



OBSERWATORIUM
POLITYKI MIEJSKIEJ
IRMiR

TRANSPORT I MOBILNOŚĆ MIEJSKA – PODSUMOWANIE CYKLU BADAWCZEGO OBSERWATORIUM POLITYKI MIEJSKIEJ IRMiR

Opracował: Paweł Pistelok



Warszawa–Kraków 2023



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pistelok P., 2023, *Transport i mobilność miejska – podsumowanie cyklu badawczego Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Warszawa-Kraków.



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

Redakcja cyklu *Transport i mobilność miejska* oraz koordynacja badań: **dr Paweł Pistelok**

Prace koncepcyjne i konsultacje zakresu tematycznego cyklu:

dr Karol Janas, Karolina Piech, dr Paweł Pistelok (OPM IRMiR), Marcin Hyła (Miasta dla Rowerów), Anna Zielińska (Instytut Transportu Samochodowego), dr Michał Beim (Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu)

Autorzy oryginalnych raportów cząstkowych:

- **dr Michał Beim**
- **Maria Dąbrowska-Loranc**
- **Agnieszka Gajda**
- **Marcin Hyła**
- **Mateusz Kulig**
- **dr Bartosz Mazur**
- **Kamil Mróz**
- **Piotr Ogórek**
- **dr Paweł Pistelok**
- **Przemysław Skoczyński**
- **Daniel Štraub**
- **Anna Zielińska**

Redakcja techniczna: **Krzysztof Winiarski**

Instytut Rozwoju Miast i Regionów
ul. Targowa 45
03-728 Warszawa
www.irmir.pl

Źródło zdjęcia na okładce: iStock, ID zdjęcia 519866123

Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR
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

SPIS SKRÓTÓW	3
<i>Program badawczy Obserwatorium Polityki Miejskiej</i>	4
ROLA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI W SYSTEMIE POLITYK MIEJSKICH	6
1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030	7
2. „Stara” i „nowa” Krajowa Polityka Miejska (2023/2030)	9
ZAKRES PRZEDMIOTOWY CYKLU BADAWCZEGO	12
<i>Zrównoważona mobilność w polityce transportowej miasta</i>	12
<i>Polityka rowerowa polskich miast</i>	12
<i>Bezpieczeństwo w ruchu drogowym</i>	13
<i>Transport publiczny w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych</i>	13
<i>Transport bezpłatny i na żądanie jako alternatywne systemy kształtowania oferty przewozów pasażerskich</i>	14
<i>Raport niecykliczny: Mobilność współdzielona. Sposoby zarządzania hulajnogami elektrycznymi w miastach na prawach powiatu</i>	14
KLUCZOWE WNIOSKI	15
1. Incydentalność i doraźność	15
2. Niedostatki danych i problem z dyfuzją wiedzy.....	15
3. Niska jakość dokumentów i brak sprawczości.....	16
4. Istotność dostępności i integracji transportu publicznego	17
KLUCZOWE REKOMENDACJE	20
1. (Racjonalna) zrównoważona mobilność miejska	20
2. Dane i wiedza, głupcze!.....	22
3. Prawo i sprawstwo	23
ZAMIAST ZAKOŃCZENIA	26
NOTKA METODYCZNA.....	28
LITERATURA.....	30
Raporty cyklu	30
Pozostałe źródła	30
Akty prawne.....	31

SPIS SKRÓTÓW

BRD	bezpieczeństwo w ruchu drogowym
ITS	<i>Intelligent Transport System</i> (inteligentne systemy transportowe)
KPM	krajowa polityka miejska
MOF	miejski obszar funkcjonalny
PTZ	publiczny transport zbiorowy
PZRPTZ	plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (inaczej: plan transportowy)
SZRT2030	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.
SUMP	<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i> (plan zrównoważonej mobilności miejskiej – PZMM)

Program badawczy Obserwatorium Polityki Miejskiej

Głównym celem Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR jest wsparcie procesów planowania i wdrażania polityk publicznych mających wpływ na rozwój miast poprzez dostarczanie rzetelnej wiedzy o stanie i kierunkach rozwoju polskich miast wraz z ich otoczeniem funkcjonalnym.

Działając od lat w ramach instytucji badawczo-rozwojowej, jaką jest Instytut Rozwoju Miast i Regionów (IRMiR), wiemy, że „dostarczenie wiedzy” ma fundamentalne znaczenie dla kształtowania polityk publicznych opartych na wiedzy i danych (**evidence based policy**), ale jednocześnie zdajemy sobie doskonałą sprawę z tego, jak bardzo jest ono niewystarczające. Dlatego staramy się, aby każdemu z naszych badań towarzyszyły oprócz syntetycznych wniosków również rekomendacje skierowane do podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i wdrażanie polityk powiązanych z danym zagadnieniem. Syntetyzowanie wiedzy, wyciąganie wniosków, a tym bardziej tworzenie rekomendacji do polityk jest trudnym zadaniem, dlatego staramy się realizować je zespołowo, również we współpracy z praktykami – urzędnikami, samorządowcami, działaczami społecznymi, ale także przedstawicielami świata akademickiego i eksperckiego. Działamy z przekonaniem o tym, że postulowane przez nas kierunki działań są właściwe i ich zastosowanie może poprawić funkcjonowanie oraz wesprzeć rozwój miast, z korzyścią dla rozwoju całej Polski i sytuacji jej mieszkańców. Nie oznacza to jednak oczywiście, że jesteśmy nieomylni, a nasze rekomendacje są bezdyskusyjne.

Formułowanie rekomendacji, publiczne wyrażanie opinii i każda interpretacja obserwowanych zjawisk o charakterze społeczno-ekonomicznym wiąże się z opuszczeniem „eksperskiej” strefy komfortu. Jeszcze większe ryzyko i odpowiedzialność ponoszą jednak osoby i instytucje, które wdrażają konkretne rozwiązania, a rekomendowane kierunki działań przekładają na faktyczne działania i polityki. Dlatego tak ważna jest merytoryczna debata. Staramy się być na nią otwarci i aktywnie się w nią angażować, m.in. prezentując wnioski oraz rekomendacje płynące z naszych badań podczas konferencji naukowych i branżowych, na czele z organizowanym co dwa lata Kongresem Polityki Miejskiej. Coraz ważniejszą przestrzenią do dyskusji – publicznej, ale również stricte profesjonalnej – są media społecznościowe. Wszystkie nasze raporty publikowane są w otwartym dostępie na portalu Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR (obserwatorium.miasta.pl), a szczegółowe dane udostępniamy również na dedykowanym geoportalu OPM IRMiR (geoportal.miasta.pl). Nasze najnowsze publikacje w wersji elektronicznej umożliwiają bezpośrednie przejście do interaktywnej wersji zamieszczonych map – mamy nadzieję, że dzięki temu prezentowane przez nas badania będą mogły być wykorzystywane również przez poszczególne miasta i samorządy lokalne.

W ramach programu badawczego „Obserwatorium Polityki Miejskiej jako podstawa do kształtowania zrównoważonej polityki miejskiej w Polsce w oparciu o wiedzę”, którego realizacja możliwa była dzięki dofinansowaniu naszych działań ze środków programu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich na lata 2014–2022, przygotowaliśmy ponad 40 raportów na temat różnych zagadnień problemowych polityki miejskiej. Zdecydowana większość z tych opracowań oparta jest na badaniach własnych, które wiązały się z pracochłonnym pozyskiwaniem informacji i

danych źródłowych. Takie podejście oznaczało często brak możliwości zdobycia informacji dla wszystkich badanych miast, ale jego niewątpliwą zaletą było pozyskanie nowej, znaczącej wiedzy.

ROLA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI W SYSTEMIE POLITYK MIEJSKICH

Układ transportowy miasta potocznie porównuje się do jego krwioobiegu (Farian 2010) – i jest to porównanie ze wszech miar trafne. Problematyka transportowa organizuje bowiem nasze życie w wymiarach, z których nie zawsze zdajemy sobie sprawę i o których na co dzień aktywnie nie myślimy. W pracy poświęconej transportowi rozumianemu przez pryzmat „prawa do miasta” T. Komornicki (2022) przygląda się dwóm perspektywom obecności transportu w mieście – przedmiotowej i podmiotowej. Po stronie przedmiotowej można mówić o następujących kontekstach funkcjonowania transportu:

- węzeł transportowy o skali regionalnej, jeśli nie międzynarodowej, przekraczającej lokalnie rozumiany kontekst „dobra wspólnego”;
- transport jako źródło presji na środowisko – tu związanej z oddziaływaniem systemu transportowego i przemieszczeń dokonywanych za jego pomocą;
- system transportowy jako część całego układu metropolii, w której dla przemieszczeń nie mają (lub nie powinny mieć) znaczenia granice administracyjne gmin;
- usługi publiczne, do których zalicza się transport publiczny.

