



Marcin Wołek

# Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce i w Europie

O zwycięstwie niemieckiego miasta Brema w konkursie na plan zrównoważonej mobilności miejskiej w 2014 r. zdecydował przede wszystkim szeroki zakres konsultacji społecznych na wszystkich etapach opracowywania tego dokumentu

**Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są istotnym instrumentem urzeczywistniania celów europejskiej polityki transportowej. Mają one przyczynić się do poprawy dostępności obszarów miejskich, zapewnienia wysokiej jakości transportu publicznego oraz kreowania zrównoważonej mobilności. W artykule przedstawiono najważniejsze unijne i krajowe dokumenty strategiczne determinujących planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej.**

## Wprowadzenie

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest wyrazem strategicznego definiowania zagadnień rozwojowych miasta. Koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej lokuje się na styku transportu, logistyki miejskiej, planowania przestrzennego, efektywności energetycznej i ochrony środowiska. Jest odpowiedzią na występowanie skomplikowanych relacji człowiek – przestrzeń, zachodzących w środowisku miejskim, u podstaw których leży nierównomierne rozmieszczenie zasobów, a w konsekwencji konieczność przemieszczania ludzi i towarów.

Kompleksowość planowania mobilności miejskiej wynika również z procesów metropolizacji przestrzeni europejskiej. Zauważalna jest europejska tendencja opracowywania planów zrównoważonej mobilności dla obszarów metropolitalnych, a nawet dla regionów.

## Wyzwania na poziomie europejskim

Na poziomie europejskim do najważniejszych uwarunkowań strategicznych determinujących planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej zalicza się:

- politykę klimatyczną;
- zagadnienia demograficzne (w 2060 r. 30% mieszkańców będzie miało 65 lat lub więcej);
- migrację i wewnętrzną mobilność;

- dalszy rozwój miast o zróżnicowanej morfologii (idea miasta „kompaktowego” versus miasta „rozlanego”);
- reorientację polityki unijnej z regionów na obszary miejskie;
- wsparcie dla niezmotywowanych oraz niskoemisyjnych środków transportu w miastach;
- niestabilność polityczną;
- niestabilność ekonomiczną;
- zmienność cen paliw kopalnych;
- koncepcję „smart city” i nacisk na działania wspierające innowacyjność.

Wyzwania dla transportu w miastach, by stał się on trwałym elementem zrównoważonego rozwoju miast, zdefiniowane przez D. Bannistera, są następujące:

- ❖ zmniejszenie potrzeb transportowych;
- ❖ zmniejszenie stopnia wykorzystania samochodu w przewozach pasażerskich i towarowych;
- ❖ promowanie bardziej efektywnych energetycznie środków transportu pasażerskiego i towarowego;
- ❖ obniżenie emisji i hałasu mających swe źródło w transporcie;
- ❖ bardziej efektywne wykorzystanie posiadanego taboru (m.in. poprzez nowe modele biznesowe związane z korzystaniem z samochodu osobowego);
- ❖ poprawa bezpieczeństwa pieszych i wszystkich użytkowników ruchu;
- ❖ podniesienie atrakcyjności miast dla wszystkich jego użytkowników [1, s. 17].

W kontekście planowania zrównoważonej mobilności szczególnego znaczenia nabiera ostatni postulat, mianowicie orientacja na poprawę jakości życia na obszarach zurbanizowanych. Spełnienie go nie jest możliwe przy ograniczeniu działań jedynie do transportu i wymaga uwzględnienia szerokiego spektrum zagadnień, obejmujących m.in. planowanie przestrzenne, kwestie społeczne i poszukiwanie optimum między koniecznością rozwoju gospodarczego a ochroną zasobów przyrodniczych oraz kulturalnych.

## Zrównoważona mobilność w świetle dokumentów Komisji Europejskiej

W Zielonej Księdze *Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności*, opublikowanej w 1992 r., Komisja zwróciła m.in. uwagę na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Już wtedy dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej (rys. 1).

Biała Księga *European Transport Policy for 2010: Time to Decide* określiła ambitne cele dla europejskiego sektora transportu. Tych, które odnoszą się do mobilności miejskiej, w dużej mierze nie udało się zrealizować, m.in. ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> i zmniejszenia roli samochodów osobowych na obszarach zurbanizowanych [6]. Dokument *Keep Europe Moving* (2006) stanowił przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej; wzięto w nim pod uwagę zmiany o charakterze strategicznym, takie jak rozszerzenie Unii Europejskiej, przyspieszenie procesów globalizacyjnych, międzynarodową współpracę w związku ze zmianami klimatycznymi oraz wzrost cen paliw i energii.

