

## KSZTAŁTOWANIE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W ODNIESIENIU DO KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ NA PRZYKŁADZIE GDYNI

---

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: 043

**Adam Przybyłowski**

Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Akademia Morska w Gdyni  
e-mail: a.przybylowski@wpit.am.gdynia.pl

### STRESZCZENIE

Dynamiczny rozwój miast i zmiany stylu życia mieszkańców sprawiają, że ich potrzeby transportowe nieustannie wzrastają. Sytuacja taka stawia przed prężnie rozwijającymi się miastami wyzwania wobec zrównoważonego podejścia w zakresie mobilności. Celem publikacji jest zaprezentowanie procesu kształtowania mobilności w miastach na przykładzie aspektów komunikacyjnych. Pozytywnie zweryfikowano hipotezę badawczą zakładającą, iż mieszkańcy Gdyni są zadowoleni z jakości nawiązywanej komunikacji z samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej. Może to stanowić podstawę do bardziej aktywnego włączania ich w procesy planistyczne. Badania oparto na źródłach literatury przedmiotu oraz wynikach pilotażowych badań ankietowych zrealizowanych wśród respondentów.

### SŁOWA KLUCZOWE

planowanie mobilności miejskiej, partycypacja społeczna, badanie ankietowe

---

## WPROWADZENIE

Kształtowanie mobilności miejskiej jest skomplikowanym zadaniem z uwagi na złożoność i często sprzeczność czynników (a czasem i interesów poszczególnych grup) oraz potrzeb istotnych w tym procesie. Wymaga ono zrównoważonej, długoterminowej wizji obszaru miejskiego z uwzględnieniem w niej kosztów zewnętrznych, ale i korzyści społecznych. Uzyskanie właściwego poziomu akceptacji dla wprowadzanych zmian wymaga również odpowiedniego poziomu komunikacji pomiędzy mieszkańcami oraz jednostkami instytucjonalnymi. Celem publikacji jest zaprezentowanie procesu kształtowania mobilności w miastach w odniesieniu do wybranych aspektów komunikacji społecznej. Przyjęto hipotezę badawczą zakładającą, iż mieszkańcy Gdyni są zadowoleni z jakości nawiązywanej komunikacji z samorządem miejskim w odniesieniu do tego procesu. W artykule przedstawiono w pierwszej kolejności wybrane teoretyczne aspekty dotyczące mobilności miejskiej, a następnie zaprezentowano wyniki pilotażowych badań ankietowych zrealizowanych wśród mieszkańców Gdyni.

## TEORETYCZNE ASPEKTY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Każde wyspecjalizowane planowanie publiczne musi być pod względem metodologicznym także planowaniem zintegrowanym. Takie podejście wraz z ewaluacją wielowymiarowych skutków w budowaniu ścieżek dojścia do zakładanych celów zbliża do optimum alokacyjnego pod względem rozwoju trwałego i zrównoważonego (Turała, 2010). By sprostać globalnym wyzwaniom, miasta mają być sprawnie zarządzane, zwarte przestrzennie, a przez to bardziej zrównoważone, spójne społecznie, silne i konkurencyjne na płaszczyźnie gospodarczej. Aktualnymi priorytetami wymiaru miejskiego unijnych polityk są: tworzenie miejsc pracy i kreowanie potrzebnych umiejętności w lokalnej gospodarce, przeciwdziałanie ubóstwu, mieszkalnictwo, integracja migrantów i uchodźców, zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania oparte na środowisku naturalnym, gospodarka o obiegu zamkniętym, przystosowanie do zmian klimatycznych, jakość powietrza, przemiany energetyczne, cyfryzacja oraz innowacyjne i odpowiedzialne zamówienia publiczne, a także mobilność miejska (McLaren, Agyeman, 2015). Mobilność to złożone zagadnienie utożsamiane z systemem społeczno-technicznym, którego istotnym elementem, poza infrastrukturą i technologią przewozu, są ludzie i ich zachowania (Margherita, Elia, Secundo, Passiante, 2012).