Po stronie podmiotowej można natomiast wskazać mieszkańców i ich zachowania mobilnościowe, ale również podmioty gospodarcze, które z jednej strony tworzą miasto, z drugiej zaś korzystają z istniejącej infrastruktury – lub których funkcjonowanie oddziałuje na jej kształtowanie. Oczywiście różne kategorie aktorów mają różne potrzeby (i „prawa”) transportowe, co jest potencjalnie konfliktogenne¹.

Zatem jeśli mówimy o mieszkańcach, to z punktu widzenia zwykłego „Kowalskiego” dojazdy do pracy, szkoły, przedszkola czy przychodni byłyby podstawowymi aktywnościami komunikacyjnymi. Mówiąc ogólniej, nasze zachowania mobilnościowe warunkowane są zupełnie podstawowymi, codziennymi zachowaniami i zależą w dużym stopniu od konieczności skorzystania z rozmaitych usług publicznych, a przez to dotarcia do miejsc ich realizacji. Właśnie to oznacza, że – jak pisał też K. Trammer (2019) – transport publiczny należy traktować jako kluczową usługę publiczną – bo warunkującą dostęp do innych usług. Jest to istotne przede wszystkim w odniesieniu do tych, którzy mają szczególne potrzeby mobilnościowe lub nie są w stanie realizować ich indywidualnie – czyli za pomocą własnego samochodu.

Znamienne dla omawianej problematyki jest przywołanie samochodu. Miasta bowiem borykają się z problemami, które z grubsza mają dwa główne źródła: nadmierny rozwój motoryzacji indywidualnej oraz niekontrolowane rozlewanie się miast (zob. KPM 2023 2015). W ich efekcie codziennie, szczególnie od poniedziałku do piątku, generowany jest intensywny ruch – bo z przedmieść do pracy czy na uczelnię

¹ Powołujemy się na pracę T. Komornickiego, wprowadzając nieznaczne modyfikacje.

dojechać chce prawie każdy. Jeżeli do tego dodać nieefektywny i często po prostu zawodny system transportu publicznego, otrzymujemy prosty przepis na to, jak nigdy nie rozwiązać problemów nieefektywnego gospodarowania przestrzenią i efektów nadmiernej koncentracji ruchu samochodowego.

Kongestia kojarzy nam się z najbardziej bezpośrednim jej skutkiem – spóźnieniem do pracy czy na uczelnię. Swoją negatywną rolę samochód odgrywa jednak również jeśli chodzi o zanieczyszczenie powietrza (w tym niską emisję) czy zanieczyszczenie hałasem – a wobec zyskującej na znaczeniu problematyki adaptacji do zmian klimatu problemy związane ze środowiskiem dołączyły do najpilniejszych, przed jakimi stoją dziś ośrodki miejskie. Wszystko to zwrótnie wpływa na jakość życia w mieście, przy czym oczywiście to, jak ją mierzyć, jest zupełnie osobnym problemem. Wszyscy jednak intuicyjnie odczuwamy, jeśli zaczniemy mieć do czynienia z jej niedostatkami. Kolejnym bowiem, nie mniej istotnym aspektem jest rozwój społeczno-gospodarczy obszarów miejskich. Kluczowy jego warunek stanowi dostępność, a to z kolei zwrótnie odsyła nas do potrzeby zapewnienia transportu miejskiego i odpowiedniego nim zarządzania.

W związku z powyższym problematykę transportu (oraz zarządzania tym segmentem) należy definiować jako szczególnego typu politykę publiczną. Zauważmy, że transport jest nie tylko przedmiotem prowadzonej polityki, ale wręcz za pomocą transportu politykę rozwojową gminy można prowadzić, dowiązując obszary słabiej obsługiwane systemem transportu w dotychczasowym kształcie i przy odpowiednim planowaniu stymulować rozwój gospodarczy czy społeczny, zawczasu (i z głową) planując lokalizację inwestycji mieszkaniowych czy gospodarczych. To zaś stanowi argument za ścisłym powiązaniem planowania transportu z planowaniem przestrzennym.

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030

Za najważniejszy dokument transportowy na poziomie krajowym należy uznać *Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*. Ponieważ wydana została na podstawie *Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, problematyka transportowa jest w sensie formalnym polityką publiczną. SZRT 2030 jest dokumentem planistycznym i jednocześnie jedną z wielu strategii horyzontalnych (2019: 12). Jej celem jest:

„(...) zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym” (2019: 13)“.

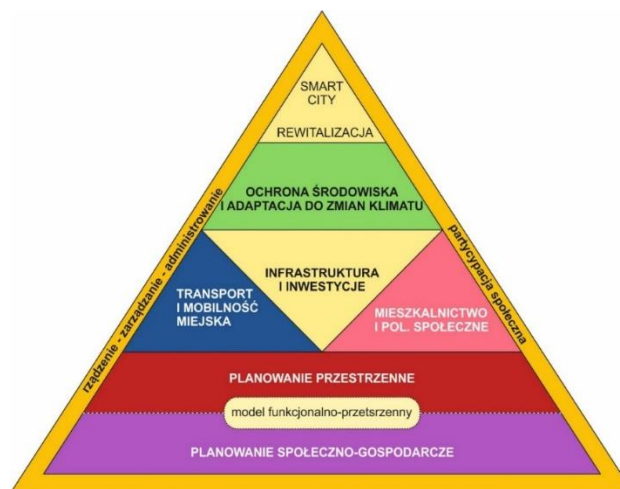
Realizacja tak postawionego celu ma się odbywać w ramach sześciu kierunków interwencji

1. „(...) budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce”;
2. „(...) poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym”;

3. „(...) zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”;
4. „(...) poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów”;
5. „(...) ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko”;
6. „(...) poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe” (2019: 14).

SZRT 2030 ma za zadanie oddziaływać bezpośrednio na Krajowe Programy Rozwoju, a wynika ze Zintegrowanej Strategii Rozwoju Kraju. Deklaruje zgodność ze *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)* poprzez uwzględnianie kierunków działania związanych z wpływem na zachowania mobilnościowe, poprawą efektywności gospodarowania środkami publicznymi i rozwojem zintegrowanej sieci transportowej (2019: 13).

To nawiązanie do SOR oznacza po pierwsze racjonalizację wykorzystania zasobów pieniężnych i przestrzennych, po drugie – oddziaływanie na zachowania mobilnościowe mieszkańców. Planowanie przestrzenne stanowi swoiste podstawy dla planowania transportu, którego integralnym elementem (bo nie może być inaczej) są inwestycje i nakłady na infrastrukturę (Ryc. 1). Jeśli zaś chodzi o partycypację społeczną, to byłaby ona istotnym czynnikiem wspierającym oddziaływanie na zmianę zachowań mobilnościowych.



Ryc. 1. Piramida polityki miejskiej

Źródło: K. Janas (2023)

Dodajmy, że SZRT 2030 ma za zadanie realizować postawiony w SOR paradygmat zrównoważonego rozwoju – stąd właśnie w nazwie dokumentu „zrównoważony transport”. Określenie to w odniesieniu do problematyki transportowej należy rozumieć jako propozycję pewnego „zwrotu” w myśleniu o niej. W gruncie rzeczy oznacza on przeniesienie akcentu z infrastruktury na człowieka oraz potrzeby obszaru, którego dotyczy planowanie transportu. Charakterystyka tego paradygmatu (por. Rupprecht Consult 2019) pokazuje, że choć działania w obszarze infrastruktury czy regulacji planistycznych wciąż są ważne, to punktem wyjścia powinna być jakość życia i

spojrzenie na kwestie mobilności przez pryzmat „ludzkiej skali”. To one powinny wyznaczać kierunek, a nie jedynie „przydarzać się” po drodze. Myślenie o transporcie w paradygmacie „zrównoważoności” oznacza także interdyscyplinarność, weryfikowalność, perspektywę całych obszarów funkcjonalnych (w odróżnieniu od „starego” spojrzenia w granicach administracyjnych miasta), spójność z innymi sektorowymi politykami, dostępność oraz dalekowzroczność (2019: 10).

2. „Stara” i „nowa” Krajowa Polityka Miejska (2023/2030)

Przytoczone wyżej wyzwania transportu i mobilności nie zostały wybrane uznaniowo, ale diagnozowane były już w *Krajowej Polityce Miejskiej 2023* (2015) – to m.in. gwałtowny rozwój motoryzacji, spadek znaczenia kolei w transporcie osób i towarów oraz negatywne oddziaływanie na środowisko. Zauważono, że dotychczasowe (na moment powstawania dokumentu) inwestycje finansowane z Unii Europejskiej były w stanie jedynie hamować tempo spadku wykorzystania transportu publicznego w codziennych podróżach – bo to właśnie oddziaływanie na publiczny transport zbiorowy powinno być sposobem na ograniczenie motoryzacji indywidualnej (fragment „Transport publiczny a polityka wobec samochodów osobowych”, *KPM 2023* 15: 51–52). Działania dotyczące transportu, choć proponowane głównie w zakresie oddziałujących na konkurencyjność obszarów miejskich, w największym stopniu wpisywały się wówczas w realizację celu KPM, jakim było miasto zwarte i zrównoważone. To oznacza właśnie m.in. kładzenie akcentu na ład przestrzenny i ochronę środowiska, ale bez pomijania wsparcia dla rozwoju gospodarczego. Stąd (nie tylko) KPM zwracała też uwagę na konieczność ścisłego powiązania planowania transportu z planowaniem przestrzennym.