Zielona Księga Komisji Europejskiej, opublikowana w 2007 r., *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście* zdefiniowała wyzwania transportowe stojące przed miastami Europy, wskazując na optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu wraz ze stworzeniem efektywnych i trwałych modeli współpracy z różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód,

motocykl, rower, przemieszczenia piesze) [7]. Jej przyjęciem Komisja Europejska rozpoczęła nową fazę dyskusji, której finalnym etapem było opublikowanie *Action Plan on Urban Mobility* w 2009 r. W Zielonej Księdze zwrócono uwagę na fakt, że – choć mobilność miejska ma charakter lokalny – skutki braku działań w tym obszarze mogą mieć wymiar europejski, a nawet globalny. *Plan działań* (2009) zawierał program działania wspierający zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju mobilność w miastach. Objął on zestaw kompleksowych działań, które powinny wpisywać się w plany zrównoważonej mobilności miejskiej.

W komunikacie *A Sustainable Future for Transport*, opublikowanym w roku 2009, Komisja Europejska dostrzegła potrzebę zdefiniowania ogólnej strategii mobilności, która stanowiłaby ważny element kolejnej Białej Księgi dla transportu. W dokumencie tym zwrócono również uwagę na konieczność rozdzielenia wzrostu gospodarczego i wzrostu emisji gazów cieplarnianych.

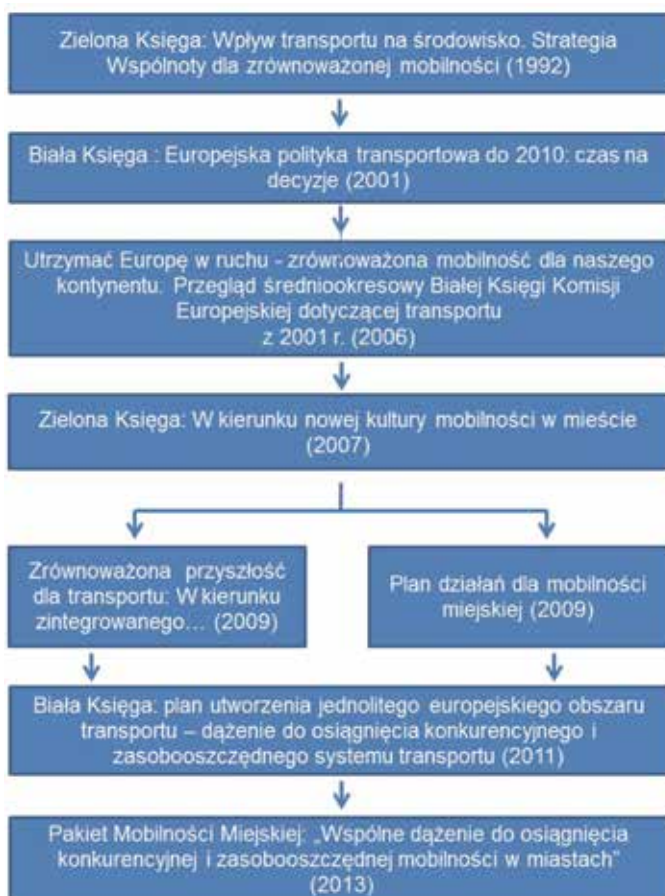
Zagadnienia transportu w miastach zostały uwypuklone w Białej Księdze *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...* (2011), w której pojawia się postulat o konieczności integrowania m.in. transportu i planowania przestrzennego w ramach planów mobilności miejskiej.

W wykazie inicjatyw Białej Księgi, w części 2.3. pt. *Zintegrowana mobilność w miastach*, wskazuje się na plany mobilności miejskiej w postaci następujących zaleceń:

- ♦ ustanowienie procedur i mechanizmów wsparcia finansowego na szczeblu europejskim w celu przygotowania audytów mobilności miejskiej oraz planów mobilności miejskiej, a także ustanowienie tabeli wyników w zakresie mobilności miejskiej w Europie opartej o wspólne cele. Analiza możliwości wprowadzenia obowiązkowego rozwiązania dla miast pewnej wielkości zgodnie z normami krajowymi opartymi o wytyczne UE;
- ♦ powiązanie Funduszu Regionalnego i Funduszu Spójności z miastami i regionami, które przedłożyły aktualne, niezależnie zweryfikowane, certyfikaty z audytu mobilności miejskiej i zrównoważonego rozwoju;
- ♦ analiza możliwości stworzenia europejskich ram wsparcia stopniowego wdrażania planów mobilności miejskiej w miastach Europy;
- ♦ zintegrowana mobilność miejska w ramach ewentualnego partnerstwa innowacji „Inteligentne Miasta”;
- ♦ zachęcanie dużych przedsiębiorstw do opracowania planów zarządzania mobilnością [2, s. 29–30].

