.

Usługi kurierskie obecnie są realizowane samochodami, a swoistą patologią jest fakt, że pojazd kurierski wjeżdża niemal „pod same drzwi”, wręcz bliżej niż karetka pogotowia. W związku z tym zasadne jest promowanie rozwiązań, które w znacznie mniejszy sposób oddziałują na otoczenie. Przykładem takiego działania jest zrealizowany przy wsparciu unijnym w ramach programu Interreg Południowy Bałtyk 2014–2020 projekt COBIUM, w ramach którego Gdynia udostępnia przedsiębiorcom rowery towarowe dla potrzeb realizacji dostaw (*Rower cargo dla mieszkańców*<sup>30</sup>). Należy nadmienić, że polskie prawo dopuszcza dofinansowanie programu wsparcia zakupu rowerów elektrycznych (w tym cargo, patrz: *Ustawa o elektromobilności*, art. 39, ust. 6, pkt 6).

W przypadku dostaw sklepowych niekiedy wykorzystanie roweru cargo nie jest możliwe z racji wielkości ładunku, niemniej można wówczas dążyć do optymalizacji dostaw poprzez zmniejszenie niezbędnego dla dostaw terenu (jedno miejsce wykorzystywane przez różne sklepy). Dzięki takim działaniom osiągnięte zostaną dwie równoległe korzyści – zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń (cenną zwłaszcza w śródmieściach) oraz zmniejszenie komasacji dostaw w krótkim czasie (większe rozłożenie czasowe dostaw).

Wreszcie możliwe jest także zdjęcie z dróg części transportu ciężkiego poprzez przerzucenie potoku ładunków na kolej. Dotyczy to przede wszystkim tych zakładów, które już dziś dysponują boczną kolejową, ale można sobie wyobrazić, że dostęp do bocznic z czasem stanowić będzie jedno z kryteriów decyzyjnych w zakresie lokalizacji nowych inwestycji.

Podstawowym narzędziem opisanej wyżej promocji mogą być ulgi podatkowe dla przedsiębiorców, którzy zdecydują się na działania zorientowane na zmniejszenie presji samochodowej na otoczenie. W wielu przypadkach korzyści będą zwielokrotnione, dojdzie bowiem do zmiany całego łańcucha logistycznego. Działanie takie stoi jednak w opozycji do rozwoju transportu intermodalnego, wykorzystującego na ostatniej mili dowóz samochodowy. W interesie miasta jest to, aby właśnie na tej ostatniej mili – tam, gdzie przewóz dotyka bezpośrednio miasta – realizować przewóz z wykorzystaniem kolei, a nie samochodu.

---

30 Projekt COBIUM (STHB.03.01.00-SE-0114/17/00).

## 8. Zmiana sposobu sporządzania planów transportowych

Dostrzega się konieczność zmiany kształtu planu transportowego jako aktu prawa miejscowego – poprzez wyraźny podział dokumentu na część związaną z ustaleniami (m.in. lokalizacje przystanków, przebieg linii, standardy jakościowe obsługi, zasady organizacji rynku) oraz uzasadnienie zawierające część analityczną (dzisiejszy opis uwarunkowań, np. prognoz przewozowych, analiz preferencji czy oddziaływania na środowisko). Proponowany podział uwidoczniłby część normatywną dokumentu, czyniąc go zgodnym z technikami prawodawczymi. Upodobniłby go też do innych aktów prawa miejscowego, np. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które składają się z tekstu uchwały napisanej zgodnie z technikami prawodawczymi, graficznego załącznika, wymaganych prawem dokumentów towarzyszących, jak prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz prognoza oddziaływania na środowisko opracowywanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Niezależnie od powyższych rozważań o strukturze planu, wskazane jest także silniejsze powiązanie planów transportowych z planowaniem przestrzennym. Szczególnym wyzwaniem jest konieczność systematycznej ewaluacji postanowień. Praktyka, w której planowanie przestrzenne dopuszcza chłonność urbanistyczną ponad trendy demograficzne, uniemożliwia skuteczne planowanie systemu transportu publicznego, który ze swej natury nastawiony jest na obsługę istniejących więźb podróży. Plan transportowy powinien zakładać regularną (np. co 3–5 lat) ewaluację stanu zagospodarowania przestrzennego celem modyfikacji przebiegu linii, rozmieszczenia przystanków czy częstotliwości kursów. Plan transportowy powinien więc być pewną gwarancją mobilności dla mieszkańców chcących zrezygnować z samochodu, jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest gwarancją dla właścicieli działek, że po sąsiedztwie nie stanie żaden obiekt godzący swym negatywnym oddziaływaniem w wartość nieruchomości.

## 9. Redefinicja roli SUMP

Jak wynika z przeprowadzonych w niniejszym raporcie rozważań, należy również przemyśleć rolę Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) oraz znaleźć dla niego konkretne miejsce w polskim prawodawstwie. Powinno to polegać na redefinicji PZMM jako dokumentu przełamującego myślenie sektorowe oraz integrującego rozmaite rozwiązania postulowane w wielu innych dokumentach, które bezpośrednio lub pośrednio odwołują się do problematyki transportu w gminie. Należy dopuścić możliwość, by SUMP był raczej mechanizmem, swoistym narzędziem czy „nakładką” na istniejące dokumenty, aniżeli kolejnym dokumentem.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien stanowić dokument określający w sposób kompleksowy politykę transportową samorządu na poziomie lokalnym lub ponadlokalnym (w sytuacji, gdyby samorzady miejskiego obszaru funkcjonalnego chciały go wspólnie przyjmować). Celem PZMM musi być zaproponowanie szeregu działań na rzecz osiągnięcia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Ważnym elementem jest odwołanie do definicji zrównoważonego rozwoju zawartej w art. 3, ust. 50 *Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*. Odwołanie to jest o tyle istotne, że w polityce lokalnej często dochodzi do nadinterpretacji przymiotnika „zrównoważony”, poprzez utożsamianie go z terminem „równomierny”; w takim sensie, że np. działaniom na rzecz transportu publicznego powinna towarzyszyć rozbudowa infrastruktury drogowej, aby nie uprzywilejowywać zbyt nikogo.

Ponadto z odwołania do definicji zrównoważonego rozwoju powinien wynikać zbiór kryteriów ewaluacyjnych; docelowych, związanych m.in. z ograniczaniem emisji zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych i hałasu, czy kryteriów operacyjnych będących narzędziem w osiągnięciu docelowego kształtu systemu transportowego, takich jak udział poszczególnych środków lokomocji w strukturze podróży. Z tego powinny wynikać kryteria ewaluacyjne poszczególnych podsystemów,

np. minimalnych i oczekiwanych parametrów dostępności transportu publicznego, maksymalnych wydłużeń czasowych w poruszaniu się rowerem itd.

PZMM muszą – tak jak wskazywała sama idea twórców tego narzędzia – uwzględniać powiązania polityki transportowej z innymi politykami publicznymi, w szczególności z polityką przestrzenną i ochrony środowiska, a także zasady komunikacji partycypacji społecznej w całym procesie zarządzania transportem.

Celem zapobieżenia wspomnianej inflacji dokumentów planistycznych w zakresie transportu, konstrukcja ustawowa wprowadzająca PZMM do obiegu prawnego powinna zakładać, że PZMM zastąpią dotychczasowe dokumenty gminne w zakresie transportu, a nie będą kolejnym opracowaniem. W tym celu wskazany jest, aby PZMM składały się z dwóch części:

1. analitycznej, która po uchwaleniu staje się uzasadnieniem uchwały o przyjęciu PZMM (na wzór dzisiejszych prognoz sporządzanych wraz z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego) lub – jeszcze lepiej – staje się załącznikiem do części analitycznej strategii rozwoju gminy, podobnie jak obecna część analityczna studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, w myśl propozycji zawartych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (druk nr UD369 w RCL);
2. normatywnej:
  - a) stanowiącej prawo miejscowe,
  - b) niestanowiącej prawa miejscowego, a jedynie akt kierownictwa wewnętrznego.

Zaproponowany powyżej podział umożliwiłby spełnienie wszystkich oczekiwań ustawowych wobec planowania systemu transportowego gminy w jednym dokumencie. W konsekwencji każda z powyższych części musiałaby mieć obligatoryjny zakres wynikający z dotychczas istniejących przepisów oraz zakres fakultatywny. Część analityczna PZMM musiałaby być zgodna z postanowieniami ustaw:

- z art. 12 ust. 2, 2a, 2b, 2c *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*,
- z art. 61 *Ustawy o elektromobilności* (analizy rozmieszczenia stacji ładowania),
- z art. 13b ust. 2, 2a, 2b *Ustawy o drogach publicznych*, gdy PZMM przewiduje obszary objęte śródmiejską strefą płatnego postoju lub strefą płatnego postoju.

Fakultatywnie część analityczna PZMM mogłaby zawierać m.in. informacje i analizy dotyczące ruchu pieszego i rowerowego.

Część normatywna w zakresie stanowienia prawa miejscowego powinna zawierać:

- postanowienia wynikające z *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* wynikające głównie z art. 12 ust. 1 o publicznym transporcie zbiorowym (np. układ linii komunikacyjnych, rozmieszczenie przystanków, organizację rynku), zastępując plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego,
- zasięgi i czas wprowadzenia stref czystego transportu (art. 40 *Ustawy o elektromobilności*)
- zasięgi i harmonogram wprowadzania stref płatnego postoju lub śródmiejskie strefy płatnego postoju (art. 13b *Ustawy o drogach publicznych*)
- standardy urbanistyczne w zakresie parkowania (art. 19 *Ustawy o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących*).

W optymalnych warunkach gmina powinna zyskać również możliwość stanowienia prawa miejscowego w zakresie wykorzystania pasa drogowego na rzecz mobilności współdzielonej (Lubaś 2021), standardy techniczne infrastruktury pieszej i rowerowej, uściślające przepisy ogólnopolskie (Hyła 2021) czy zasady konsultacji społecznych projektów drogowych.

Część normatywna w zakresie aktów kierownictwa wewnętrznego musi natomiast uwzględniać następujące istniejące uwarunkowania ustawowe:

- plan rozwoju dróg, o którym mowa w art. 35 ust. 1 *Ustawy o drogach publicznych*,
- plan rozwoju stacji ładowania, jeśli spełnione są przesłanki ustawowe z art. 62 *Ustawy o elektromobilności*.

Ponadto PZMM w części aktów kierownictwa wewnętrznego powinien zawierać m.in.:

- program budowy dróg rowerowych (stanowiący harmonogram inwestycyjny wynikający z kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej z art. 1 pkt 4 ust. 3 *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* w powiązaniu z wieloletnią prognozą finansową),
- zakres przestrzenny i harmonogram działań na rzecz uspokojenia ruchu (np. wskazując obszary miasta do objęcia strefami ograniczonej prędkości lub strefami zamieszkania),
- wytyczne w zakresie kształtowania przestrzeni publicznej, małej architektury, zieleni przyulicznej itp. (niesprzeczne z uchwałą krajobrazową),
- wytyczne wobec polityki parkingowej instytucji podległych miastu, dysponujących terenami niebędącymi drogami publicznymi (np. opłaty za postój, preferencje dla współdzielenia pojazdów itp.),
- zasady promocji zrównoważonego transportu.