Z kolei struktura obecnie obowiązującej KPM 2030 (*KPM 2030 2022*) koncentruje się wokół konkretnych wyzwań i podobnie jak poprzednia odśtona wpisuje je w matrycę nieco predefiniowanych celów. Tym razem kwestie związane z transportem i mobilnością przełożono przede wszystkim na dwa wyzwania:

- *Wyzwanie VI: Zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych;*
- *Wyzwanie VII: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.*

KPM 2030 deklaruje, że w perspektywie *Agendy na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030* oba te wyzwania wpisują się w cele: „Zrównoważone Miasta i Społeczności” oraz „Działania w Dziedzinie Klimatu”.

W *Wyzwaniu VI* jako źródła problemów w obszarze transportu diagnozuje się postępującą suburbanizację i niesprawny system planowania przestrzennego. Dokument zwraca uwagę na kongestię, straty czasowe i wypadki drogowe jako rezultaty niewłaściwego zarządzania, jednocześnie biorąc pod uwagę konieczność myślenia w perspektywie miejskich obszarów funkcjonalnych – czyli rzeczywistych powiązań przestrzennych, co w perspektywie postępującej suburbanizacji jest nieodzowne. Wśród rozwiązań KPM proponuje m.in:

- zniesienie barier integracji transportu publicznego i rozwój organizacyjny PTZ;
- optymalizację i poprawę koordynacji planowania miast z uwzględnieniem kwestii transportowych – tu szczególna rola planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), z których wynikać powinny plany transportowe (PZRPTZ);
- informatyzację i digitalizację, w tym standaryzację danych w zakresie istniejących inteligentnych systemów transportowych (ITS);
- działania na rzecz upowszechniania dobrych praktyk;
- działania na rzecz upowszechniania ruchu pieszego i rowerowego oraz popieranie rozwoju mikromobilności;
- ograniczenie oddziaływania systemu transportu na środowisko;
- ograniczenie ruchu samochodowego w miastach (2022: 81–88).

Warto zwrócić uwagę, że o ile wymienione postulaty kierowane są głównie pod adresem dużych ośrodków miejskich, to te związane z transportem publicznym KPM adresuje do miast małych.

Z kolei Wyzwanie VII (BRD) wychodzi od ustalenia, że Polska należy do krajów UE o najniższych wskaźnikach bezpieczeństwa na drogach. Proponuje się tu trzy obszary interwencji – zmiany prawne (co zresztą w Polsce miało miejsce – o czym w dalszej części opracowania), wsparcie inwestycyjne i merytoryczne samorządów oraz działania edukacyjne (2022: 89, 93–95). KPM wymienia tu jako wartościowy postulat dążenie do „Wizji Zero” – koncepcji w Polsce znanej, aczkolwiek wciąż o niewykorzystanym potencjale.

Niemniej istotne odniesienie do kwestii transportowej znajdujemy też w charakterystyce Wyzwania II: *Niwelowanie procesów chaotycznej suburbanizacji* oraz V: *Poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach*. W kontekście suburbanizacji zwraca się uwagę na problem związany z tym, że infrastruktura (również drogowa) nie nadąża za rozlewaniem się miast – i chodzi tu nie tylko o przeprowadzki mieszkańców, ale również o przenoszenie poza granice miast działalności gospodarczych, niejednokrotnie dużych zakładów przemysłowych. Powstają one w oderwaniu od jakiegokolwiek infrastruktury, choć jej potrzebują. Prowadzi to do kolejnych problemów i generuje wysokie koszty (2022: 38). Również z tego zjawiska wynika istotność jednego z wymienionych kierunków działania w zgodzie z SOR – doskonalenie i rozwijanie zintegrowanej sieci transportowej. Stąd podkreśla się w KPM podejmowanie interwencji mającej w perspektywie rzeczywiste powiązania przestrzenne (2022: 39–40).

W ramach wyzwania poświęconego środowisku przyrodniczemu mowa zaś głównie o negatywnych skutkach wspomnianej już nadmiernej motoryzacji – należy więc stworzyć dla niej atrakcyjną alternatywę w postaci rozbudowanej oferty transportu publicznego, wprowadzać strefy czystego transportu, stosować rozwiązania infrastrukturalne sprzyjające uspokojeniu ruchu i promować ruch pieszego oraz rowerowy.

Co ciekawe, jedno z najpilniejszych zadań związanych z transportem – dotyczące „zwiększenia znaczenia transportu zbiorowego oraz ruchu rowerowego i pieszego, a także zwiększenia dostępności miast przez odbudowę sieci transportu publicznego” – znalazło się wśród projektów związanych z polityką miejską realizowanych w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego w ramach działań ukierunkowanych na Wyzwanie IX: *Poprawę zdolności inwestycyjnych polskich miast (Krajowa Polityka Miejska 2030 2022: 114)*. To pokazuje, że problematyka transportowa z istoty rzeczy jest rozproszona i wątki z nią związane wymagają zwrócenia uwagi na jej wymagania, niezależnie od obszaru problemowego czy obszaru interwencji.

ZAKRES PRZEDMIOTOWY CYKLU BADAWCZEGO

Seria *Transport i mobilność miejska* obejmuje pięć tematów badawczych opracowanych w głównych raportach cyklu oraz jeden raport niecykliczny. Dobór tematów nawiązuje do efektów prac grupy eksperckiej pracującej nad wyzwaniem i rozwiązaniami przygotowanymi na potrzeby Kongresu Polityki Miejskiej 2021 w Katowicach, w ramach prac nad aktualizacją Krajowej Polityki Miejskiej.

Zrównoważona mobilność w polityce transportowej miasta

Autorzy zastanawiają się nad strategicznymi uwarunkowaniami polityki transportowej miasta oraz jej źródłami, dokonując charakterystyki najważniejszych dokumentów, poczynając od poziomu europejskiego, przez krajowy, a na lokalnym skończywszy. Raport wskazuje na słabości takich elementów polityki mobilności jak plan transportowy czy plan zrównoważonej mobilności miejskiej. W części empirycznej dokonano identyfikacji dokumentów kształtujących politykę mobilności w polskich miastach i przeprowadzono analizę treści wybranej ich puli, by ustalić, jak miasta definiują i operacjonalizują zrównoważoną mobilność.

Autorzy: Michał Beim, Bartosz Mazur, Paweł Pistelok

Rok wydania: 2023

[Raport \(całość\)](#)

Polityka rowerowa polskich miast

Celem raportu była identyfikacja dokumentów deklarowanych jako polityki rowerowe i ocena wybranych polityk w kontekście ich formalnego umocowania, merytoryki, spójności i możliwości wykazania rezultatów. Autor zastanawia się nad pojęciem polityki rowerowej i na bazie wiedzy eksperckiej oraz badań empirycznych (ankiety, wizyt terenowych) analizuje dobre (i złe) praktyki jej wdrażania. W raporcie poruszono m.in. wątek infrastruktury dla rowerzystów i standardów jej tworzenia oraz przedyskutowano znaczenie roweru jako codziennego środka transportu miejskiego.

Autor: Marcin Hyła

Rok wydania: 2023

[Raport \(całość\)](#)

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Przygotowany przez zespół ekspertów Instytutu Transportu Samochodowego raport podejmuje najaktualniejsze kwestie związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym (BRD) w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów zabudowanych i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Autorzy przyglądają się ostatnim zmianom w prawie o ruchu drogowym w zakresie pierwszeństwa pieszych na oznakowanych przejściach oraz korzystania z urządzeń transportu osobistego i e-hulajnóg. Przeprowadzono analizę dostępnych danych o wypadkach z udziałem pieszych w kontekście powyższych zmian legislacyjnych oraz przedstawiono rekomendacje działań, jakie podjąć mogą samorzady na rzecz poprawy BRD w polskich miastach. Raport przypomina również założenia „Wizji Zero” oraz wskazuje na konieczność podjęcia systemowych działań na rzecz jej wdrożenia na poziomie miast.