Pakiet mobilności miejskiej, przyjęty w grudniu 2013 r., stanowił wyraz wsparcia dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach – uwzględnił konieczność koordynacji działań na szczeblu państw członkowskich i regionów. W odniesieniu do planów zrównoważonej mobilności miejskiej w dokumencie stwierdza się m.in., że „Komisja aktywnie promuje koncepcję wieloletnich planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” [4]. Podkreślono m.in. konieczność kompleksowego ujmowania zagadnień mobilności, wpisanej w szerszy kontekst strategii rozwoju, obejmującej zagadnienia transportu, zagospodarowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, polityki społecznej i zdrowia, bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego. Planowanie mobilności powinno dotyczyć funkcjonalnego obszaru miejskiego i zakładać włączenie działań z zakresu mobilności w szerszej zakrojonej strategii ich rozwoju [3]. Ponadto wskazane zostały „szczególne” obszary wymagające koordynacji działań sektora publicznego i prywatnego. Są nimi:

- ♦ logistyka miejska;



Rys. 1. Mobilność miejska w dokumentach Unii Europejskiej

Źródło: oprac. własne na podst. [8].



**Tab. 1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w wybranych krajach Regionu Morza Bałtyckiego**

Państwo	Planowanie mobilności miejskiej
Dania	Brak obligatoryjności w zakresie uchwalania planu mobilności, jednak największe miasta posiadają dokumenty spełniające cechy modelowego planu mobilności. Silny nacisk kładzie się na niskoemisyjność transportu, budownictwa i wytwarzania energii.
Estonia	Brak obligatoryjności w zakresie uchwalania planu mobilności. Największe miasta posiadają duży potencjał w zakresie planowania zrównoważonej mobilności ze względu na wciąż wysoki udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych.
Finlandia	Brak obligatoryjności i wytycznych do uchwalania planu, niemniej jednak planowanie mobilności odbywa się na poziomie miast i regionów, które posiadają dokumenty w dużym stopniu ekwiwalentne do zalecanych przez Komisję Europejską.
Niemcy	Plany Transportu Publicznego mają charakter obligatoryjny. Plany Rozwoju Transportu (VEP) w coraz większym zakresie są zgodne z europejskimi wytycznymi dotyczącymi planowania zrównoważonej mobilności. Ponadto wiele miast opracowuje odrębne plany zrównoważonej mobilności, w oparciu o podejście partycypacyjne (m.in. Brema, Drezno).
Łotwa	Brak wymagań prawnych wskazujących na konieczność posiadania planów mobilności.
Litwa	Wytyczne na poziomie krajowym dla opracowywania planów mobilności miejskiej są obecnie formułowane.
Norwegia	Brak wymagań formalno-prawnych na poziomie krajowym dla planowania mobilności miejskiej. Krajowe wytyczne obejmujące kwestie zagospodarowania przestrzennego i planowania transportu zawierają postulaty zwiększenia poziomu zrównoważenia transportu i zwiększenia zakresu partycypacji społecznej. Norwegia posiada również Krajową Strategię Rowerową i Krajową Strategię dla Ruchu Pieszego, które zawierają zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej.
Polska	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym rodzi obowiązek opracowania i uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla gmin liczących pow. 50 tys. mieszkańców i powiatów o liczbie mieszkańców przekraczającej 80 tys. Ponadto urzędy marszałkowskie warunkują możliwość skorzystania ze środków EFRR posiadaniem dokumentu strategicznego obejmującego zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej. Część planów transportowych już dziś spełnia część wymagań stawianych planom zrównoważonej mobilności miejskiej.
Szwecja	Agencja Transportu określiła wytyczne celem wsparcia władz lokalnych w zakresie planowania zrównoważonej mobilności. Wiele miast posiada plany zrównoważonej mobilności, które mają charakter dokumentów integrujących różne dotychczasowe dokumenty i opracowania (np. Örebro).