## 10. Rozwijanie kompetencji kadr i zdolności instytucjonalnej urzędu

Warunkiem koniecznym do poprawy planowania i wdrażania polityki zrównoważonej mobilności w polskich miastach i ich obszarach funkcjonalnych jest stopniowe zwiększanie kompetencji kadr poszczególnych urzędów. Zasób kompetencyjny, wymagający wsparcia, to nie tylko zagadnienia merytoryczne, związane z polityką mobilności, ale także kwestie otwartości w ramach współpracy z mieszkańcami czy też racjonalizacja zakresu zleceń zewnętrznych oraz współpraca i nadzór nad wykonawcami poszczególnych prac cząstkowych.

Nade wszystko jednak potrzebna jest – w szczególności względem mniejszych samorządów – zmiana podejścia podmiotów odpowiedzialnych za dystrybucję wsparcia unijnego. Sytuacja, w której jedynie „prawidłowo” przygotowany plan zrównoważonej mobilności miejskiej otwiera drzwi w konkursach na dotacje unijne (i inne) na mniejsze jednostki, w naturalny sposób „szczuplejsze” pod kątem zasobów kadrowych, może zwyczajnie działać paraliżująco na nie. Obrany kierunek, w którym przybliży się wszystkim zainteresowanym arkana tworzenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej, z pewnością przyczyni się może niekoniecznie bezpośrednio do tego, że samorzady będą samodzielnie przystępować do przygotowania projektów planów zrównoważonej mobilności miejskiej (choć niektóre tak), ale przynajmniej dysponować będą lepszym przygotowaniem do nadzoru nad wykonywaniem planu zrównoważonej mobilności miejskiej przez podmioty zewnętrzne.

Tab. 4. Rekomendacje w podziale na adresatów

Rekomendacja	Adresat				
	Komisja Europejska	Rząd	samorząd		Środowiska eksperckie
			Regionalny	Lokalny	
Ograniczenie programów rozwoju sieci drogowej	x	x			
Zmiana podejścia do zagadnienia zarządzania parkingami		x		x	
Racjonalne adresowanie wyzwań nowej mobilności				x	x
Przenoszenie kosztów suburbanizacji na samorządy zwiększające bazę podatkową w jej wyniku	x	x	x	x	x
Oferta przewozów kolejowych zorientowana na zrównoważoną mobilność miejską i aglomeracyjną		x	x		
Prospektywne zarządzanie korytarzami rozbudowy komunikacji szynowej				x	
Preferencje dla podmiotów gospodarczych rezygnujących z samochodowej obsługi transportowej		x		x	
Zmiana sposobu sporządzania planów transportowych		x	x	x	
Redefinicja roli SUMP		x	x	x	
Rozwijanie kompetencji kadr i zdolności instytucjonalnej urzędu			x	x	

Źródło: opracowanie własne

# ANEKS METODYCZNY

## Problem badawczy:

Zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej w źródłach polityki transportowej miasta.

## Przedmiot badań:

Przedmiotem badań jest polityka transportowa miasta, rozumiana jako pewien korpus wzajemnie powiązanych (i uwarunkowanych) dokumentów, ukierunkowanych na zarządzanie transportem i mobilnością w mieście – wskazujących, co dla gminy oznacza zrównoważona mobilność i określających cele i działania w kierunku realizacji tego paradygmatu.

## Cel badań:

### Cel główny

Charakterystyka źródeł i uwarunkowań polityki transportowej na podstawie dokumentów z poziomu europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego.

### Cele szczegółowe

1. Ekspercka charakterystyka korpusu dokumentów określających lub stanowiących politykę transportową miasta (europejskich, krajowych, regionalnych i lokalnych).
2. Identyfikacja funkcjonujących w polskich miastach dokumentów – źródeł polityki transportowej.
3. Ustalenie, w jaki sposób miasta definiują w swoich dokumentach transportowych (wybranych spośród zidentyfikowanych w pkt. 2) zrównoważoną mobilność.
4. Ustalenie, jakiego rodzaju działania proponuje się podjąć w wybranego typu dokumentach, by realizować założenia paradygmatu zrównoważonej mobilności.

## Pytania badawcze:

- a) Jaki jest podstawowy korpus dokumentów warunkujących prowadzenie polityki transportowej miasta (gminy)?
- b) Jakie są wzajemne powiązania pomiędzy dokumentami określającymi politykę transportową miasta (gminy)?
- c) Jakiego rodzaju dokumenty dotyczące polityki transportowej funkcjonują w mieście (gminie)?
- d) W jaki sposób definiowana jest zrównoważona mobilność w wybranych, funkcjonujących w mieście (gminie) dokumentach dotyczących polityki transportowej?
- e) Jakie są najczęściej proponowane kierunki działań dotyczące wdrażania zrównoważonej mobilności w wybranych dokumentach dotyczących polityki transportowej w mieście (gminie)?



## Badana zbiorowość:

- a) W zakresie badania ankietowego – miasta (gminy miejskie i miejsko-wiejskie) powyżej 5000 mieszkańców, wg stanu na czerwiec 2021 r., w zakresie identyfikacji dokumentów związanych z polityką rowerową. Podział na kategorie wielkościowe wg liczebności mieszkańców (w tys.):
- miasta małe (5–20 tys.),
  - miasta średnie (20–100 tys.),
  - miasta duże (>100 tys.).

Należy zwrócić uwagę, iż o tym czy gmina miejsko-wiejska sytuuje się w kategorii „miast” małych lub średnich, decyduje populacja obszaru miejskiego tej gminy. W ten sposób gmina licząca np. 25 tys. mieszkańców zaliczona zostaje do miast małych, jeśli jej obszar miejski liczy 15 tys. mieszkańców. Miasta wojewódzkie, również prezentowane w zestawieniach, zawierają się w kategorii miast dużych.

- b) W zakresie analizy danych zastanych – **nie dotyczy:** do analizy wybrano dokumenty zidentyfikowane jako źródła polityki transportowej: plany mobilności (N), polityki mobilności (N), plany transportowe (N), polityki parkingowe (N), strategie elektromobilności (N). Uwaga – skupiano się na treści dokumentów, a nie na konkretnym mieście związanym z tym dokumentem.

## Techniki badawcze i źródła informacji:

1. **Technika ankiety** – narzędzie w formie formularza<sup>31</sup> wysłane drogą mailową do urzędów miast (gmin miejskich i miejsko-wiejskich) pow. 5000 m.
2. **Analiza dokumentów zastanych**

Wybór i omówienie, patrz: dokumenty wykazane w *Załącznikach 2 i 3*

## Zwrotność kwestionariuszy:

Tab. 5. Zwrotność kwestionariuszy

Kategoria wielkościowa miasta (wg GUS – stan na czerwiec 2021 r.)	miasta małe 5–20 tys.	miasta średnie 20–100 tys.	miasta duże >100 tys.	miasta wojewódzkie	miasta ogółem
<b>N w zbiorowości</b>	365	180	37	18	582
<b>N zwrotu</b>	317	161	32	15	510
<b>% zwrotu</b>	86,8%	89,4%	86,5%	83,3%	87,6%

Źródło: opracowanie Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR na podstawie BDL GUS

## Zastrzeżenia:

Pomimo dołożenia wszelkich starań, jeśli chodzi o jakość zaprezentowanego materiału, nie uniknięto pewnych niespójności. Największe zastrzeżenia dotyczą statystyk dotyczących przyjętych przez miasta dokumentów. Badanie prowadzone było wg stanu na dzień 31.12.2021 r. Stąd w statystykach

<sup>31</sup> Patrz: *Załącznik 1*.

nie uwzględniliśmy miast, które w odpowiedzi na zadane pytanie (9 w kwestionariuszu, patrz zał. 1) zadeklarowały dokumenty, które:

- były jedynie projektami,
- obejmowały okres obowiązywania nieaktualny względem interesującego nas stanu prawnego (np. 2016–2020),
- przyjęte były *de facto* przez samorządy wojewódzkie lub powiatowe.

Niemniej, w zakresie analizy treści (nie statystyk procentowych) niektóre z takich dokumentów brano pod uwagę jako funkcjonujące w gminie, w celu odmalowania w miarę pełnego obrazu tego, jak zrównoważona mobilność funkcjonuje w praktyce polskich samorządów.

Opisany problem dotyczy pytania 9. formularza (Zał. 1), odnoszącego się do dokumentów „przyjętych” przez gminę, tymczasem miasta podawały również plany i strategie „funkcjonujące” w gminie ze względu na to, że zostały opracowane dla stowarzyszenia JST, związku czy przygotowane dla subregionu (woj. śląskie) lub miasta i jego obszaru funkcjonalnego (jeśli gmina w tym obszarze się znajduje) – ważne było, żeby wciąż pozostawać na poziomie gminy, stąd nie uwzględniono dokumentów przyjmowanych na poziomie powiatu lub województwa.

Co do zasady bowiem, dokumenty przyjmowane przez stowarzyszenia, związki gmin czy obszary metropolitalne dotyczą koordynacji, współpracy czy wspólnej realizacji zadań ustawowo powierzonych gminom (np. lokalnego transportu publicznego). W praktyce takie dokumenty dotyczą np. kształtowania wspólnej oferty publicznego transportu zbiorowego miasta rdzeniowego i gmin podmiejskich czy planów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury, np. aglomeracyjnych sieci dróg rowerowych.

Dokumenty wojewódzkie czy powiatowe ze swej natury są ograniczone do kompetencji powierzonych ustawowo samorządom tych szczebli, np. transportu regionalnego (międzypowiatowego, głównie kolejowego) i subregionalnego (międzygminnego, głównie autobusów regionalnych, tzw. PKS-ów). Wprawdzie na obszarze miejskich obszarów funkcjonalnych następuje silna korelacja systemów transportu lokalnego, subregionalnego i regionalnego, to jednak ze względu na koszty, wynikające m.in. z różnorodnego systemu refinansowania ulg ustawowych, samorządy nieczęsto tworzą wspólną ofertę taryfową obejmującą komunikację miejską, autobusy regionalne i koleje regionalne. Szczególnie sceptyczne nastawienie panuje w stosunku do integracji z ofertą autobusów regionalnych.

Z tego względu zamiast o dokumentach „przyjętych”, rozdział „polityka transportu i mobilności w badaniach” w zakresie statystyk traktuje o dokumentach funkcjonujących w miastach z racji ich przyjęcia na poziomie gminy lub w ramach związków lub stowarzyszeń. W zakresie analizy treści brano jednak pod uwagę niektóre z pozostałych dokumentów, o ile zadeklarowano je w kwestionariuszu.