Autorzy: Maria Dąbrowska-Loranc, Przemysław Skoczyński, Anna Zielińska

Rok wydania: 2023

[Raport \(całość\)](#)

Transport publiczny w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych²

Czwarty temat cyklu podejmuje problematykę funkcjonowania oraz organizowania publicznego transportu zbiorowego w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF). Raport jest kontynuacją badań OPM publikowanych w latach 2017 i 2019³. W warstwie empirycznej zidentyfikowano miasta z funkcjonującym systemem PTZ (wraz z jego podsystemami) oraz scharakteryzowano ich formy organizacyjne: porozumienia, związki międzygminne i inne. W drugiej części scharakteryzowano stopień dostępności do PTZ w miejskich obszarach funkcjonalnych – zbadano, jaki odsetek ludności mieszka w strefie dojazdu do przystanków, jaki jest średni czas dojazdu do przystanku, a także (w ujęciu dobowym) liczbę połączeń miejscowości z miastem-rdzeniem w MOF. Podjęto się również oceny stopnia integracji systemów PTZ w MOF.

Autorzy: Agnieszka Gajda, Mateusz Kulig, Piotr Ogórek

Rok wydania: 2023

[Raport \(całość\)](#)

² Uwaga: MOF-y zdefiniowane na potrzeby badań IRMiR, delimitacja inna niż ta P. Śleszyńskiego, patrz: aneks metodyczny Raportu nr 4.

³ (Janas, Jarczewski 2017; Gadziński, Goras 2019).

Transport bezpłatny i na żądanie jako alternatywne systemy kształtowania oferty przewozów pasażerskich

Raport podejmuje zagadnienia słabo reprezentowane w polskiej literaturze przedmiotu – bezpłatny transport publiczny oraz usługi transportu na żądanie.



Autorzy w tych rozwiązaniach widzą sygnał pozytywnej zmiany, jeśli chodzi o kształtowanie oferty przewozowej w Polsce, szczególnie w małych miejscowościach, najczęściej dotkniętych wykluczeniem komunikacyjnym. Raport identyfikuje m.in. gminy z bezpłatnym transportem publicznym, omawia rodzaje ulg lub zwolnień z opłat i opisuje przykłady miast, które zdecydowały się na to podejście, zaś w zakresie transportu na żądanie prezentuje: liczbę JST z funkcjonującym systemem DRT (transport sterowany popytem) i D2D (przejazdy *door-to-door*) wraz z momentem ich wprowadzenia oraz charakteryzuje zasady funkcjonowania poszczególnych typów transportu na żądanie.

Autorzy: Daniel Štraub, Kamil Mróz

Rok wydania: 2023

[Raport \(całość\)](#)

Raport niecykliczny: Mobilność współdzielona. Sposoby zarządzania hulajnogami elektrycznymi w miastach na prawach powiatu

Podobnie jak opracowanie o bezpieczeństwie w ruchu drogowym raport dotyczący mobilności współdzielonej wpisał się w dyskusję nad statusem i



możliwościami wykorzystania hulajnóg elektrycznych na wypożyczenie. Ostatnie lata to wzrost zainteresowania współdzielonymi pojazdami, na ulicach wielu polskich miast pojawiły się bowiem e-hulajnogi. Niemal równolegle pojawiły się problemy z porzuconymi czy zaparkowanymi poza punktami mobilności pojazdami. Skłoniło to autorów do zbadania, czy i w jaki sposób samorzady miejskie zarządzają tym segmentem mobilności i czy można mówić o jakimkolwiek dialogu czy współpracy pomiędzy samorządowcami a operatorami tego rodzaju usług. Badanie

ankietowe w tym zakresie uzupełnione zostało o seminarium eksperckie, w trakcie którego uczestnicy dyskutowali nad zakresem i wystarczalnością zmian w Prawie o ruchu drogowym z 2021 r. Zwrócono uwagę na dostępność danych i możliwość tworzenia na ich podstawie analiz potoków podróży oraz – w celu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa – sformułowano postulat obowiązku parkowania e-hulajnóg wyłącznie w wyznaczonych punktach mobilności.

Autorzy: Daniel Štraub, Paweł Pistelok

Rok wydania: 2022

[Raport \(całość\)](#)

KLUCZOWE WNIOSKI

1. Incydentalność i doraźność

Brak szerszej wizji czy działania świadczące o braku pomysłu na politykę w opisywanych w raportach obszarach stwierdzono w trzech z pięciu z nich.

Autorzy raportu poświęconego bezpieczeństwu w ruchu drogowym (BRD) stwierdzają, że założenia programowania i wspólnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo na drogach „wydają się nie znajdować oczekiwanej odpowiedzi ze strony władarzy miast”, a podejmowane działania dotyczą głównie inwestycji drogowych i nie wynikają z szerszej wizji poprawy bezpieczeństwa (Dąbrowska-Loranc, Skoczyński, Zielińska 2023). W raporcie poświęconym polityce rowerowej stwierdzono, że kwestia rowerowa w Polsce to w istocie „głuchy telefon” – „wymyślanie koła na nowo” i przypadkowość, czyli działania prowadzone bez pomysłu i wbrew przyjętym dokumentom (lub pomimo nich). Miasta albo nie korzystają z rozwiązań sprawdzonych, albo korzystają z nich w niewłaściwy sposób (Hyła 2023).

Podobnie oceniono kontekst przyjmowanych dokumentów transportowych – przygotowywane są one na potrzeby pozyskania finansowania, funkcjonują w odniesieniu do „tu i teraz” gminy, a pomimo tego, że przyjmuje się ich (zbyt) wiele, nie tworzą one spójnej wizji prowadzenia polityki transportowej (Beim, Mazur, Pistelok 2023).

2. Niedostatki danych i problem z dyfuzją wiedzy

Jak wiadomo, dane należy traktować jako podstawowe paliwo rozwojowe miast (Łachowski, Pistelok, Dziadowicz 2022). W związku z tym wysoka jakość i kompletność danych, jakimi operują miasta w procesie przygotowywania swoich polityk czy też reagując na bieżące problemy, jest kwestią bezdyskusyjną. Tymczasem w toku prowadzonych w naszym cyklu analiz wykazano, że w tym zakresie również można mówić o dużych niedostatkach. W efekcie badań prowadzonych w odniesieniu do polityki rowerowej okazało się, że:

„Wiele miast nie potrafi podać długości infrastruktury przyjaznej dla rowerzystów, którą wybudowało. (...) Część deklaracji okazała się nieprawdziwa. Pozyskane dane są rozbieżne z danymi Głównego Urzędu Statystycznego (GUS).” (Hyła 2023: 9).

Ponadto należy zauważyć, że w kontekście Kompleksowych Badań Ruchu – będących jednym z podstawowych źródeł „samowiedzy” gminy o podziale modalnym i zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców – można mówić o pewnej słabości „pamięci instytucjonalnej” – znacznie mniej miast zraportowało wykonywanie takich badań aniżeli wynika to z kwerendy przeprowadzonej przy okazji poprzedniej edycji raportu OPM (Gadziński, Goras 2019; Hyła 2023). Niektóre miasta podawały także dane dotyczące podziału modalnego z innych badań niż KBR.

W świetle wyżej sformułowanego wniosku (o incydentalności działań) można jeszcze dodać, że z raportów wyłania się kolejny problem, mianowicie z dyfuzją wiedzy – zarówno w zakresie praktyk dobrych, sprawdzonych, jak i złych. Incydentalność i

działanie „po omacku” skutkują nie tylko tworzeniem rozwiązań nietrafionych, ale wręcz powielaniem błędów popełnionych w innych miastach (zob. Hyła 2023).

Z kolei oficjalne statystyki policyjne są najważniejszym źródłem informacji o okolicznościach, w jakich dochodzi do zdarzeń drogowych i stanowią istotne źródło wiedzy w programowaniu działań na rzecz BRD. Dane te gromadzone są w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), na podstawie zasad określonych w *Zarządzeniu nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych*. Jednak po porównaniu „naszego” standardu zbierania danych ze standardami Komisji Europejskiej DG MOVE CARE autorzy raportu (Dąbrowska-Loranc, Skoczyński, Zielińska 2023) doszli do wniosku, że polski system stosuje zbyt ogólne kategorie (np. „jezdniak”) oraz że gromadzi się jedynie dane o zachowaniu i manewrach sprawców, brak w nim natomiast danych o zachowaniach innych uczestników zdarzeń drogowych. Rezultat jest taki, że o ile zakres zbieranych danych pozwala mówić o skali zdarzeń drogowych i ich strukturze rodzajowej, to nie wystarczają już one do określenia przyczyn wypadków. Ponadto gromadzone w SEWiK dane nie dają również dostatecznych informacji na temat ciężkości obrażeń – co utrudnia jeszcze fakt, że obecnie nie ma możliwości weryfikacji zbieranych na miejscu zdarzenia danych z innymi zasobami – na przykład danymi ze szpitali. Działania na rzecz integracji sposobu gromadzenia danych wiązałyby się z translacją skali ICD10 na MAIS3+. O ile kategorie stosowane w SEWiK są spójne z definicjami zawartymi w „naszym” Kodeksie karnym, to ta druga skala pochodzi z systemu stosowanego w wielu innych krajach i postulowanego przez Komisję Europejską. Innymi słowy: istnieje możliwość ujednoczenia systemu pozyskiwania danych między Polską i innymi krajami UE, co może przełożyć się na większe możliwości prowadzenia analiz porównawczych i dotyczących problemów związanych z miejscem Polski na europejskiej mapie BRD.