Źródło: oprac. własne na podst. danych zamieszczonych na witrynie Centrum Kompetencji dla Planów Mobilności Miejskiej Regionu Morza Bałtyckiego w ramach projektu CIVITAS DYNAMO (<http://www.bsr-sump.eu/>, dostęp 18.10.2015) oraz na podstawie projektu ENDURANCE.

- ❖ inteligentne regulacje dotyczące dostępu do miast i systemy opłat drogowych;
- ❖ skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych;
- ❖ bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach [4].

Załącznik *Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach* zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach* określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej. W szczególności powinien on obejmować transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność (rozumianą jako ściślejszą

integrację różnych rodzajów transportu), bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, transport drogowy (upłynnianie i spalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej), logistykę miejską, zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności) i inteligentne systemy transportowe [10].

Niezależnie od propozycji zgłaszanych przez Komisję Europejską w części krajów europejskich planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej przyjęło formę odrębnych dokumentów o określonej strukturze, która jednak wykazuje znaczne zróżnicowanie. Elementem różnicującym jest ponadto kwestia obligatoryjnego uchwalania i zakres partycypacji społecznej w procesie tworzenia takiego dokumentu. Wpływ na taki stan rzeczy ma m.in. krajowa polityka transportowa, zakres kompetencji miast jako jednostek samorządu terytorialnego oraz ich samodzielność finansowa. W odniesieniu do poziomu partycypacji społecznej dużą rolę odgrywa kultura i tradycja tego typu działań (np. kraje skandynawskie). W tab. 1 przedstawiono aktualny stan planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w państwach Regionu Morza Bałtyckiego.

### Mobilność miejska w wymiarze krajowym

Krajowy wymiar planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce został sformalizowany *de facto* przyjęciem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w 2010 r.. Ustawa ta wprowadziła m.in. obowiązek uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miast liczących więcej niż 80 tys. mieszkańców (tab. 2). Większość miast spełniających to kryterium demograficzne opracowała i uchwaliła takie plany, które jednak w zdecydowanej większości obejmują kwestie transportu publicznego, pozostawiając innym dokumentom zagadnienia transportu indywidualnego. Wyniki analizy porównawczej w odniesieniu do kształtowania mobilności w planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla centralnych miast aglomeracji miejskich w Polsce, przeprowadzonej przez

**Tab. 2. Różnice między planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego a planem zrównoważonej mobilności miejskiej**

Wyszczególnienie	Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
Zakres planu	Publiczny transport zbiorowy	Wszystkie środki transportu ze szczególnym uwzględnieniem transportu niezmotoryzowanego
Zakres tematyczny	Rozwój infrastruktury i systemu transportu, głównie zbiorowego	Nakierowany na podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego, rowerowego oraz poprawę warunków dla pieszych i osób o ograniczonej mobilności
Cele strategiczne	Ograniczone do transportu	Uwzględniające postulat podniesienia jakości życia w sposób kompleksowy
Zakres integracji	Relatywnie niski, obejmujący transport i infrastrukturę techniczną	Szeroki, uwzględniający zagospodarowanie przestrzenne i politykę społeczną. Podkreślone znaczenie optymalizacji istniejącej infrastruktury
Współpraca instytucjonalna	Brak szerszego zakresu współpracy niż jest to wymagane	Szeroki zakres między instytucjami, również spoza sektora transportu
Partycypacja społeczna	Z reguły ograniczona do wymaganych prawem konsultacji społecznych następujących po opracowaniu dokumentu	Szeroka, na każdym z etapów opracowania planu

Źródło: oprac. własne.

O. Wyszomirskiego, wskazują na uwzględnianie, wbrew unormowaniom ustawowym, zagadnień zrównoważonej mobilności, dzięki czemu mogą być one traktowane jako załączek tych planów zgodnych z wytycznymi Unii Europejskiej [9].

Podstawowe różnice między podejściem do planowania transportu, odzwierciedlonym w omawianym dokumencie, a planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej przedstawia tab. 2. Jak już wspomniano, planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest zagadnieniem kompleksowym, znacznie wykraczającym poza sferę transportu.