Ostatnia uwaga dotyczy dokumentu pn. „polityka mobilności”. Jak wskazano w części analitycznej tego raportu, pytanie o przyjęcie takiego dokumentu interpretowane było przez respondentów ogólnie lub szczegółowo. W podejściu ogólnym podawano wszelkie dokumenty, które zdaniem miasta składają się na mobilności. Tym samym wśród odpowiedzi znajdowały się zarówno plany transportowe, jak i plany zrównoważonej mobilności – pomimo tego, że możliwość zadeklarowania tych dokumentów pojawiała się w formularzu w stosownym miejscu. W takim przypadku podawane odpowiedzi rekodowano w ten sposób, że przenoszono udzielone.

## Podziękowania

Badanie prowadzone na potrzeby niniejszego raportu poprzedzone zostało spotkaniem eksperckim, zorganizowanym online w lutym 2022 r., na którym dyskutowano nad źródłami polityki transportowej miasta oraz potrzebami badawczymi w tym zakresie.

Udział w spotkaniu wzięli, poza autorami, również:

- dr Marcin Połom, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Nauk Społecznych, Uniwersytet Gdański,
- dr Karol Janas, Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR,
- Marcin Hyła, Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów,
- Paweł Górny, Bydgoski Ruch Miejski,
- Monika Kozłowska-Święconek, Dyrektor Biura Zrównoważonej Mobilności, Departament Infrastruktury i Transportu um Wrocławia.

Autorzy dziękują za szereg cennych uwag, które pomogły przygotować się do procesu pozyskiwania danych.

# LITERATURA

- Banister D., 2005, *Unsustainable Transport: City Transport in the New Century*, Routledge, Londyn.
- Beim M., Błażeczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A., 2019, *Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie pilskim*, Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 22 (4), 95–118.
- Chyba A., Starowicz W., 2000, *Wybrane aspekty kształtowania systemu transportowego regionu i zarządzania nim*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, 77, 239–254.
- Dydkowski G., Tomanek R., 1995, *Strategia przekształceń komunikacji miejskiej w aglomeracji katowickiej*, Transport Miejski, 1, 5–6.
- Hyła M., 2023, *Polityka rowerowa polskich miast*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.
- Kozak M., 2016, *Zintegrowane Inwestycje Terytorialne jako eksperyment*, Studia Regionalne i Lokalne, 3, 50–69.
- Łada M., 2015, *Integracja taryfowa w obszarach metropolitarnych jako istotny element kształtowania oferty transportu zbiorowego w miastach*, referat wygłoszony na konferencji organizowanej w dn. 23–24 kwietnia 2015 r. – Konferencja Kół Naukowych Transportu KoKoNaT, Zakład Systemów Komunikacyjnych, Politechnika Krakowska. Dostępne na: <https://wilis.pg.edu.pl/documents/2336321/48297370/Maciej-%C5%81ada-Integracja-taryfowa-w-obszarach-metropolitarnych-jako-istotny-element-kszt%C5%82towania-oferty-transportu-zbiorowego-w-miastach.pdf> [data dostępu: 31.10.2022].
- Mazur B., 2016, *Integracja taryfowo-biletowa transportu miejskiego i kolei jako element kompleksowej integracji systemów transportowych*, Biuletyn Komunikacji Miejskiej, 139, 44–58.
- Molecki B., Sienkiel M., 2005, *Preferencje dla komunikacji zbiorowej w teorii i praktyce*, Transport Miejski i Regionalny, 1, 29–32.
- Moreno C., 2020, *Vie urbaine et proximité à l'heure du COVID-19?*, Éditions de l'Observatoire, Paryż.
- Rupprecht Consult (red.), 2019, *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition*. Dostępne na: [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_2019\\_interactive\\_document\\_1.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf) [data dostępu: 8.11.2022].
- Štraub D., Pistelok P., 2022, *Mobilność współdzielona. Sposoby zarządzania hulajnogami elektrycznymi w miastach na prawach powiatu*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.
- Beim M., 2021, *Teoretyczne podstawy koncepcji miasta piętnastominutowego w kontekście debaty o związkach planowania przestrzennego i polityki transportowej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 24 (1), 57–63.

## Źródła internetowe

---

- Hyła M., 2021, *Nowelizacja ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, Krajowa Polityka Miejska 2030, karta rozwiązania. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/aktualizacja-kpm-wyzwania-i-rozwiazania/mobilnosc-wyzwania-i-rozwiazania> [data dostępu: 17.03.2023].

- Lubaś M., 14.04.2021., *Narzędzia wspierające mikromobilność*, Krajowa Polityka Miejska 2030: Karta rozwiązania. Dostępne na: <https://obserwatorium.miasta.pl/aktualizacja-kpm-wyzwania-i-rozwiazania/mobilnosc-wyzwania-i-rozwiazania> [data dostępu: 17.03.2023]
- Rower cargo dla mieszkańców, b.d., Mobilna Gdynia. Dostępne na: <https://mobilnagdynia.pl/rower-cargo> [data dostępu: 19.02.2023].
- Rozkłady autobusowe, b.d., Koleje Małopolskie. Dostępne na: <https://www.kolejemalopolskie.com.pl/pl/rozklad-jazdy/rozklady-autobusowe> [data dostępu: 17.03.2023]
- Sustainable Transport System*, *SUMP Glossary*, 28.05.2019, Eltis. The Urban Mobility Observatory. Dostępne na: <https://www.eltis.org/glossary/sustainable-transport-system> [data dostępu: 31.01.2023].
- Naukowcy z PAN: Polacy są zbyt mało aktywni fizycznie*, 27.02.2021, Naukawpolsce.pl. Dostępne na: <https://naukawpolsce.pl/aktualnosci/news%2C86614%2Cnaukowcy-z-pan-polacy-sa-zbyt-malo-aktywni-fizycznie.html> [data dostępu: 6.01.2023].
- BDL GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> [data dostępu: 24.08.2022]

## Akty prawne i akty kierownictwa wewnętrznego

---

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. uchwalona przez Zgromadzenie Narodowe w dniu 2 kwietnia 1997 r., przyjęta przez Naród w referendum konstytucyjnym w dniu 25 maja 1997 r., podpisana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 16 lipca 1997 r. (Dz.U. z 1997 r. nr 78, poz. 483 ze zm.).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006. (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/320). Dostępne na: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj/pol> [data dostępu: 13.01.2023].
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające Rozporządzenie (WE) nr 1084/2006 (Dz. Urz. UE seria L 347/281z dnia 20.12.2013 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 (Dz. Urz. UE seria L 347/289 z dnia 20.12.2013 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE seria L 231/159 z dnia 30.06.2021)
- Ministerstwo Środowiska, 2015, *Wytyczne do opracowania wojewódzkich, powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska*, Warszawa. Dostępne na: [https://bip.mos.gov.pl/fileadmin/user\\_upload/bip/strategie\\_plany\\_programy/Wytyczne\\_do\\_programow\\_ochrony\\_srodowiska\\_wersja\\_zatwierdzona\\_02\\_09\\_2015\\_grafik.pdf](https://bip.mos.gov.pl/fileadmin/user_upload/bip/strategie_plany_programy/Wytyczne_do_programow_ochrony_srodowiska_wersja_zatwierdzona_02_09_2015_grafik.pdf) [data dostępu: 31.10.2022].

- Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, 2018, *Program rządowy „Dostępność Plus” 2018–2025*, Warszawa. Dostępne na: [https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/97063/Program\\_Dostepnosc\\_Plus.pdf](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/97063/Program_Dostepnosc_Plus.pdf) [data dostępu: 11.01.2023].
- Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, 2022, *Krajowa Polityka Miejska 2030*. Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030 (Dz.U. z 2022 r. poz. 746).
- Obwieszczenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r. (MP 2021, poz. 264).
- Uchwała nr 67 Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2019 r. w sprawie przyjęcia „Polityki ekologicznej państwa 2030 – strategii rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej” (M.P. 2019, poz. 794).
- Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 23 grudnia 2019 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (Dz.U. z 2019 r. poz. 2538).
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”* (Dz.U. z 2002 r. nr 100 poz. 908).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 nr 117 poz. 684).
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, 2019. Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (MP 2019, poz. 1054). Dostępne na: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20190001054> [data dostępu: 31.10.2022].
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. (MP 2013, poz. 75). Dostępne na: <https://monitorpolski.gov.pl/MP/2013/75> [data dostępu: 12.01.2023].
- Uchwała nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”.
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2018 r. poz. 317 ze zm.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 ze zm.).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 1985 r. nr 14, poz. 60 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2023 r. poz. 225).
- Ustawa z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2003 r. nr 200, poz. 1953).
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001 r. nr 62 poz. 627, ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r. nr 80, poz. 717 ze zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. (Dz.U. z 1997 r. nr 98, poz. 602 ze zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988 ze zm.).
- Uchwała nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie przyjęcia zasad polityki transportowej dla Krakowa. Dostępne na: [https://www.bip.krakow.pl/\\_inc/rada/uchwaly/show\\_pdf.php?id=3809](https://www.bip.krakow.pl/_inc/rada/uchwaly/show_pdf.php?id=3809) [data dostępu: 31.01.2023].
- Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz.U. z 2018 r., poz. 1496).
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 1998 r. nr 91, poz. 578 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r., poz. 1356).
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 1990 r. nr 16, poz. 95 ze zm.).

- Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r., poz. 1693).
- Ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 1045 ze zm.).
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2015 r., poz. 1777 – w brzmieniu pierwotnym oraz ze zm.).
- Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014--2020.* Załącznik do uchwały nr 7/238/18 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21.02.2018. Dostępne na: [https://www.kujawsko-pomorskie.pl/pliki/2018/planowanie/20180705\\_uchwala/za-lacznik\\_zalozenia.pdf](https://www.kujawsko-pomorskie.pl/pliki/2018/planowanie/20180705_uchwala/za-lacznik_zalozenia.pdf) [data dostępu: 12.01.2023].
- Obwieszczenie Wojewody Śląskiego z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia statutu Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego z siedzibą w Bielsku-Białej (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2017 r., poz. 1925).
- Obwieszczenie Wojewody Tarnowskiego z dn. 15 lipca 1992 r. w sprawie ogłoszenia statutu związku komunalnego (Dz. Urz. Woj. Tarnowskiego z 1992 r., nr 4 poz. 91).
- Obwieszczenie Wojewody Pomorskiego z dnia 5 marca 2012 r. w sprawie ogłoszenia informacji o wyrejestrowaniu Związku Celowego Powiatów Lęborskiego i Słupskiego z siedzibą w Lęborku z rejestru związków powiatów (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2012 r., poz. 1143).
- Ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 1045).
- Uchwała nr VI/39/15 Rady Miejskiej Wodzisławia Śląskiego z dnia 25 lutego 2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Wodzisławia Śląskiego”.
- Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2022 r., poz. 1225).
- Uchwała nr XVI/128/15 Rady Miejskiej w Głogowie z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz sposobu ich pobierania. Dostępne na: [https://glogow.bip.info.pl/dokument\\_druk.php?iddok=3665&idmp=375&r=](https://glogow.bip.info.pl/dokument_druk.php?iddok=3665&idmp=375&r=) [data dostępu: 22.02.2023].
- Uchwała nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska*. Dostępne na: <https://www.brg.gda.pl/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego-miasta-gdanska> [data dostępu: 22.02.2023].
- Komisja Europejska, 28.03.2011, *Białą Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. [KOM (2011) 144 wersja ostateczna]. Dostępne na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=PL> [data dostępu: 31.10.2022].
- Komisja Europejska, 17.12.2013, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”* [COM (2013) 913 final]. Dostępne na: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.01/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.01/DOC_1&format=PDF) [data dostępu: 31.10.2022].
- Zarządzenie nr 20/2/2017 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania oraz sposobu wdrażania dokumentu „Lubelskie Standardy Pieszce. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie”.
- Komisja Europejska, 11.12.2019, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. „Europejski Zielony Ład”* [COM (2019) 640

final]. Dostępne na: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0016.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0016.02/DOC_1&format=PDF) [data dostępu: 31.10.2021]

Komisja Europejska, 9.12.2020, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”* [COM (2020) 789 final]. Dostępne na: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0013.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0013.02/DOC_1&format=PDF) [data dostępu: 31.10.2021].