3. Niska jakość dokumentów i brak sprawczości

Politykę publiczną, a więc w tym także politykę transportu mobilności, z grubsza można określić jako zaplanowane, logicznie powiązane działania (a czasami zaniechania) władz publicznych zmierzające do osiągnięcia postawionych celów.

Prowadzone badania pokazały, że zadeklarowane przez miasta źródła tej polityki – czyli jakiegokolwiek dokumenty transportowe (takie jak strategie, plany mobilności, standardy dla infrastruktury rowerowej i inne) przyjęto w sumie około 40% ankietowanych miast.

Dalsza analiza strategii i polityk pokazuje, że dokumenty te często powtarzają swoje treści i ustalenia – i to nie tylko na poziomie definicji, ale czasami i diagnozy problemów. Może mieć to związek z ograniczoną liczbą podmiotów (firm konsultingowych i badawczych), które na zlecenie miast przygotowują tego typu dokumenty. W każdym razie należy stwierdzić, że oryginalnej treści jest zbyt mało, jak na tak dużą liczbę dokumentów. W danym mieście potrafi funkcjonować nawet kilkanaście dokumentów odwołujących się do polityki transportowej na raz – z czego nie wszystkie wprost – ale są też takie, których istnienie i zakres obowiązywania należy

mieć na uwadze⁴. Można mówić o pewnej inflacji dokumentów, które – jak już wspomniano – nie przekładają się wcale na jedną, spójną politykę w obszarze mobilności, a wręcz utrudniają odnalezienie się w tej problematyce. Najściślej wyrażono to w raporcie poświęconym problematyce zrównoważonej mobilności:

„W polskim systemie prawodawstwa brakuje definicji polityki transportowej samorządów gminnych. Samorzady 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. samorzady 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)” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 19).

Ponadto stwierdzono, że bodaj najważniejszy dla gminy dokument określający politykę transportową, czyli przyjmowany zgodnie z *Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, powstaje niezgodnie z zasadami techniki prawodawczej, jego struktura marginalizuje zagadnienia, które winny być dla niego kluczowe, zaś postulowany na szczeblu europejskim Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) na dziś ma charakter aktu kierownictwa wewnętrznego. Ponadto, choć teoretycznie możliwe jest zaproponowanie swoistej hierarchii dokumentów, to w praktyce mamy do czynienia raczej ze swoistą precedencją niż porządkiem wynikającym z hierarchii dokumentów – przygotowując dokument „C”, należy raczej ustalić krąg dokumentów go poprzedzający (A, B), aniżeli to, który ma charakter nadrzędny. W efekcie mamy do czynienia z dokumentami, których realne oddziaływanie na problematykę transportową jest niskie.

Osobną kwestią jest problem dokumentów kształtujących politykę rowerową – autor raportu rowerowego wskazuje, że żadna z analizowanych „polityk rowerowych” nie przyniosła skutku, a standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej często zawierają błędy i niezgodności z przepisami, a nawet proponują niebezpieczne dla uczestników ruchu rozwiązania. Powtarzalny brak umocowania formalnego, a niekiedy umocowanie nieprawidłowe, powoduje uznaniowość i ich stosowanie niejako uniemożliwia właściwą realizację założeń polityki gminy (Hyła 2023).

4. Istotność dostępności i integracji transportu publicznego

Za sprawą literatury *non-fiction* na nowo rozgorzała w Polsce dyskusja nad wykluczeniem komunikacyjnym oraz dostępnością transportu publicznego, wychodząc dzięki temu poza kręgi akademickie (Gitkiewicz 2019; Trammer 2019).

⁴ To przykład Wrocławia, dyskutowany na etapie przygotowań do badań na potrzeby cyklu.

Należy stwierdzić, że przynajmniej nominalnie sytuacja ulega poprawie. W porównaniu z poprzednią edycją badania (Gadziński, Goras 2019) o 86% wzrosła liczba miast małych, w których publiczny transport zbiorowy (PTZ) funkcjonuje w jakiegokolwiek formie. Obecnie w Polsce (w grupie miast powyżej 5 tys. mieszkańców) w 70% ośrodków funkcjonuje transport publiczny, z czego we wszystkich miastach dużych, prawie wszystkich średnich i ponad połowie ośrodków małych – czyli tych, o których w kontekście wykluczenia transportowego mowa najczęściej.

Dostępności nie należy jednak rozumieć wyłącznie geograficznie – to również przystępność, czyli czytelność i dostęp do informacji dotyczącej oferty przewozowej, a także integracja systemu transportowego. Istotne są zatem wszelkie dodatkowe cechy i jakości, które współtworzą warunki i kontekst korzystania z transportu publicznego. Prace badawcze prowadzone w OPM wskazują, że w ocenie integracji najistotniejsze są: system informacji pasażerskiej, dostępność biletów przez aplikację mobilną oraz zintegrowana taryfa biletowa (Janas, Jarczewski 2017; Gajda, Kulig, Ogórek 2023). Potwierdza to tezę, że publiczny transport zbiorowy powinien być maksymalnie łatwy „w obsłudze” z punktu widzenia pasażera – użytkownik nie powinien musieć zastanawiać się, który przewoźnik obsługuje trasę, w ramach której odbywa się przejazd⁵.

Integracja jest również o tyle ważna, że badania pokazały wciąż złożoną strukturę form organizacyjno-prawnych – prawie połowa z funkcjonujących systemów PTZ działa w porozumieniach międzygminnych. Pozostałe systemy PTZ funkcjonują samodzielnie (gmina organizuje transport w swoich granicach) lub w związkach komunalnych czy powiatowo-gminnych. Do własnych granic administracyjnych ograniczają się głównie ośrodki małe.

W kontekście dostępności trzeba pamiętać, że podstawowym czynnikiem mobilności mieszkańców miast są dojazdy do pracy – nie tylko w obrębie samych miast, ale również (w odniesieniu do miejskich obszarów funkcjonalnych [MOF]) z gmin ościennych do miasta-rdzenia. W obszarze MOF-ów objętych badaniem problemem jest dość wysoki odsetek gmin bez bezpośredniego połączenia z rdzeniem. Nawet ponad 1/3 ośrodków, z których do rdzenia dojechać musi do 1000 osób, takiego połączenia nie ma (Gajda, Kulig, Ogórek 2023).

Warto jeszcze zwrócić uwagę na wzrastającą popularność zjawisk, które potencjalnie mogą podnieść dostępność usług transportowych. W zakresie transportu zbiorowego są to: bezpłatny transport publiczny (FFPT) oraz usługi transportu na żądanie. Obie te formy mają potencjał zwiększenia mobilności mieszkańców, szczególnie tych, którzy mogą mieć konkretne potrzeby transportowe lub uboższych. Szczególnie usługi transportu na żądanie (DRT), w tym *door-to-door*, to odpowiedź na potrzeby osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności. Innym zjawiskiem, którego we współczesnym życiu naszych miast nie sposób przeoczyć, jest popularność mobilności współdzielonej, szczególnie w postaci elektrycznych hulajnóg na wypożyczenie. Trudno przewidzieć trajektorię rozwoju tego rodzaju usług, niemniej ze względu na pewne problemy organizacyjne po stronie miast (hulajnoga elektryczna *de facto* uczestniczy w ruchu, ale jako usługa funkcjonuje na zasadzie klasycznej działalności

⁵ Teza sformułowana przez jednego z ekspertów grup roboczych pracujących nad przygotowaniem do Kongresu Polityki Miejskiej 2021 w Katowicach.

gospodarczej) należy im się przyglądać. Doczekaliśmy się zresztą nowelizacji ustawy, która reguluje niektóre kwestie związane z obecnością e-hulajnóg w miastach (patrz: *Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. ...*; Štraub, Pistelok 2022). Hulajnogi mogą być ważnym uzupełnieniem istniejącego w mieście systemu podróży na tzw. „ostatniej mili”, ale tylko pod warunkiem racjonalnego podejścia i znalezienia dla nich pomysłu, zgodnie ze specyfiką ośrodka. Badania pokazują, że operatorzy swoje usługi koncentrują głównie – czemu trudno się dziwić ze względu na atrakcyjność biznesową tych stref – głównie w centrach miast i obszarach śródmiejskich (Štraub, Pistelok 2022). Tymczasem to obszary peryferyjne i podmiejskie mogłyby skorzystać na tych tanich i łatwo dostępnych rozwiązaniach („ostatnia mila”). Właśnie w kontekście obszarów śródmiejskich eksperci radzą, by nie przeszacowywać znaczenia e-hulajnóg, a brak podejścia „z głową” do sprawy może się wręcz skończyć tym, że użytkownicy będą dla hulajnogi rezygnować z autobusu/tramwaju lub pieszego spaceru, a nie z samochodu – co byłoby faktycznie istotne z punktu widzenia zrównoważonej mobilności. Integracja w ramach jednej platformy biletowej, jak również włączenie systemu wypożyczeń pojazdów w istniejącą lub powstającą infrastrukturę centrów przesiadkowych to kierunki, które mogą dotyczyć także hulajnóg elektrycznych:

„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 ” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 64).