Na poziomie krajowym do najważniejszych warunkowań strategicznych determinujących planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce zalicza się:

- ♦ procesy metropolizacji największych obszarów miejskich;
- ♦ utrzymanie trendu wzrostowego motoryzacji indywidualnej przy jednoczesnym osłabieniu dynamiki jego wzrostu;
- ♦ rozpoczęcie wdrażania kompleksowej polityki mobilności miejskiej w wybranych miastach;
- ♦ wciąż wysoki (w porównaniu do większości miast Europy Zachodniej) udział transportu publicznego w podziale zadań przewozowych;
- ♦ dynamiczne przekształcenia miejskich struktur osadniczych z silnie zarysowanym zjawiskiem suburbanizacji;
- ♦ procesy rewitalizacji centralnych obszarów miasta;
- ♦ niski bądź średni poziom integracji poszczególnych podsystemów transportu publicznego (transport komunalny, transport kolejowy, krajowa komunikacja autobusowa);
- ♦ oderwanie zagadnień planowania przestrzennego od transportu i mobilności;
- ♦ brak koordynacji w planowaniu przestrzennym obszarów metropolitalnych.

**Tab. 3.** Potencjalnie obligatoryjne dokumenty w kontekście wymogów poszczególnych regionalnych programów operacyjnych na lata 2014–2020

Województwo	Plan mobilności miejskiej	Strategia ZIT	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej	Program ochrony powietrza	Inny dokument
dolnośląskie	x	x	x		
kujawsko-pomorskie			x		x
lubelskie	x		x		
lubuskie	x	x	x		
łódzkie	x	x	x		x
małopolskie		x	x		
mazowieckie	x	x	x		
opolskie	x	x	x	x	
podkarpackie	x	x	x		
podlaskie	x	x	x		
pomorskie			x		x
śląskie	x		x		x
świętokrzyskie			x		
warmińsko-mazurskie	x	x	x		
wielkopolskie			x		x
zachodniopomorskie	x		x		

Źródło: oprac. własne dokumentów źródłowych samorządów województw.



**Rys. 2.** Potencjalnie obligatoryjne dokumenty w kontekście wymogów Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014–2020.

Źródło: oprac. własne na podst. dokumentów źródłowych samorządów województw.

Umowa Partnerstwa – będąca dokumentem określającym kierunki interwencji Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa w latach 2014–2020 (jej instrumentem są m.in. regionalne programy operacyjne) – w jednym z priorytetów interwencji wskazuje na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej [5]. W związku z powyższym możliwość współfinansowania inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych została powiązana z przygotowaniem przez samorzady dokumentów zawierających odniesienia do kwestii równowagi systemów transportu w miastach. Dokumenty powinny w bardziej kompleksowy sposób uwzględniać zagadnienia zbiorowego transportu pasażerskiego, transportu niezmotoryzowanego, intermodalności, transportu drogowego, zarządzania mobilnością, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych, logistyki miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach, wdrażania nowych wzorców użytkowania, promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów. W zależności od województwa dokumentami tymi mogą być zaktualizowane plany gospodarki niskoemisyjnej, strategii zintegrowanych inwestycji terytorialnych, plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, plan zrównoważonej mobilności miejskiej, a nawet program ochrony powietrza lub inny dokument (rys. 2, tab. 3).

## Podsumowanie

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi logiczne dopełnienie europejskiej polityki adresowanej do obszarów miejskich i stopniowo zyskuje na znaczeniu. Komisja Europejska zaleca wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazując na ich zakres merytoryczny, uwzględniający, w sposób kompleksowy, wszystkie formy przemieszczeń oraz integrację i optymalizację systemu transportu w mieście.

Uchwalone przez polskie miasta plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego tylko w pewnych przypadkach można uznać za początek procesu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Jedynie w części spełniają wymogi stawiane tego typu dokumentom. Stąd też możliwość współfinansowania inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych została powiązana z przygotowaniem przez samorzady dokumentów zawierających odniesienia do kwestii równowagi systemów transportu w miastach. W większości województw wskazuje się na koniecz-

ność aktualizacji planów gospodarki niskoemisyjnej, strategii zintegrowanych inwestycji terytorialnych, ale również dopuszcza się możliwość opracowania nowego dokumentu poświęconego w całości planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

## Bibliografia:

1. Bannister D., *Unsustainable Transport. City Transport in the New Century*, Routledge, Londyn 2005.
2. Biała Księga – *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM(2011) 144.
3. Dyr T., *Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2015, nr 1–2.
4. 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.
5. *Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Umowa Partnerstwa*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 23 maja 2014 r.
6. Rydzkowski W., *Trolejbus a zrównoważona polityka transportowa*, Referat wygłoszony na konferencji „Trolejbus w nowoczesnym mieście”, Gdynia 21–22.03.2013 r.
7. Wolek M., *Sustainable urban mobility plan as an instrument of urban transport policy*, „Logistyka” 2014, nr 4.