Komisja Europejska, 14.07.2021, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Gotowi na 55”: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej* [COM (2021) 550 final]. Dostępne online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550&from=PL> [data dostępu: 31.10.2021].

Komisja Europejska 14.12.2021, *Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej” z 14 grudnia 2021 r.* [COM (2021) 811 końcowy].

## Inne

---

„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., b.d., *Warunki oferty pozataryfowej Bilet Zintegrowany ŁKA + PKS (obowiązujące od 1 stycznia 2023 roku)*. Dostępne na: [https://lka.lodzkie.pl/\\_data/Dokumenty/Taryfa/2023/oferta-Bilet\\_ZintegrowanyLKA%2BPKS\\_obowiazujaca\\_od\\_1\\_stycznia\\_2023r..pdf](https://lka.lodzkie.pl/_data/Dokumenty/Taryfa/2023/oferta-Bilet_ZintegrowanyLKA%2BPKS_obowiazujaca_od_1_stycznia_2023r..pdf) (data dostępu: 17.03.2023).



# SPIS RYCIN I TABEL

- Ryc. 1. Miejsce SZRT2030 w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju / 15
- Ryc. 2. Uwarunkowania polityki transportowej / 18
- Ryc. 3. Zależności pomiędzy dokumentami w kontekście planowania mobilności / 25
- Ryc. 4. Propozycja hierarchii dokumentów miejskich w kontekście polityki mobilności / 32
- Ryc. 5. Przyjęcie lub funkcjonowanie w mieście dotyczących polityki transportowej / 35
- Tab. 1. Rodzaje dokumentów związanych z polityką transportową w miastach / 35
- Ryc. 6. Wybrane dokumenty opracowane dla więcej niż jednej gminy / 36
- Ryc. 7. Różnice strukturalne współpracy międzygminnej w ramach poszczególnych dokumentów mobilnościowych / 37
- Tab. 2. Miasta deklarujące przyjęcie dokumentem polityki mobilności (wybór) / 38
- Tab. 3. Miasta z „polityką parkingową” / 50
- Ryc. 8. Wybrane działania z zakresu polityki parkingowej / 53
- Ryc. 9. Śródmiejska strefa płatnego parkowania w miastach pow. 100 tys. m. / 54
- Ryc. 10. Prowadzenie statystyk miejsc parkingowych / 54
- Ryc. 11. Prowadzenie statystyk miejsc parkingowych (wg typów odpowiedzi) / 59
- Tab. 4. Rekomendacje w podziale na adresatów / 70
- Tab. 5. Zwrotność kwestionariuszy / 72

# ZAŁĄCZNIK 1. KWESTIONARIUSZ ANKIETY (FRAGMENT)

## c) POLITYKA TRANSPORTOWA I ROWEROWA

9. Proszę wskazać przyjęte przez gminę dokumenty, określające politykę transportową:		Proszę podać link lub sygnaturę i datę dokumentu w ostatniej wersji:
„X”	(proszę zaznaczyć „X” odpowiednie opcje poniżej)	(proszę uzupełnić informacje dla odpowiednich opcji poniżej)
	polityka mobilności	
	polityka parkingowa	
	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	
	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego (zgodnie z <i>Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym?</i> )	
	polityka rowerowa	
	standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej	
	studium lub koncepcja tras rowerowych	
	strategia elektromobilności	
	zasady (standardy) projektowania uniwersalnego	
	polityka ruchu pieszego	
	inne dokumenty – jakie?	
	nie przyjęto żadnego z powyższych dokumentów	

## D) PARKOWANIE

W mieście funkcjonuje:	
„X”	(proszę zaznaczyć „X” odpowiednie opcje poniżej)
	strefa płatnego parkowania
	śródmiejska strefa płatnego parkowania (dot. miast pow. 100 tys. m.)
	płatne parkowanie na drogach wewnętrznych w zarządzie gminy
	parkingi „Park&Ride” (parkuj i jedź) przy przystankach, pętłach lub dworcach
	parkingi buforowe wokół śródmieścia/centrum
	żadna z powyższych

### 16. Czy miasto (gmina) prowadzi statystyki (analizy) liczby miejsc parkingowych na własnym terenie?

„X”	(proszę zaznaczyć „X” odpowiednią opcję poniżej)
	Nie
	Tak
	(proszę zaznaczyć „X” odpowiednią opcję poniżej)
	tylko dostępnych na terenach publicznych (ulice, miejskie parkingi itp.)
	zarówno dostępnych na terenach publicznych, jak i prywatnych

## ZAŁĄCZNIK 2. NAJWAŻNIEJSZE DOKUMENTY STRATEGICZNE, POLITYCZNE I IMPLEMENTACYJNE ZWIĄZANE Z POLITYKĄ TRANSPORTOWĄ MAJĄCE UMOCOWANIE NA POZIOMIE GMINY

Nazwa dokumentu	Charakter aktu	Postanowienia	Adresaci	Nazwa ustawy (Podstawa prawna)
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	Akt kierownictwa wewnętrznego	Redukcja transportochłonności struktur przestrzennych	Obligatoryjnie, wszystkie gminy	Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (od nowelizacji w 2015 r. – <i>Ustawa o rewitalizacji</i> )
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	Akt kierownictwa wewnętrznego	Zapewnianie w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego kompleksowego rozwiązania problemów zabudowy miast i wsi, ze szczególnym uwzględnieniem m.in. systemów transportowych i komunikacji publicznej.	Obligatoryjnie, wszystkie gminy	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.
Miejscowy plan rewitalizacji	Akt prawa miejscowego	Możliwość wprowadzenia organizacji ruchu na drogach publicznych, która będzie sprzyjać procesowi rewitalizacji	Fakultatywnie wszystkie gminy, które wyznaczyły obszar rewitalizacji i uchwaliły program rewitalizacji.	Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (od nowelizacji w 2015 r. – <i>Ustawa o rewitalizacji</i> )

Nazwa dokumentu	Charakter aktu	Postanowienia	Adresaci	Nazwa ustawy (Podstawa prawna)
Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego (plan transportowy)	Akt prawa miejscowego	Sieć komunikacyjna, ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; przewidywane finansowanie usług przewozowych; preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; zasady organizacji rynku przewozów; pożądaný standard usług; sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania. Ustalenia planu transportowego podejmowane są po analizach przestrzennych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych.	Obligatoryjnie gminy liczące co najmniej 50 000 mieszkańców. Gminy, którym powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców. Związki międzygminne obejmujące obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców. Powiaty liczące co najmniej 80 000 mieszkańców. Powiaty, którym powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców. Związki powiatów obejmujące obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców. związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców.	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Plany rozwoju sieci drogowej	Akt kierownictwa wewnętrznego	Przebieg i klasy dróg celem rezerwacji miejsca w planowaniu przestrzennym.	Obligatoryjnie wszyscy zarządcy dróg publicznych, w tym wójt/burmistrz/prezydent oraz starosta.	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (od nowelizacji w 2003 r. – ustawą z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2003 nr 200 poz. 1953)
------------------------------	-------------------------------	--	---	---

Nazwa dokumentu	Charakter aktu	Postanowienia	Adresaci	Nazwa ustawy (Podstawa prawna)
Uchwała o ustanowieniu strefy płatnego postoj	Akt prawa miejscowego	Wprowadzenie obszaru, na którym w dni powszednie pobiera się opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych. Ustawodawca określa katalog instytucji wyłączonych z obowiązku wnoszenia opłat, np. Służby Wywiadu Wojskowego.	Fakultatywnie, każda gmina, która posiada obszary charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych. Uzasadniać to muszą to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (pierwotnie ustawa mówiła o opłatach za parkowanie samochodów, a nie strefach płatnego postoj, pojęcie strefy płatnego parkowania pojawiło się na mocy nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw)
Uchwała o ustanowieniu śródmiejskiej strefy płatnego postoj	Akt prawa miejscowego	Te same oczekiwania co w przypadku stref płatnego postoj, jednak obwarunkowane działaniami na rzecz polityki transportowej. Minimum 65% wpływów z ŚSPP przeznaczane na alternatywny wobec samochodu transport lub zieleni przyuliczną.	Fakultatywnie, gminy liczące powyżej 100 000 mieszkańców, na obszarze funkcjonalnego śródmieścia, jeśli wprowadzenie samej strefy płatnego postoj może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska. Wprowadzenie ŚSPP wymaga uprzednich analiz rotacji samochodów.	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (od nowelizacji w 2019 dokonanej na mocy Ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw
Program budowy stacji gazu ziemnego jako wyodrębniona część planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe	Strategia rozwoju przedsiębiorstwa	Liczba planowanych stacji gazu ziemnego (CNG lub LNG). Parametry i lokalizacje stacji.	Obligatoryjnie operator systemu dystrybucji gazu, dla gmin zlokalizowanych na swoim terenie działania, których liczba mieszkańców wynosi 100 000 oraz liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 60 000 i wskaźnik motoryzacji wynosi min. 400 s.o./1000 mieszkańców.	Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Nazwa dokumentu	Charakter aktu	Postanowienia	Adresaci	Nazwa ustawy (Podstawa prawna)
Plan ogólnodostępnych stacji ładowania	Akt kierownictwa wewnętrznego	Liczba i lokalizacja stacji ładowania samochodów elektrycznych, wraz z harmonogramem ich budowy.	Obligatoryjnie wójt, burmistrz, prezydent dla gmin zlokalizowanych na swoim terenie działania, których liczba mieszkańców wynosi 100 000 mieszkańców oraz liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 60 000 i wskaźnik motoryzacji wynosi min. 400 s.o./1000 mieszkańców, w których liczba stacji nie osiągnęła minimalnej wartości wskazanej w ustawie.	Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych
Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych.	Akt kierownictwa wewnętrznego	Analiza finansowo-ekonomiczna, oszacowanie efektów środowiskowych, analiza społeczno-ekonomiczna uwzględniająca wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.	Obligatoryjnie gminy i powiaty liczące co najmniej 50 000 mieszkańców, które świadczą lub zlecają usługę komunikacji miejskiej, a nie osiągnęły 30% udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem, we flocie.	Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych
Uchwała ustanawiająca strefę czystego transportu	Akt prawa miejscowego	Ustanowienie obszaru gminy dostępnego wyłącznie dla samochodów elektrycznych, napędzanych wodorem lub gazem ziemnym, a także samochodów instytucji enumeratywnie wyliczonych w ustawie (np. Agencji Wywiadu) czy w uchwale rady gminy, celem ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko.	Fakultatywnie, gminy posiadające w zarządzie drogi. Sprawę komplikuje fakt, że w gminach niebędących na prawach powiatu ruchem zarządza starosta.	Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych
Standardy urbanistyczne	Akt prawa miejscowego	Określenie maksymalnej odległości nowej inwestycji mieszkaniowej od przystanku publicznego transportu zbiorowego oraz liczby miejsc parkingowych niezbędnych dla obsługi realizowanej inwestycji mieszkaniowej.	Fakultatywnie, wszystkie gminy.	Ustawa dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących

Źródło: opracowanie własne, stan prawny na dzień 31 lipca 2022 r.

# ZAŁĄCZNIK 3. ANALIZOWANE AKTY, PLANY I STRATEGIE

Plan transportowy	1	Andrychów	VIA VISTULA Franek i Sapoń Sp. J.: Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Gminy Andrychów, Uchwała nr XX-153-20 Rady Miejskiej w Andrychowie z dnia 27.02.2020 r. Dostępne na: <a href="http://edziennik.malopolska.uw.gov.pl/eli/POL_WOJ_MP/2020/1800/ogl/pol/pdf">http://edziennik.malopolska.uw.gov.pl/eli/POL_WOJ_MP/2020/1800/ogl/pol/pdf</a> [data dostępu: 18.06.2022].
	2	Bełchatów	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego miasta Bełchatowa na lata 2016–2025, Uchwała nr XXIII/203/16 Rady Miejskiej w Bełchatowie z dnia 30.06.2016 r. Dostępne na: <a href="http://archiwumbip.belchatow.pl/bip/index.php?t=200&amp;id=39746">http://archiwumbip.belchatow.pl/bip/index.php?t=200&amp;id=39746</a> [data dostępu: 18.06.2022].
	3	Brwinów	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru, na którym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Brwinów. Uchwała nr XXXIV.308.2016 Rady Miejskiej w Brwinowie z dnia 29 listopada 2016 r. Dostępne na: <a href="http://edziennik.mazowieckie.pl/WDU_W/2017/945/oryginal/akt.pdf">http://edziennik.mazowieckie.pl/WDU_W/2017/945/oryginal/akt.pdf</a> [data dostępu: 15.06.2022].
	4	Bydgoszcz	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Bydgoszczy. Uchwała nr XLVI/968/13 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25.09.2013 r. Dostępne na: <a href="https://www.infor.pl/akt-prawny/U76.2013.130.0002965,uchwala-nr-xlvi96813-rady-miasta-bydgoszczy-w-sprawie-przyjecia-planu-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-miasta-bydgoszczy.html">https://www.infor.pl/akt-prawny/U76.2013.130.0002965,uchwala-nr-xlvi96813-rady-miasta-bydgoszczy-w-sprawie-przyjecia-planu-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-miasta-bydgoszczy.html</a> [data dostępu: 18.06.2022].
	5	Chrzanów	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie. Uchwała nr 2/11/2014 Zgromadzenia Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie z dnia 19.02.2014 r. Dostępne na: <a href="http://zkkm.pl/!data/Plan-transportowy/Plan_transportowy.pdf">http://zkkm.pl/!data/Plan-transportowy/Plan_transportowy.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	6	Dąbrowa Górnicza (GZM)	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz gmin, z którymi zawarto porozumienie w sprawie powierzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zadania własnego gmin, tj. pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Uchwała nr XXXIII/262/2021 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 17.03.2021 r. Dostępne na: <a href="https://www.bip.dabrowa-gornicza.pl/9860/DOKUMENT/148624">https://www.bip.dabrowa-gornicza.pl/9860/DOKUMENT/148624</a> [data dostępu: 18.06.2022].
	7	Ełk	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta i gminy Ełk oraz gminy Stare Juchy na lata 2019–2030. Uchwała nr IV/38/2019 Rady Miasta Ełku z dnia 27.02.2019 r. Dostępne na: <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/obj/28434_Dziennik_Urzedowy_1256_z_7.3.2019.pdf">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/obj/28434_Dziennik_Urzedowy_1256_z_7.3.2019.pdf</a> [data dostępu: 18.06.2022].
	8	Gdańsk	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014–2030. Uchwała nr XLIX/1104/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 27.02.2014 r. Dostępne na: <a href="https://baw.bip.gdansk.pl/UrządMiejskiwGdansk/document/528794/Uchwa%C5%82a-XLIX_1104_14">https://baw.bip.gdansk.pl/UrządMiejskiwGdansk/document/528794/Uchwa%C5%82a-XLIX_1104_14</a> [data dostępu: 18.06.2022].
	9	Gdynia	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni oraz w miastach i gminach objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016–2025. Uchwała nr XXVIII/936/21 Rady Miasta Gdyni z dnia 31.03.2021 r. Dostępne na: <a href="https://zkm-gdynia.pl">https://zkm-gdynia.pl</a> [data dostępu: 01.07.2022].

10	Kąty Wrocławskie	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Kąty Wrocławskie. Uchwała nr xxiii/308/16 Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich z dnia 23.07.2019 r. Dostępne na: <a href="https://www.katywroclawskie.pl/sites/default/files/attachment/plan_transportowy_dla_gminy_katy_wroclawskie_23.07.2019.pdf">https://www.katywroclawskie.pl/sites/default/files/attachment/plan_transportowy_dla_gminy_katy_wroclawskie_23.07.2019.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
11	Kraków	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Uchwała nr Lxxx/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28.08.2013 r. Dostępne na: <a href="https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=57922">https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=57922</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
12	Krosno	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczynna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka. Uchwała nr xxxiv/686/16 Rady Miasta Krosna z dn. 21.10.2016 r. Dostępne na: <a href="https://bip.umkrosno.pl/?c=mdTresc-cmPokazTresc-414-16131">https://bip.umkrosno.pl/?c=mdTresc-cmPokazTresc-414-16131</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
13	Lublin	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Uchwała nr 544/xx/2016 Rady Miasta Lublin z dnia 08.09.2016 r. Dostępne na: <a href="https://bip.lublin.eu/">https://bip.lublin.eu/</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
14	Nowa Sól	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Nowa Sól – Miasto w gminach Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego. Uchwała nr xxxiii/235/16 Rady Miejskiej w Nowej Soli z dnia 31.08.2016 r. Dostępne na: <a href="http://dzienniki.luw.pl/WDU_F/2016/1787/akt.pdf">http://dzienniki.luw.pl/WDU_F/2016/1787/akt.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
15	Nowy Sącz	<i>REFUNDA: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza. Uchwała nr LXIV/607/2014 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 18.03.2014 r. Dostępne na: <a href="https://www.nowysacz.pl/content/resources/urząd/rada_miasta/uchwaly/o6/2014_ROK/LXIV_SRMNS/u_lxiv_607_14_vi.pdf">https://www.nowysacz.pl/content/resources/urząd/rada_miasta/uchwaly/o6/2014_ROK/LXIV_SRMNS/u_lxiv_607_14_vi.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
16	Olkusz	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu na lata 2013–2023. Uchwała nr Lxxxviii/318/2012 Zgromadzenia Związku Komunalnych Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu z dnia 22.11.2012 r. Dostępne na: <a href="http://www.zkgkm-olkusz.pl/upload/plan%20transportowy%20ZKGKM%20Olkusz.pdf">http://www.zkgkm-olkusz.pl/upload/plan%20transportowy%20ZKGKM%20Olkusz.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
17	Olsztyn	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012–2017. Uchwała nr xxviii/509/12 Rady Miasta Olsztyna z dnia 21.12.2012 r., oprac. PTC Marcin Gromadzki. Dostępne na: <a href="https://www.zdzit.olsztyn.eu/pliki/Plan%20Rozwoju%20Transportu/Plan%20Rozwoju%20Transportu.pdf">https://www.zdzit.olsztyn.eu/pliki/Plan%20Rozwoju%20Transportu/Plan%20Rozwoju%20Transportu.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
18	Ostrów Wielkopolski	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasto Ostrów Wielkopolski. Uchwała nr xli/456/2021 Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego z dnia 25.11.2021 r. Dostępne na: <a href="http://g.ekspert.infor.pl/p/_dane/akty_pdf/U84/2021/340/9362.pdf">http://g.ekspert.infor.pl/p/_dane/akty_pdf/U84/2021/340/9362.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
19	Piotrków Trybunalski	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Piotrkowa Trybunalskiego na lata 2019–2028. Uchwała nr IV/41/19 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 30.01.2019 r. Dostępne na: <a href="http://dziennik.lodzkie.eu/WDU_E/2019/1250/akt.pdf">http://dziennik.lodzkie.eu/WDU_E/2019/1250/akt.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
20	Poznań	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014–2025. Uchwała nr LXIV/1010/vi/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 18.03.2014 r., oprac. PTC Marcin Gromadzki. Dostępne na: <a href="https://plantap.pl/assets/Uploads/Plan-Transportowy-Miasta-Poznania-na-lata-2014-2025.pdf">https://plantap.pl/assets/Uploads/Plan-Transportowy-Miasta-Poznania-na-lata-2014-2025.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>
21	Pruszków	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasta Pruszkowa na lata 2021–2027. Uchwała nr LI/497/2022 Rady Miasta Pruszkowa z dnia 27.01.2022 r. Dostępne na: <a href="https://bip.um.pruszkow.pl/uchwala/5018/uchwala-nr-li-497-2022">https://bip.um.pruszkow.pl/uchwala/5018/uchwala-nr-li-497-2022</a> [data dostępu: 01.07.2022].</i>