Przykładem takiego systemu jest sprawdzony we Włoszech, Kanadzie czy Niemczech system *Mobility as a Service*:

„To swego rodzaju zintegrowana platforma łącząca publiczne, prywatne i współdzielone środki transportu. System ten umożliwia nie tylko znalezienie najlepszej alternatywy transportowej, która odpowiada potrzebom użytkownika, ale umożliwia również opłacenie podróży za jednym razem, tak jakby to była jedna usługa” (Štraub 2020).

Integracja usług współdzielenia pojazdów z istniejącym systemem to zatem nie tylko realne działania na rzecz dostępności transportowej w mieście, ale również świadectwo elastyczności i responsywności władz miejskich, jeśli idzie o nowe formy mobilności i umiejętność ich zagospodarowania.

KLUCZOWE REKOMENDACJE

1. (Racjonalna) zrównoważona mobilność miejska

Rekomendacje formułowane przez autorów naszych raportów to w dużym stopniu propozycje działań wpisujących się w realizację paradygmatu zrównoważonej mobilności – poczynając od najbardziej podstawowego, czyli: „ograniczenia programów rozwoju sieci drogowej”. Filozofia tej rekomendacji:

„(...) 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 (...) spowoduje, że lokalni zarządcy dróg będą zmuszeni bardzo mocno przemyśleć swoje ambicje rozwojowe. (...) 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. (...) lokalni władarze niejako będą musieli zmienić swoją perspektywę autoprezentacji, gdzie zamiast przecinać wstęgę kolejnej arterii drogowej będą raczej prezentować nowo zakupione autobusy ” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 62).

Uzupełniający powyższe postulat to preferencje i ulgi podatkowe dla przedsiębiorców, których działania biznesowe przekładają się na zmniejszenie związanej z indywidualną komunikacją presji na środowisko i zmianę charakterystyki łańcucha logistycznego (Beim, Mazur, Pistelok 2023). Rekomendacja ta wynika wprost ze zwrócenia uwagi na problem sytuowania dużych przedsiębiorstw na przedmieściach – firm, które wymagają infrastruktury i generują ruch pomimo niesprzyjających warunków infrastrukturalnych.

Nietrudno zauważyć, że jakiegokolwiek działania, w efekcie których otrzymamy spadek wykorzystania samochodu w podróżach indywidualnych, ostatecznie przełożą się też na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, być może w rezultacie zachęcając również do częstszych podróży pieszych lub rowerem. Uzupełnieniem polityki „równoważenia mobilności” mogą być działania na rzecz poprawy BRD, na czele z programowym wdrażaniem „Wizji Zero”. To koncepcja w Polsce nienowa i choć obecnie wdrażana z nazwy tylko przez jedno miasto (Jaworzno), gdzie ma ona charakter mocno uznaniowy, to jednak są to działania prowadzone konsekwentnie i nie bez świadomości powiązania BRD z właściwym podejściem do infrastruktury (Pistelok, Štraub 2021). Jak piszą autorzy raportu BRD, „Z punktu widzenia efektywności najbardziej wskazane są działania obszarowe, skutkujące uspokojeniem ruchu i stwarzające bardziej przyjazne warunki do poruszania się po mieście najstarszym uczestnikom ruchu drogowego” (Dąbrowska-Loranc, Skoczyński, Zielińska 2023).

Kolejny wątek to nowa mobilność miejska, o której mowa w rekomendacji „racjonalne adresowanie wyzwań nowej mobilności”, co oznacza uznanie, że rozwój tego segmentu pozostaje kwestią otwartą i miasto powinno mieć odpowiedzieć na popularność tego rodzaju usług. Racjonalność zaś oznacza robienie tego z głową – przypomnijmy, że najważniejszym wyznacznikiem zrównoważonej mobilności jest

dowartościowanie roli transportu publicznego – z tego powodu nowe rozwiązania, takie jak hulajnogi elektryczne w systemach *sharingowych*, należy wspierać, ale uważać przy tym, by na ich rzecz zrezygnowano z samochodu, a nie autobusu czy tramwaju.

W kontekście transportu publicznego podnoszono zaś kwestie odnoszące się ostatecznie do zwiększenia dostępności komunikacyjnej: bezpośrednie połączenia z gmin nie tylko do miasta-rdzenia, ale również wspieranie komunikacji pomiędzy gminami obszaru funkcjonalnego (wokół rdzenia). Stałym wątkiem dyskusji o dostępności usług transportowych jest integracja w organizacji i wygoda przesiadek. Autorzy zwracali również uwagę na rolę kolei – zarówno w kontekście dostępności aglomeracyjnej (oraz jej rozwijania, z uwzględnieniem możliwych konfliktów o przestrzeń), jak i perspektywicznego spojrzenia na starotorza i wykorzystywania istniejących korytarzy, np. do przywracania połączeń: „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)” (Beim, Mazur, Pistelok 2023).

Autorzy podkreślili, że kolej jako „najbardziej efektywne narzędzie kreowania zrównoważonej mobilności pomiędzy miastem a jego otoczeniem pozostaje funkcjonalnie poza kompetencją miasta” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 65). Obecne zasady kształtowania oferty przewozowej są preferencyjne dla ruchu dalekobieżnego. Należy to zmienić i zwiększyć rolę kolei w obsłudze połączeń lokalnych i aglomeracyjnych – przy równoczesnym włączeniu do procesu decyzyjnego zarządcy infrastruktury i marszałka województwa. Oczywiście wszystko to przy zachowaniu intermodalności – czyli wzmiankowanego wcześniej zapewnienia sprawnego systemu przesiadek. Krótko mówiąc: „Kolejowy ruch pasażerski o charakterze miejskim, aglomeracyjnym lub regionalnym powinien być ważnym uzupełnieniem systemu publicznej komunikacji zbiorowej – zwłaszcza na obszarach MOF” (Gajda, Kulig, Ogórek 2023: 9).

Aby zrównoważona mobilność mogła trafić z urzędniczych dokumentów na nasze ulice, w świetle wykonanych badań konieczne wydaje się zracjonalizowanie podejścia do jej planowania. Istotnym elementem określonej polityki czy filozofii postępowania jest wychodzący od rzetelnej diagnozy dokument zawierający jej cele, wskaźniki i kierunki działania.

Tymczasem dziś mamy do czynienia z jednej strony z nadwyżką rozmaitych dokumentów przyjmowanych na poziomie gminy, które w mniejszym lub większym stopniu odwołują się do zrównoważonej mobilności, a z drugiej strony z niesprawnością czy niewydolnością wynikającą ze sposobu przygotowywania czy osadzenia w kontekście prawnym bodaj najważniejszych dokumentów określających politykę transportu i mobilności w gminie: planu transportowego (przyjmowanego zgodnie z ustawą) oraz planu zrównoważonej mobilności miejskiej. O tym, jak te dokumenty powinny być przygotowane, więcej w sekcji *Prawo i sprawstwo* poniżej, tymczasem jednak niezależnie od nich należy sobie uświadomić, że funkcjonowanie naraz nawet

kilkunastu dokumentów, które należy mieć na uwadze, planując decyzje czy inwestycje w obszarze transportu, nie tylko spowalnia procesy decyzyjne w urzędzie, ale także może czynić je nieefektywnymi:

„(...) 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. ” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 24).

Poniekąd to zrozumiałe, że wątki poświęcone transportowi są „rozrzucone” po kompetencjach rozmaitych komórek organizacyjnych, niemniej warto się zastanowić, czy w jednej gminie koniecznie musi istnieć równolegle kilka dokumentów odwołujących się do z grubsza tej samej filozofii i poruszających te same problemy.

Oczywiście już teraz istnieje problem ze swego rodzaju „silosowością” urzędów, polegającą na trudnościach w wyjściu poza perspektywę myślenia sektorowego. Skupienie się na zagadnieniach transportowych w ramach jednego pionu/dokumentu może ją co prawda jeszcze ugruntować, ale intencja leży raczej w kompleksowym i możliwie szerokim spojrzeniu na dany obszar działania samorządu. Główny dokument gminny poświęcony transportowi – plan transportowy, plan mobilności lub im podobny – powinien być kompletnym opracowaniem tej problematyki, ale wskazywać również powiązania z innymi sektorami i odwoływać się do dokumentów analogicznych, np. z zakresu ochrony środowiska. Planowanie polityki transportowej powinno polegać właśnie na tym, na rozpoznaniu tych powiązań oraz elementów, które należy mieć na uwadze – nie na każdorazowym „zbieraniu” z różnych dokumentów poczynionych tam ustaleń.