8. Wolek M., Wyszomirski O. (eds.), *The Trolleybus as an Urban Means of Transport in the Light of TROLLEY Project*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
9. Wyszomirski O., *Kształtowanie mobilności w planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla centralnych miast aglomeracji miejskich w Polsce*, „Logistyka” (dodatek na CD „Logistyka – nauka”) 2015, nr 3.
10. Załącznik *Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach*, COM (2013) 913 final, annex 1.

## Autor:

dr **Marcin Wolek** – Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego

### The sustainable urban mobility planning in Poland and Europe

*Sustainable urban mobility plans are an important instrument for achieving the objectives of European transport policy. The plans are an instrument for improve the accessibility of urban areas, to ensure high quality public transport and creating sustainable mobility. The paper presents the most important EU and national strategic documents which determine the planning sustainable mobility.*



## Marian Osuch

### Od dziecka z PKS-em. Wspomnienia w 70-lecie PKS

ISBN: 978-83-62805-81-5

Liczba stron: 170

Format: A4

Oprawa: twarda

Rok wydania: 2015

Cena 99,00 zł (w tym 5% VAT)

*Pasja jest tym, co napędza człowieka do działania. Napędza do czynów – tych małych i wielkich. Kiedy myślę o Marianie Osuchu, „pasja” jest tym słowem, tą jego cechą, która na myśl przychodzi mi pierwsza. Oczami wyobraźni widzę wesołego chłopca, który z rodzinnych Krobielic biegnie na przełaj przez pola ku drodze „na Sandomierz”. Tutaj siada w niewykoszonym rowie i siedzi tak, czekając na pochodzącego z demobilu GMC, wiozącego podróżnych z Ostrowca Świętokrzyskiego – nie po to jednak, by do niego wsiąść, tylko żeby popatrzeć... Tak mogę sobie wyobrazić początek tej miłości, która pochłonęła Mariana Osucha na kilkadziesiąt lat.*

*Jest jednym z niewielu znanych mi ludzi, których mogę z podziwem, bez cienia pejoratywnych znaczeń, nazwać pasjonatem; który jednej branży, jednej firmie poświęcił całe życie zawodowe – ponad 50 lat! I tę pracę zamienił w swoje życiowe hobby. To niezwykle, biorąc pod uwagę 70-letnią historię PKS-u. To historia kariery, którą opisać można – parafrazując słynne „od pucybuta do milionera” – od konduktora do dyrektora.*

*To on bezpiecznie przeprawił swoje przedsiębiorstwo na drugi brzeg rwącej rzeki, jaką był przełom ustrojowy w 1989 roku. Wiedział, że kapitalizm to nie tylko szansa, ale i wyzwanie. W tamtych trudnych czasach potrafił na sprawy swojego ostrowskiego PKS-u spojrzeć inaczej – problemowo. I zupełnie nie dziwi mnie fakt, że to właśnie od niego wyszła inicjatywa zrzeszenia prywatyzowanych PKS-ów w jedno ciało, jakim stał się Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego (obecnie Pracodawcy Transportu Publicznego). Dzięki tej inicjatywie przebiegły nasze drogi, bowiem OZPTS od początku istnienia był członkiem Konfederacji Pracodawców Polskich – dziś Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej – w której, gdy Marian był już uznanym autorytetem i członkiem władz, miałem zaszczyt zostać Wiceprezydentem.*

*Dziś – kiedy kreślę te słowa, które będą wstępem do monografii Wielkiego Człowieka, z wielką pasją i całym sobą oddanego „swojemu PKS-owi” – mogę dodać, że pasja Mariana i jego wizja środowiska oparte były zawsze na rozwadze, wielkim spokoju i zaufaniu do ludzi – także odpowiedzialności za kolegów. Myślę, że to także przebijają z lektury tego wydawnictwa. (ze Słowa wstępnego Wiceprezydenta Pracodawców RP Janusza Pietkiewicza)*

Pełna oferta wydawnicza na stronie [www.inw-spatium.pl](http://www.inw-spatium.pl)