Plan transportowy	22	Pszczyna	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Pszczyna.</i> Uchwała nr XXIX/385/21 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 18.02.2021 r. Dostępne na: <a href="https://prawomiejscowe.pl/api/file/GetZipxAttachment/269/1781751/false/preview">https://prawomiejscowe.pl/api/file/GetZipxAttachment/269/1781751/false/preview</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	23	Rzeszów	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021–2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.</i> Uchwała nr XLIII/901/2021 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 23.02.2021 r., , oprac. PTC Marcin Gromadzki. Dostępne na: <a href="https://bip.erzeszow.pl/static/img/ko2/BRM/SESJE%202021/XLIII%20sesja-%2023%20lutego/Uchwa%C5%82a%20Nr%20XLIII-901-2021.pdf">https://bip.erzeszow.pl/static/img/ko2/BRM/SESJE%202021/XLIII%20sesja-%2023%20lutego/Uchwa%C5%82a%20Nr%20XLIII-901-2021.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	24	Starogard Gdański	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański na lata 2015–2025.</i> Uchwała nr XVI/157/2015 Rady Miasta Starogard Gdański z dnia 25.11.2015 r. Dostępne na: <a href="https://bip.starogard.pl/a,19308,plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-sieci-komunikacji-miejskiej-organi.html">https://bip.starogard.pl/a,19308,plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-sieci-komunikacji-miejskiej-organi.html</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	25	Wałbrzych	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Wałbrzych (aktualizacja).</i> Uchwała nr XXXVIII/430/21 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 15.07.2021 r. Dostępne na: <a href="http://zdkium.walbrzych.pl/pliki/plan_transportowy_aktualizacja_2021">http://zdkium.walbrzych.pl/pliki/plan_transportowy_aktualizacja_2021</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	26	Warszawa	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi.</i> Uchwała nr XI/198/2015 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 7 maja 2015 r. Dostępne na: <a href="https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2015/05/1572_xi1982015.pdf">https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2015/05/1572_xi1982015.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].
	27	Włocławek	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Włocławek.</i> Uchwała nr XXXV/71/2021 Rady Miasta Włocławek z dnia 22.06.2021 r. Dostępne na: <a href="http://www.edzienniki.bydgoszcz.uw.gov.pl/WDU_C/2021/3340/akt.pdf">http://www.edzienniki.bydgoszcz.uw.gov.pl/WDU_C/2021/3340/akt.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].
	28	Wrocław	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016–2022.</i> Uchwała nr XXXIV/713/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22.12.2016 r. Dostępne na: <a href="https://bip.um.wroc.pl/artukul/305/24996/plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-wroclawia-na-lata-2016-2022">https://bip.um.wroc.pl/artukul/305/24996/plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-wroclawia-na-lata-2016-2022</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	29	Zgierz	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Zgierzu.</i> Uchwała nr XLVIII/579/14 Rady Miasta Zgierza z dnia 24.04.2014 r. Dostępne na: <a href="https://www.prawomiejscowe.pl/UrządMiastaZgierza/document/59862/Uchwa%C5%82a-XLVIII_579_14">https://www.prawomiejscowe.pl/UrządMiastaZgierza/document/59862/Uchwa%C5%82a-XLVIII_579_14</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	30	Siechnice	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.</i> Uchwała nr XXXIV/713/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22.12.2016 r. Dostępne na: <a href="https://umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/Transport/Konsultacje_spoeczne/Plan_Transportowy.pdf">https://umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/Transport/Konsultacje_spoeczne/Plan_Transportowy.pdf</a> [data dostępu: 01.07.2022].
	PZMM	31	Blachownia
32		Bochnia	<i>Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta Bochnia na lata 2017–2025.</i> Uchwała nr XXX/239/17 Rady Miasta Bochnia z dnia 26.01.2017. Dostępne na: <a href="https://bip.malopolska.pl/umbochnia,a,1298872,uchwala-nr-xxx23917-rady-miasta-bochnia-z-dnia-26-stycznia-2017-r-w-sprawie-w-sprawie-przyjecia-zrow.html">https://bip.malopolska.pl/umbochnia,a,1298872,uchwala-nr-xxx23917-rady-miasta-bochnia-z-dnia-26-stycznia-2017-r-w-sprawie-w-sprawie-przyjecia-zrow.html</a> [data dostępu: 01.07.2022].

33	Chodzież	<i>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Chodzieży. Uchwała nr xxix/219/2020 Rady Miejskiej w Chodzieży z dnia 30.12.2020 r.</i> Dostępne na: <a href="https://www.prawomiejscowe.pl/Urza-dMiejskiwChodziezy/document/692064/Uchwa%C5%82a-XXIX_219_2020">https://www.prawomiejscowe.pl/Urza-dMiejskiwChodziezy/document/692064/Uchwa%C5%82a-XXIX_219_2020</a> [data dostępu: 02.07.2022].
34	Dębno	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla gminy Dębno. Uchwała nr xxxi/217/2016 Rady Miejskiej Dębna z dnia 30 listopada 2016 r.</i> Dostępne na: <a href="http://bip.debno.pl/strony/8409.dhtml">http://bip.debno.pl/strony/8409.dhtml</a> [data dostępu: 01.07.2022].
35	Gdańsk	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2030. Uchwała nr LV/1615/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 czerwca 2018 r.</i> Dostępne na: <a href="https://baw.bip.gdansk.pl/Urza-dMiejskiwGdansk/document/537693/Uchwa%C5%82a-LV_1615_18">https://baw.bip.gdansk.pl/Urza-dMiejskiwGdansk/document/537693/Uchwa%C5%82a-LV_1615_18</a> [data dostępu: 02.07.2022].
36	Gdynia	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni. Uchwała nr xxv/629/16 Rady Miasta Gdyni z dnia 26.10.2016 r.</i> Dostępne na: <a href="http://zkmgdynia.pl">Uchwała Nr XXV/629/16 z dnia 26 października 2016 r. (zkmgdynia.pl)</a> [data dostępu: 02.07.2022].
37	Gliwice	<i>PBS, MIT, IMS: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.</i> Dostępne na: <a href="https://www.google.com/url?sa=t&amp;rct=j&amp;q=&amp;esrc=s&amp;source=web&amp;cd=&amp;ved=2a-hUKewiCvSy23Kb9AhXyBBAlHewKD_cQFnoECAwQAw&amp;url=https%3A%2F%2Fmieniportal.uzp.gov.pl%2Fapi%2F%2Ffiles%2FDownload%2F6650701d-fc13-4046-a-379-8c391a05dbcd%2Fef9da69c-9566-4613-90b0-77fa86deab48&amp;usq=AOvVaw2UOoZ-gMzkhQQio9x_SpeD">https://www.google.com/url?sa=t&amp;rct=j&amp;q=&amp;esrc=s&amp;source=web&amp;cd=&amp;ved=2a-hUKewiCvSy23Kb9AhXyBBAlHewKD_cQFnoECAwQAw&amp;url=https%3A%2F%2Fmieniportal.uzp.gov.pl%2Fapi%2F%2Ffiles%2FDownload%2F6650701d-fc13-4046-a-379-8c391a05dbcd%2Fef9da69c-9566-4613-90b0-77fa86deab48&amp;usq=AOvVaw2UOoZ-gMzkhQQio9x_SpeD</a> [data dostępu: 21.02.2023].
38	Jaworzno	<i>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasta Jaworzna. Uchwała nr IX/117/2019 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 18 czerwca 2019 r.</i> Dostępne na: <a href="https://www.um.jaworzno.pl/pl/aktualnosci/2828/zapoznaj_sie_z_planem_mobilnosci_miejskiej.html">https://www.um.jaworzno.pl/pl/aktualnosci/2828/zapoznaj_sie_z_planem_mobilnosci_miejskiej.html</a> [data dostępu: 02.07.2022].
39	Kielce	<i>Plan Mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Uchwała nr xxxii/676/2016 Rady Miasta Kielce z dnia 20 października 2016 r.</i> Dostępne na: <a href="https://ztm.kielce.pl/pdf/PLAN%20MOBILNO%C5%9aCI.pdf">https://ztm.kielce.pl/pdf/PLAN%20MOBILNO%C5%9aCI.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].
40	Kluczbork	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Północnego Opolszczyzny. Uchwała nr 1/III/2016 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Subregion Północny Opolszczyzny z dnia 22 sierpnia 2016 r.</i> Dostępne na: <a href="https://rudniki.pl/download/attachment/13412/sspo_plan_mobilnosci_v18-08_2.pdf">https://rudniki.pl/download/attachment/13412/sspo_plan_mobilnosci_v18-08_2.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].
41	Konin	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Konina. Uchwała nr 450 Rady Miasta Konina z dnia 25.11.2020 r.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.konin.eu/bipredaktor/uchwaly_VIII/uchwala_nr_450_1615386019.pdf">https://bip.konin.eu/bipredaktor/uchwaly_VIII/uchwala_nr_450_1615386019.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].
42	Lublin	<i>Plan Mobilności Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2017–2025. Uchwała nr 1075/XLI/2018 Rady Miasta Lublin z dnia 22.03.2018 r.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.lublin.eu/rada-miasta-lublin/uchwaly-rm-lublin/vii-kadencja-rady-miasta-lublin-2014-2018/se-sja-nr-xli-z-dnia-22-03-2018/uchwala-nr-1075xli2018-rady-miasta-lublin-z-dnia-22-marca-2018-r-w-sprawie-przyjecia-planu-mobilnosci-lubelskiego-obszaru-funkcjonalnego-na-lata-2017-2025,53,26899,2.html">https://bip.lublin.eu/rada-miasta-lublin/uchwaly-rm-lublin/vii-kadencja-rady-miasta-lublin-2014-2018/se-sja-nr-xli-z-dnia-22-03-2018/uchwala-nr-1075xli2018-rady-miasta-lublin-z-dnia-22-marca-2018-r-w-sprawie-przyjecia-planu-mobilnosci-lubelskiego-obszaru-funkcjonalnego-na-lata-2017-2025,53,26899,2.html</a> [data dostępu: 01.07.2022].
43	Miechów	<i>Plan Mobilności dla gminy Miechów. Uchwała nr xxiv/344/2016 Rady Miejskiej w Miechowie z dnia 23 grudnia 2016 r.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.malopolska.pl/api/files/1531425">https://bip.malopolska.pl/api/files/1531425</a> [data dostępu: 01.07.2022].
44	Nakło nad Notecią	<i>Strategia Zrównoważonej Mobilności dla Nakła nad Notecią. Uchwała nr xxxix/810/2021 Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią z dnia 26 sierpnia 2021 r.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.gmina-naklo.pl/attachments/download/2603">https://bip.gmina-naklo.pl/attachments/download/2603</a> [data dostępu: 02.07.2022].
45	Oborniki	<i>Elementy Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta i Gminy Oborniki. Uchwała nr xviii/264/15 Rady Miejskiej w Obornikach z dnia 30 grudnia 2015 r.</i> Dostępne na: <a href="https://docplayer.pl/62899872-Elementy-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-suplement-do-planu-gospodarki-niskoemisyjnej-miasta-i-gminy-oborniki-zalacznik-nr-6.html">https://docplayer.pl/62899872-Elementy-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-suplement-do-planu-gospodarki-niskoemisyjnej-miasta-i-gminy-oborniki-zalacznik-nr-6.html</a> [data dostępu: 02.07.2022].