2. Dane i wiedza, głupcze!

Kolejna rekomendacja również wiąże się wprost ze sformułowanymi wnioskami i dotyczy jakości danych, na podstawie których formułowane są polityki, oraz lepszej dystrybucji wiedzy dotyczącej działań samorządów. Jest to szczególnie ważne, jeśli weźmie się pod uwagę potencjał działań z poziomu lokalnego, mogących stanowić inspirację dla innych samorządów.

W kontekście danych chodzi z jednej strony o **weryfikację istniejących**: uzyskanie maksymalnej pewności, że dane, na podstawie których miasta prowadzą swoje polityki, są trafne i jak najlepiej oddają rzeczywistość. Z drugiej strony należy wciąż **doskonalic narzędzia**, za pomocą których dane są zbierane (by były możliwie najbardziej trafne). W odniesieniu do pierwszego przykładu – postuluje się wyjaśnienie „niewytłumaczalnych rozbieżności” pomiędzy deklarowanymi przez miasta wartościami długości infrastruktury rowerowej a oficjalnymi danymi GUS. Ujawnił się również brak „samowiedzy” urzędu co do tego, czy i kiedy prowadzono w gminie Kompleksowe Badania Ruchu (Hyła 2023). Drugi przykład to odniesienie do propozycji

udoskonalenia formularza, za pomocą którego zbiera się dane o zdarzeniach drogowych. Kluczowy jest również przepływ informacji pozwalający na zachowanie spójności danych pomiędzy różnymi instytucjami, które nimi dysponują (np. na linii policja–szpital).

Jeśli zaś o wiedzę chodzi, to należy podejmować działania na rzecz jak najszerszej dyfuzji dobrych praktyk. W kontekście polityki rowerowej zwrócono bowiem uwagę na to, że mamy do czynienia z „wynajdowaniem koła na nowo” i „przypadkowością” podejmowanych działań. Kwestia doświadczeń pojawiła się też na łamach raportu poświęconego BRD – tam proponuje się powołanie „obserwatorium mobilności” poświęconego monitoringowi wdrażania i upowszechnianiu wiedzy związanej z programami „Wizji Zero”, a także dzieleniu się przez samorzady doświadczeniami z jej wdrażania (jeśli te się tego podejmują).

Uzupełnieniem postulatu związanego z wiedzą jest również wątek edukacji. Edukacji i jej skuteczności nie poświęciliśmy osobnego opracowania, ale nasi autorzy zwrócili uwagę na potrzebę dalszego szkolenia tych, którzy już posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami.

„Po uzyskaniu prawa jazdy kierowcy w Polsce nie podlegają obowiązkowi uczestnictwa w szkoleniach uzupełniających. Dotyczy to również kierowców w starszym wieku. Miasta powinny stworzyć system doskonalenia kierowców, wskazując miejsca realizacji zajęć, przygotowując programy oraz wyspecjalizowaną kadrę.” (Dąbrowska-Loranc, Skoczyński, Zielińska 2023: 8).

Aby tak było, konieczne może być wprowadzenie odpowiednich zmian w *Ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami*. Obecnie nie reguluje ona kwestii podnoszenia kompetencji kierowców nieprofesjonalnych. Kompleksowa edukacja mogłaby zdaniem autorów obejmować zarówno zajęcia z wychowania komunikacyjnego w szkołach, jak i szkolenia kierowców – szczególnie osób starszych.

3. Prawo i sprawstwo

W ten sposób docieramy, *last but not least*, do rekomendacji kluczowej, czyli zmian prawnych – zarówno w sensie monitorowania odpowiedniości oraz doskonalenia prawa istniejącego, jak i udzielenia dodatkowych uprawnień.

Przykładowa rekomendacja „zbierania danych” i ich upowszechniania może pozostać na papierze, jeżeli nie zobowiąże się do tego samorządów lub określonych podmiotów w drodze ustawy, na co zresztą zwracają uwagę autorzy (Štraub, Mróz 2023). Dotyczy to również innych obszarów istotnych ze względu na dynamikę zjawisk zachodzących we wzorcach mobilności. Pokazuje to raport poświęcony mobilności współdzielonej, postulując za ekspertami „stworzenie samorządom ustawowej możliwości postawienia operatorom wymogu spisania porozumienia lub umowy, ustalających warunki i oczekiwania związane ze świadczeniem usługi” (Lubaś 2021; Štraub, Pistelok 2022). Taka „ustawowa możliwość” może również oznaczać stworzenie wymogu przekazywania przez prywatnych operatorów usług danych, które mogą

służyć celowi publicznemu – np. monitoringowi rozmaitych form poszerzenia dostępności komunikacyjnej (FFPT/DRT). Tworzenie podstaw prawnych to zatem umożliwienie elastycznego reagowania na nowe zjawiska i w praktyce ułatwienie realizacji obowiązków, które spoczywają na samorządzie (zadania własne gminy, a wśród nich dbanie o ład i porządek).

Kolejny wątek to sprawczość – czyli cecha dokumentu, zarówno po stronie jego treści, jak i odpowiedniego umocowania, która umożliwia uzyskanie zakładanych rezultatów – przede wszystkim poprzez zapewnienie ich egzekwowania. W naszym cyklu temat pojawił się w kontekście polityki rowerowej i jej formalnego umocowania (Hyła 2023).

„Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej w założeniu doprecyzowują przepisy ogólne, identyfikują powtarzalne problemy, wskazując ich typowe rozwiązania oraz wiążą umową zamawiającego i wykonawcę, co ujednocila interpretację przepisów i zobowiązuje wykonawcę do stosowania sprawdzonych rozwiązań. Muszą być elementem specyfikacji przetargowej i to również na prace koncepcyjne i planistyczne, aby uwzględnić potrzeby ruchu rowerowego na najwcześniejszym etapie procesu inwestycyjnego. (...) Sensem standardów jest wymuszanie wysokiej jakości powstających rozwiązań przez wymaganie parametrów technicznych (...) lepszych niż wynika to z przepisów ogólnych lub praktyki projektowej i sprawdzonych w eksploatacji” (Hyła 2023: 31).

Zdaniem autora prawidłowo umocowana polityka powinna mieć status uchwały rady miasta lub zarządzenia, a konkretne jej elementy i narzędzia (na przykład standardy rowerowe) powinny być przewidziane w formalnej procedurze, wiążącej zarówno urzędników, jak i podmioty zewnętrzne realizujące zadania na zlecenie miasta (opracowania planistyczne, projekty drogi, itp.).

Ostatni wątek to rewizja sposobu sporządzania i umocowania bodaj najważniejszych dokumentów, które określają politykę transportu i mobilności: planów transportowych (PZRPTZ) oraz Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Plan Transportowy należy uczynić zgodnym z zasadami techniki prawodawczej poprzez podział na część diagnostyczną (związaną z ustaleniami) oraz część analityczną. W kontekście sprawstwa – należy plan transportowy też ściślej powiązać z planowaniem przestrzennym, okresowo ewaluować go pod kątem planistyki „celem modyfikacji przebiegu linii, rozmieszczenia przystanków czy częstotliwości kursów” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 68):

„Plan transportowy powinien (...) być pewną gwarancją mobilności dla mieszkańców chcących zrezygnować z samochodu, jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest gwarancją dla właścicieli działek, że po sąsiedzku nie stanie żaden obiekt godzący (...) w wartość nieruchomości” (Beim, Mazur, Pistelok 2023: 68).

Podobnie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – powinien być raczej mechanizmem niż konkretnym dokumentem, a jeżeli mówimy o dokumencie, to należy znaleźć dla niego konkretne miejsce i rolę w polskim prawodawstwie. Winien

on kompleksowo (lokalnie i ponadlokalnie) określać politykę transportową samorządu i uwzględniać powiązania transportu z innymi politykami publicznymi. Dokument musi być zgodny z następującymi aktami:

- *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;*
- *Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;*
- *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.*

Zatem, mając na celu zidentyfikowane rozdrobienie dokumentów (inflację), PZMM powinny być umocowane ustawowo i składać się z części analitycznej oraz normatywnej (w podziale na akt prawa miejscowego i akt kierownictwa wewnętrznego – zob. Beim, Mazur, Pistelok 2023).

ZAMIAST ZAKOŃCZENIA

Transport i mobilność to obszar polityki miejskiej, który w polskich realiach najdokładniej nakreślono w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*. To dokument planistyczny będący strategią horyzontalną i zintegrowaną wynikającą bezpośrednio ze Zintegrowanej Strategii Rozwoju kraju, a oddziałującą na Krajowe Programy Rozwoju. Problemy transportu i mobilności oczywiście znalazły również swoje miejsce w obu dotychczasowych edycjach Krajowej Polityki Miejskiej – czy to jako cały obszar tematyczny, czy w poszczególnych wyzwaniach wprost z transportem związanych lub nawet w wątkach pobocznych podnoszonych w ramach wyzwań z zupełnie innych obszarów. Działania w obszarze transportu i mobilności w świetle polskiej KPM pozwalają na realizację zasad miasta zwarteo, zrównoważonego, dostępnego i zielonego.