PZMM	46	Olsztyn	<i>Plan Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025. Uchwała nr XL/693/17 Rady Miasta Olsztyna z dnia 27 września 2017 r. Dostępne na: <a href="https://zit.olsztyn.eu/fileadmin/zit/Plan_mobilnosci_MOF_Olsztyna_cz_1.pdf">https://zit.olsztyn.eu/fileadmin/zit/Plan_mobilnosci_MOF_Olsztyna_cz_1.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	47	Ostrów Wielkopolski	<i>Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego. Uchwała nr XXI/230/2016 Rady Miejskiej Ostrowa z dnia 27 kwietnia 2016 r. Dostępne na: <a href="http://docplayer.pl/23653273-Zrownowazony-plan-mobilnosci-miejskiej-dla-miasta-ostrowa-wielkopolskiego.html">http://docplayer.pl/23653273-Zrownowazony-plan-mobilnosci-miejskiej-dla-miasta-ostrowa-wielkopolskiego.html</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	48	Poznań	<i>Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania. Uchwała nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 r. Dostępne na: <a href="https://www.poznan.pl/mim/main/uchwala-rady-miasta-poznania,p,48680,60503.html">https://www.poznan.pl/mim/main/uchwala-rady-miasta-poznania,p,48680,60503.html</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	49	Trzcianka	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gminy Trzcianka na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2029. Uchwała nr XLIII/456/21 Rady Miejskiej Trzcianki z dnia 25 listopada 2021 r. Dostępne na: <a href="https://www.prawomiejskowe.pl/UrządMiejskiTrzcianki/document/783267/Uchwa%C5%82a-XLIII_456_21">https://www.prawomiejskowe.pl/UrządMiejskiTrzcianki/document/783267/Uchwa%C5%82a-XLIII_456_21</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	50	Wałcz	<i>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz wraz z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej Gminy Miejskiej Wałcz. Uchwała nr VII/SXXXII/216/17 Rady Miasta Wałcz z dnia 28 marca 2017 r. Dostępne na: <a href="https://prawomiejskowe.pl/UrządMiastaWalcz/document/257610/Uchwa%C5%82a-VII_SXXXII_216_17">https://prawomiejskowe.pl/UrządMiastaWalcz/document/257610/Uchwa%C5%82a-VII_SXXXII_216_17</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	51	Wrocław	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia. Uchwała nr VIII/194/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 kwietnia 2019 r. Dostępne na: <a href="https://bip.um.wroc.pl/artykul/305/39941/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-wroclawia">https://bip.um.wroc.pl/artykul/305/39941/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-dla-wroclawia</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	52	Zabrze	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Zabrze na lata 2017–2026. Uchwała nr XVI/296/20 Rady Miasta Zabrze z dnia 27 stycznia 2020 r. Dostępne na: <a href="https://www.prawomiejskowe.pl/UrządMiejskiwZabrze/document/606590/Uchwała-XVI_296_20">https://www.prawomiejskowe.pl/UrządMiejskiwZabrze/document/606590/Uchwała-XVI_296_20</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
	53	Żory	<i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Żory. Uchwała nr 376/XXXI/17 Rady Miasta Żory z dnia 27 kwietnia 2017 r. Dostępne na: <a href="https://zory.com.pl/obrazki/cms/898170.zalaczniki.pdf">https://zory.com.pl/obrazki/cms/898170.zalaczniki.pdf</a> [data dostępu: 02.07.2022].</i>
SRE	54	Aleksandrów Kujawski	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Aleksandrów Kujawski na lata 2020–2040. Uchwała nr XXI/192/20 Rady Miejskiej Aleksandrowa Kujawskiego z dnia 23 września 2020 roku. Dostępne na: <a href="https://www.aleksandrowkujawski.pl/asp/pliki/download/strategia_rozwoju_elektromobilnosci.pdf">https://www.aleksandrowkujawski.pl/asp/pliki/download/strategia_rozwoju_elektromobilnosci.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].</i>
	55	Białystok	<i>Strategia rozwoju elektromobilności Miasta Białegostoku na lata 2020–2036. Uchwała nr XXI/357/20 Rady Miasta Białystok z dnia 30 marca 2020 r. Dostępne na: <a href="https://www.bip.bialystok.pl/resource/61967/65391/XXIII-357-20.pdf">https://www.bip.bialystok.pl/resource/61967/65391/XXIII-357-20.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].</i>
	56	Bydgoszcz	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Bydgoszczy do 2030 roku. Uchwała nr XXI/720/20 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 25 listopada 2020 r. Dostępne na: <a href="https://prawomiejskowe.pl/UrządMiastaBydgoszczy/document/680172/Uchwała-XXXI_720_20">https://prawomiejskowe.pl/UrządMiastaBydgoszczy/document/680172/Uchwała-XXXI_720_20</a> [data dostępu: 14.11.2023].</i>
	57	Ciechanów	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Ciechanów. Uchwała nr 260/XXV/2020 Rady Miasta Ciechanów z dnia 24 września 2020 roku. Dostępne na: <a href="https://bip.umciechanow.pl/informacje_urzedu/Strategia_rozwoju_elektromobilnosci_dla_miasta_Ciechanow">https://bip.umciechanow.pl/informacje_urzedu/Strategia_rozwoju_elektromobilnosci_dla_miasta_Ciechanow</a> [data dostępu: 14.11.2023].</i>
	58	Gdańsk	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności w Gdańsku do roku 2035. Uchwała nr XXVIII/716/20 Rady Miasta Gdańska z dnia 24 września 2020 roku. Dostępne na: <a href="https://baw.bip.gdansk.pl/UrządMiejskiwGdansk/document/543975/Uchwa%C5%82a-XXVIII_716_20">https://baw.bip.gdansk.pl/UrządMiejskiwGdansk/document/543975/Uchwa%C5%82a-XXVIII_716_20</a> [data dostępu: 14.11.2023].</i>

59	Gorzów Wielkopolski	<i>Strategia elektromobilności Miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Uchwała nr xxviii/470/2020 Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z dnia 30 września 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://um.gorzow.pl/files/file/ZIT/Dokumenty/33670_tresc_AP_nr_XXVIII_470_2020.pdf">https://um.gorzow.pl/files/file/ZIT/Dokumenty/33670_tresc_AP_nr_XXVIII_470_2020.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].
60	Inowrocław	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia. Uchwała nr xxiv/245/2020 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 25 maja 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://www.inowroclaw.pl/Common/pobierzPlik/id/1514/module_short/port/obj_id/2009/culture/pl/version/pub.html">https://www.inowroclaw.pl/Common/pobierzPlik/id/1514/module_short/port/obj_id/2009/culture/pl/version/pub.html</a> [data dostępu: 15.11.2022].
61	Kielce	<i>Strategia rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego). Uchwała nr xxxiii/632/2020 Rady Miasta Kielce z dnia 17 września 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://idea.kielce.eu/add/file/1405096501.pdf">https://idea.kielce.eu/add/file/1405096501.pdf</a> [data dostępu: 15.11.2022].
62	Kórnik	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta i Gminy Kórnik na lata 2020–2036. Uchwała nr xxx/408/2021 Rady Miasta i Gminy Kórnik z dnia 31 marca 2021 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://bip2.wokiss.pl/kornik-archiwum/zasoby/files/import/14926/uchwalao.pdf">https://bip2.wokiss.pl/kornik-archiwum/zasoby/files/import/14926/uchwalao.pdf</a> [data dostępu: 15.11.2022].
63	Krasnystaw	<i>STRATEGIA ELEKTROMOBILNOŚCI dla Miasta Krasnystaw na lata 2020–2035. UCHWAŁA nr xxiv/181/2020 Rady Miasta Krasnystaw z dnia 30 grudnia 2020 r., oprac. Grupa CDE Sp. z o.o. (Kamil Krzoski i in.).</i> Dostępne na: <a href="https://umkrasnystaw.bip.lubelskie.pl/upload/pliki/Strategia_Elektromobilnosci_dla_Miasta_Krasnystaw.pdf">https://umkrasnystaw.bip.lubelskie.pl/upload/pliki/Strategia_Elektromobilnosci_dla_Miasta_Krasnystaw.pdf</a> [data dostępu: 15.11.2022].
64	Kraków	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Kraków. Uchwała nr Lv/1537/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 kwietnia 2021 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=140369">https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=140369</a> [data dostępu: 15.11.2022].
65	Kraśnik	<i>LUBELSKA AKADEMIA ROZWOJU PIOTR MAJCHRZAK. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Kraśnik na lata 2020–2035.</i> Dostępne na: <a href="https://umkrasnik.e-biuletyn.pl/upload/pliki/SRE_Miasto_Krasnik_31.08.2020.pdf">https://umkrasnik.e-biuletyn.pl/upload/pliki/SRE_Miasto_Krasnik_31.08.2020.pdf</a> [data dostępu: 15.11.2022].
66	Legnica	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Legnicy. Uchwała nr xiv/192/19 z dnia 25 listopada 2019 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://um.bip.legnica.eu/uml/rozwoj-miasta/programy-strategie-pla/22428,Strategia-rozwoju-elektromobilnosci-dla-miasta-Legnicy.html">https://um.bip.legnica.eu/uml/rozwoj-miasta/programy-strategie-pla/22428,Strategia-rozwoju-elektromobilnosci-dla-miasta-Legnicy.html</a> [data dostępu: 14.11.2023].
67	Lublin	<i>Strategia rozwoju elektromobilności w Lublinie. Uchwała nr 845/xxvi/2021 Rady Miasta Lublin z dnia 25 lutego 2021 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://lublin.eu/mieszkanicy/srodowisko/zarzadzanie-energia/miasto/klimat-emisja/elektromobilnosc/">https://lublin.eu/mieszkanicy/srodowisko/zarzadzanie-energia/miasto/klimat-emisja/elektromobilnosc/</a> [data dostępu: 14.11.2023].
68	Łęczna	<i>Strategia Elektromobilności dla Gminy Łęczna. Uchwała nr xxv/145/2020 Rady Miejskiej w Łęcznej z dnia 28 września 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="http://leczna.esesja.pl/zalaczniki/100267/uchwala_nr_xxv_145_2020_943672.pdf">http://leczna.esesja.pl/zalaczniki/100267/uchwala_nr_xxv_145_2020_943672.pdf</a> [data dostępu: 29.10.2022].
69	Łomianki	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Łomianki do roku 2036. Uchwała nr xxvii/241/2020 Rady Miejskiej w Łomiankach z dnia 27 sierpnia 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.lomianki.pl/bip/prawo-lokalne/uchwaly-rady-miejskiej/2020/10408,Uchwala-Nr-XXVII2412020-Rady-Miejskiej-w-Lomiankach-z-dnia-27-sierpnia-2020-roku.html">https://bip.lomianki.pl/bip/prawo-lokalne/uchwaly-rady-miejskiej/2020/10408,Uchwala-Nr-XXVII2412020-Rady-Miejskiej-w-Lomiankach-z-dnia-27-sierpnia-2020-roku.html</a> [data dostępu: 29.10.2022].
70	Łomża	<i>„Łomżyńska Strategia Elektromobilności” na lata 2020-2035. Uchwała nr 289/xxviii/20 z dnia: 26 sierpnia 2020 r.</i> Dostępne na: <a href="http://www.um.lomza.pl/bip/prawo.php?wiad=7908">http://www.um.lomza.pl/bip/prawo.php?wiad=7908</a> [data dostępu: 29.10.2022].
71	Malbork	<i>Strategia Elektromobilności dla miasta Malborka do roku 2035. Raport o stanie miasta. Uchwała nr xxv/218/2020 Rady Miasta Malbork z dnia 28 października 2020 roku. S. 83.</i> Dostępne na: <a href="http://www.bip.malbork.pl/a,24748,uchwala-nr-xxv2182020-rady-miasta-malborka-w-sprawie-przyjecia-strategii-rozwoju-elektromobilnosci-dl.html">http://www.bip.malbork.pl/a,24748,uchwala-nr-xxv2182020-rady-miasta-malborka-w-sprawie-przyjecia-strategii-rozwoju-elektromobilnosci-dl.html</a> [data dostępu: 14.11.2023].

72	Milanówek	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Milanówka na lata 2019-2040. Uchwała nr xxviii/11/2020 Rady Miasta Milanówka z dnia 25 czerwca 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://milanówek.pl/images/aa_uchwaly/2020/11.XXVIII/urm_246_z1.pdf">https://milanówek.pl/images/aa_uchwaly/2020/11.XXVIII/urm_246_z1.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].
73	Nowy Sącz	<i>Strategia elektromobilności Nowego Sącza do roku 2035. Uchwała nr xxxii/350/2020 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 28 lipca 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.malopolska.pl/nowysacz,m,338374,strategia-elektromobilnosc-nowego-sacza-do-roku-2035.html">https://bip.malopolska.pl/nowysacz,m,338374,strategia-elektromobilnosc-nowego-sacza-do-roku-2035.html</a> [data dostępu: 14.11.2023].
74	Piastów	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Piastów na lata 2019–2035. Uchwała nr xxi/116/2019 Rady Miejskiej w Piastowie z dnia 20 grudnia 2019 r.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.piastow.pl/uchwala-nr-xxi-116-2019-rady-miejskiej-w-piastowie-z-dnia-20-grudnia-2019-r-1#cmt">https://bip.piastow.pl/uchwala-nr-xxi-116-2019-rady-miejskiej-w-piastowie-z-dnia-20-grudnia-2019-r-1#cmt</a> [data dostępu: 14.11.2023].
75	Poznań	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Poznania do roku 2035. Uchwała nr xxxv/623/VIII/2020 Rady Miasta Poznania z dnia 29 września 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://www.poznan.pl/mim/komunikacja/-,p,46888,48303,54974.html">https://www.poznan.pl/mim/komunikacja/-,p,46888,48303,54974.html</a> [data dostępu: 14.11.2023].
76	Pruszków	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Miasta Pruszków na lata 2019–2040. Uchwała nr xxxii/259/2021 Rady Miasta Pruszków z dnia 11 maja 2021.</i> Dostępne na: <a href="https://www.pruszkow.pl/wp-content/uploads/2020/10/Strategia-Rozwoju-Elektromobilnosc-dla-Gminy-Miasta-Pruszkow-na-lata-2019-2040.pdf">https://www.pruszkow.pl/wp-content/uploads/2020/10/Strategia-Rozwoju-Elektromobilnosc-dla-Gminy-Miasta-Pruszkow-na-lata-2019-2040.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].
77	Rabka Zdrój	<i>Strategia elektromobilności dla gminy Rabka-Zdrój na lata 2020–2035. Uchwała nr xxvi/227/20 Rady Miejskiej w Rabce-Zdroju z dnia 28 października 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://gmina.rabka.pl/download/969">https://gmina.rabka.pl/download/969</a> [data dostępu: 14.11.2023].
78	Słupsk	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Słupska na lata 2020–2035. Uchwała nr xxii/377/20 Rady Miejskiej Słupska z dnia 30 września 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="http://bip.um.slupsk.pl/rada_miejska/uchwaly_rady_miejskiej/33593.html">http://bip.um.slupsk.pl/rada_miejska/uchwaly_rady_miejskiej/33593.html</a> [data dostępu: 14.11.2023].
79	Stary Sącz	<i>Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Stary Sącz na lata 2020–2023, oprac. Grupa Doradcza Południe Sp. z o.o. (w archiwum autorów).</i>
80	Środa Wielkopolska	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności dla gminy Środa Wielkopolska na lata 2019–2035. Uchwała nr xxiv/377/2020 Rady Miejskiej w Środzie Wielkopolskiej z dnia 27 sierpnia 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://www.sroda.wlkp.pl/asp/pliki/_db/20.06.19_strategia_rozwoju_elektromobilnosc_sroda_wielkopolska.pdf">https://www.sroda.wlkp.pl/asp/pliki/_db/20.06.19_strategia_rozwoju_elektromobilnosc_sroda_wielkopolska.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].
81	Tłuszcz	<i>Strategia rozwoju elektromobilności na terenie gminy Tłuszcz na lata 2020–2036. Uchwała nr xi/196/2020 Rady Miejskiej w Tłuszczu z dnia 8 grudnia 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="https://tluszcz.pl/aktualnosc-85-w_gminie_powstala_strategia_rozwoju.html">https://tluszcz.pl/aktualnosc-85-w_gminie_powstala_strategia_rozwoju.html</a> [data dostępu: 14.11.2023].
82	Ustroń	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Ustroń na lata 2020–2035. Uchwała nr xxiii/332/2020 Rady Miasta Ustroń z dnia 17 grudnia 2020 r.</i> Dostępne na: <a href="https://ustron.bip.info.pl/plik.php?id=523938&amp;wer=1">https://ustron.bip.info.pl/plik.php?id=523938&amp;wer=1</a> [data dostępu: 14.11.2023].
83	Włocławek	<i>Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Włocławek na lata 2020–2035. Uchwała nr xxv/110/2020 Rady Miasta Włocławek z dnia 17 sierpnia 2020 roku.</i> Dostępne na: <a href="http://wloclawek.esesja.pl/zalaczniki/95287/uchwala-nr-xxv-110_2020_882511.pdf">http://wloclawek.esesja.pl/zalaczniki/95287/uchwala-nr-xxv-110_2020_882511.pdf</a> [data dostępu: 14.11.2023].
84	Wrocław	<i>Wrocławska Strategia Rozwoju Elektromobilności. Uchwała nr xxv/675/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 lipca 2020 r.</i> Dostępne na: <a href="https://baw.um.wroc.pl/UrządMiastaWroclawia/document/42253">https://baw.um.wroc.pl/UrządMiastaWroclawia/document/42253</a> [data dostępu: 13.06.2023].

Polityka mobilności	85	Włocławek	<i>Polityka Mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030 Uchwała nr XIX/53/2016 Rady Miasta Włocławek z dnia 30 maja 2016.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.um.wlocl.pl/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php?id=6370">https://bip.um.wlocl.pl/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php?id=6370</a> [data dostępu: 14.11.2022].
	86	Poznań	<i>Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania. Uchwała nr L/894/viii/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 06 lipca 2021.</i> Dostępne na: <a href="https://bip.poznan.pl/bip/uchwaly/uchwala-nr-l-894-viii-2021-z-dnia-2021-07-06,84965/">https://bip.poznan.pl/bip/uchwaly/uchwala-nr-l-894-viii-2021-z-dnia-2021-07-06,84965/</a> [data dostępu: 13.06.2023].
	87	Wrocław	Wrocławska polityka mobilności. Uchwała nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. w sprawie Wrocławskiej polityki mobilności
	88	Kraków	Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2016–2025. Uchwała nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r.
Polityka parkingowa	89	Gdańsk	Uchwała nr xxxiiii/948/09 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 lutego 2009 roku w sprawie przyjęcia nowych założeń polityki parkingowej w Gdańsku – Śródmieściu
	90	Kraków	<i>Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa. Uchwała nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa.</i> Dostępne na: <a href="https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=167&amp;sub_dok_id=167&amp;sub=uchwala&amp;query=id%3D19309%26typ%3Du&amp;metka=1">https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=167&amp;sub_dok_id=167&amp;sub=uchwala&amp;query=id%3D19309%26typ%3Du&amp;metka=1</a> [data dostępu: 13.06.2023].
	91	Płock	<i>Polityka Parkingowa Miasta Płocka. Uchwała nr 279/xv/2016 Rady Miasta Płocka z dnia 26 stycznia 2016 r.</i> Dostępne na: <a href="http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/xv/279.pdf">http://dane.plock.eu/bip//dane/uchwaly/xv/279.pdf</a> [data dostępu: 13.06.2023].
	92	Wrocław	Patrz poz. 87.
	93	Ełk	<i>Polityka Parkingowa Miasta Ełku, oprac. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. (Maciej Mysona i in.).</i> Dostępne na: <a href="https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/obj/33364_Polityka_parkingowa_miasta_Elku.pdf">https://bip.elk.warmia.mazury.pl/system/obj/33364_Polityka_parkingowa_miasta_Elku.pdf</a> [data dostępu: 13.06.2023].

„Autorzy wypełnili istniejącą lukę wiedzy w zakresie identyfikacji uwarunkowań korzystania z dokumentów strategicznych w procesie prowadzenia polityki transportowej. (...) Uzyskane wyniki są cenne poznawczo dla ekspertów, naukowców, analityków oraz pozostałych osób związanych z szeroko rozumianym transportem miejskim. Identyfikacja pewnych paradoksów w prowadzeniu polityki transportowej i wykazanie, jak to określili Autorzy, inflacji dokumentów, stanowi cenny materiał dla decydentów polityki, co może się przełożyć na poprawę jakości procesów zarządczych w transporcie”.

**dr Grzegorz Krawczyk**  
**(Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach,**  
**Katedra Transportu)**



Naszym celem jest rozwijanie platformy będącej miejscem wymiany wiedzy, doświadczeń oraz pomysłów, dla wszystkich osób, którym bliski jest los polskich miast. Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR dostarczają informacji o tym, jakie zmiany dokonują się w polskich miastach i jak realizacja określonych polityk miejskich wpływa na kształt i rozwój miast.

**Instytut Rozwoju Miast i Regionów**  
ul. Targowa 45, 03-728 Warszawa, [www.irmir.pl](http://www.irmir.pl)

**Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR**  
[www.obserwatorium.miasta.pl](http://www.obserwatorium.miasta.pl)