Mobilność miejska jest bowiem silnie uwarunkowana stanem takich obszarów (lub na nie wpływa) jak planowanie przestrzenne i racjonalne gospodarowanie przestrzenią, inwestycje i rozwój gospodarczy oraz wreszcie środowisko i adaptacja do zmian klimatu.

Wyniki badań Obserwatorium Polityki Miejskiej w obszarze transportu i mobilności pokazują, że pomimo wielości dokumentów nazywanych „strategiami” i „planami”, ich „strategiczność” pozostaje jedynie deklaratywna i kończy się na okładce. Realne działania wdrażane są incydentalnie, a wrażenie „sprawczości” uzyskuje się poprzez inwestycje. Powstaje też wrażenie, że samo wprowadzanie do dokumentów odwołań do paradygmatu „zrównoważonej mobilności” wyczerpuje wymagania stawiane obecnie politykom transportowym. Tymczasem mamy do czynienia nie tylko z inflacją dokumentów, ale także z inflacją samego pojęcia „zrównoważony”, którego użycie dziś zdaje się więcej zaciemniać niż rozjaśniać. Konieczne jest tu włączenie perspektywicznego myślenia o tym, jak ma wyglądać nasze miasto za 10–20 lat i myślenie to nie powinno skupiać się jedynie na zgrabnym opisanu „wizji” i „celu” danego dokumentu.

Myślenie strategiczne powinno mieć natomiast solidną podstawę, przede wszystkim w postaci rzetelnych danych i wynikającej z nich diagnozy. Stąd właśnie konieczność weryfikacji posiadanych danych, ich uzupełniania i doskonalenia narzędzi ich gromadzenia. Oczywiście doświadczenia innych miast, zarówno sukcesy, jak i (co może nawet ważniejsze) porażki również są źródłem wiedzy, uzupełniającym dane „twarde”. W tym kontekście konieczna jest dyfuzja wiedzy i wymiana doświadczeń – wspierana, a jeśli trzeba, to wymuszana (nowymi) przepisami prawa.

Wreszcie trzeci punkt, czyli przepisy. Pożytecznym postulatem wydaje się każdorazowo ustalenie, których zmian nie da się wprowadzić bez odpowiednich uregulowań ustawowych, a dla których wystarczą działania na poziomie lokalnym. Niezależnie od tego należy dbać o sprawczość przyjmowanych dokumentów, nieosiągalną bez odpowiedniego umocowania – co pokazują rozważania autorów prowadzone tak w odniesieniu do standardów infrastrukturalnych, jak i najważniejszych dokumentów

transportowych (PZRPTZ, SUMP), których zadaniem jest przełożenie paradygmatu zrównoważonej mobilności na podstawy do realnego działania.

NOTKA METODYCZNA

Cykl *Transport i mobilność miejska* tworzy pięć raportów uzupełnionych raportem niecyklicznym. Tematykę wszystkich sześciu publikacji referujemy w niniejszym opracowaniu podsumowującym.

Główną techniką badawczą, która posłużyła do pozyskania danych, na których bazowali wszyscy autorzy, była ankieta – kierowana drogą e-mailową do urzędów miast powyżej 5 tys. mieszkańców (w przypadku gminy miejsko-wiejskiej decydowała populacja obszaru miejskiego). Pozwoliła ona na przeprowadzenie badań niemal całościowych – zwrot formularzy otrzymaliśmy bowiem z 510 miast (co stanowi 86,7% wszystkich interesujących nas ośrodków). W ramach poszczególnych tematów autorzy korzystali również z wiedzy własnej i kwerendy materiałów zastanych – o istnieniu których pytaliśmy m.in. w ankiecie (plany, strategie i inne dokumenty poświęcone mobilności w gminie). Szczegółowo proces badawczy każdej publikacji został opisany w jej aneksie metodycznym.

Autorami lub pomysłodawcami pytań istotnych ze względu na dany temat badawczy byli autorzy lub współautorzy raportów:

- Michał Beim,
- Anna Zielińska,
- Marcin Hyła.

Ponadto w dyskusji eksperckiej skupionej wokół zrównoważonej mobilności w dokumentach miejskich, która zainicjowała prace nad cyklem raportów, wzięli udział:

- dr Marcin Połom,
- Monika Kozłowska-Święconek,
- Michał Beim,
- Karol Janas,
- Paweł Pistelok,
- Paweł Górny.

Fragmenty kwestionariusza, które dostarczyły danych na potrzeby każdej z publikacji zostały w nich zamieszczone jako załącznik, w tym raporcie zamieszczamy zaś to narzędzie w całości (nie licząc formularza, który wykorzystano przy przygotowywaniu raportu poza cyklem).

Gorąco dziękujemy autorom za zaangażowanie w proces powstawania publikacji – od współtworzenia założeń, przez udział w tworzeniu narzędzi badawczych, po finalną współpracę przy redakcji. Dziękujemy również współpracownikom za udział w procesie zbierania, kodowania oraz porządkowania danych. Wspomogli nas w nim:

- Szymon Bis,
- Krzysztof Czech,
- Joanna Hałys,
- Weronika Jaszczyk,
- Ruben Krystoń,
- Jakub Łodziński,
- Maciej Mazurek,
- Żaneta Mordarska,
- Teofil Zając,
- Sandra Żukowska.

LITERATURA

Raporty cyklu

1. 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>
2. Dąbrowska-Loranc M., Skoczyński P., Zielińska A., 2022, *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa-Kraków. <https://doi.org/10.51733/opm.2023.02>
3. Gajda A., Kulig M., Ogórek P., 2023, *Transport publiczny w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków. <https://doi.org/10.51733/opm.2023.05>
4. Hyła M., 2023, *Polityka rowerowa polskich miast*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków. <https://doi.org/10.51733/opm.2023.18>
Štraub D., Mróz K., 2023, *Transport bezpłatny i na żądanie jako alternatywne systemy kształtowania oferty przewozów pasażerskich*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków. <https://doi.org/10.51733/opm.2023.12>

oraz:

5. Štraub D., Pistelok P., 2022, *Mobilność współdzielona. Sposoby zarządzania hulajnogami elektrycznymi w miastach na prawach powiatu*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa – Kraków.

Pozostałe źródła

- Farian A., 2010, *Zintegrowane planowanie transportu jako odpowiedź na założenia rozwoju zrównoważonego miast*, *Transport miejski i regionalny*, 6, 21–28. Dostępne na: <https://bibliotekanauki.pl/articles/193404.pdf> [data dostępu: 11.12.2023].
- Gadziński J., Goras E. (red.), 2019, *Transport i mobilność miejska. Raport o stanie polskich miast*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa.
- Gitkiewicz O., 2019, *Nie zdążyć*, Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa.
- Janas K., Jarczewski W. (red.), 2017, *Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych. Raport o stanie polskich miast*, Obserwatorium Polityki Miejskiej IRM, Kraków.
- Komornicki T., 2022, *Transportowe prawo do miasta*, [w:] J.M. Nowak (red.), *Prawo do miasta a wyzwania polityki miejskiej w Polsce*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa, 202–219.
- Łachowski W., Pistelok P., Dziadowicz K., 2022, *Zarządzanie miastem z wykorzystaniem danych*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków. <https://doi.org/10.51733/opm.2022.02>

- Pistelok P., Štraub D., 2021, *Evaluation of the Road Policy in the Light of Vision Zero in Jaworzno, Poland*, Sustainability, 13(16), 8745.
<https://doi.org/10.3990/su13168745>
- Štraub D., 21.01.2020, *Wiele środków transportu – jeden system. Czym jest Mobility as a Service?*, Obserwatorium Polityki Miejskiej. Dostępne na:
<https://obserwatorium.miasta.pl/wiele-srodkow-transportu-jeden-system-czym-jest-mobility-as-a-service/> [data dostępu: 31.01.2022].
- Rupprecht Consult (red.), 2019, *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Dostępne na:
https://www.elfis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf [data dostępu: 08.11.2022].
- Trammer K., 2019, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.

Akty prawne

- Krajowa Polityka Miejska 2023 (KPM 2023)*, 2015. Uchwała nr 198 Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej (M.P. 2015 poz. 1235).
- Krajowa Polityka Miejska 2030 (KPM 2030)*, 2022.
Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030 (M.P. 2022 poz. 746).
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P. 2017 poz. 260).
- 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" (M.P. 2019 poz. 1054).
Dostępne na:
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20190001054> [data dostępu: 31.10.2022]
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1083 ze zm.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. poz. 1343 ze zm.).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1693 ze zm.).
- Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r. poz. 720).
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2021 r. poz. 1212 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2023 r. poz. 225 ze zm.). Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (DZ. URZ. KGP 2015, poz. 85).