Konieczność planowania strategicznego zagadnień związanych z mobilnością na obszarach miejskich wynika bezpośrednio z jej znaczenia dla kształtowania jakości życia, konkurencyjności terytorialnej i konkurencyjności podmiotów zlokalizowanych w danym mieście (Wołek, 2014). Dynamiczny rozwój miast (*World Urbanization Prospects...*, 2014) i wiążące się z nim zmiany stylu życia mieszkańców sprawiają, że ich potrzeby transportowe nieustannie wzrastają (Pawłowska, 2014). Rośnie liczba pojazdów, czego skutkami są: hałas, nadmierne zatłoczenie miasta, większa emisja spalin, zanieczyszczenie powietrza, a wraz z nimi następujący również spadek jakości życia. Sytuacja taka stawia przed miastami wyzwania w zakresie sposobu zaspokajania narastających potrzeb transportowych mieszkańców oraz zrównoważonego podejścia w zakresie mobilności i planowania transportu w mieście (Lopez-Ruiz, Christidis, Demirel, Kompil, 2013).

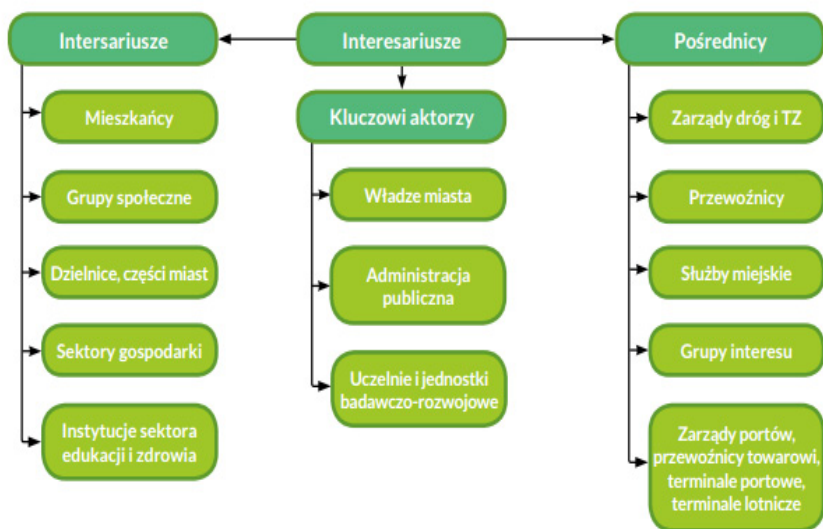
D. Bannister (2008) definiuje cztery podstawowe obszary tematyczne, które stanowią punkt wyjścia dla działań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską. Wśród nich znajdują się regulacja i środki polityki cenowej, kształtowanie przestrzeni miejskiej, a także polityka informacyjna adresowana bezpośrednio do użytkownika. Na uwagę zasługuje również postulat zoptymalizowanego wykorzystania istniejących, dostępnych i sprawdzonych technologii, które dzięki innowacjom procesowym (np. organizacja rynku transportu miejskiego sprzyjająca intermodalności) i produktowym (płatności elektroniczne, elektroniczne bilety i zintegrowane systemy taryfowo-biletowe) stwarzają nowy impuls dla kształtowania zrównoważonego podziału zadań przewozowych na obszarach miejskich.

Mieszkańcy miast są często bardzo uzależnieni od swoich samochodów, dlatego celem każdego miasta powinno być stworzenie nowej „kultury mobilności”. W ramach inicjatywy CIVITAS wdrożono szereg działań, których celem była zmiana zachowania mieszkańców tak, aby częściej korzystali oni ze zrównoważonych form i środków transportu. Narzędziem pomocnym w planowaniu oraz realizacji polityki zrównoważonego transportu jest tak zwany SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*), czyli Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Określa on zestawy działań mające w efektywny sposób rozwiązać problemy transportowe oraz zaspokoić potrzeby przemieszczania się ludzi i towarów w zrównoważony sposób (*Guidelines Developing...*, 2013).

Opracowanie Planu koncentruje się na instrumentach pomocnych w osiągnięciu mierzalnych celów wynikających z krótkoterminowych założeń dotyczących wizji mobilności zgodnej z ogólną strategią zrównoważonego rozwoju (Romanowska, 2015). Plan opiera się na ocenie bieżącej i przyszłej wydajności miasta w zakresie systemów transportowych, a jego wdrażanie

jest ściśle monitorowane (Adamkiewicz-Kłos, 2015). Bazuje on na długoterminowej wizji rozwoju mobilności dla całej aglomeracji miejskiej, obejmującej wszystkie możliwe formy transportu: zmotoryzowane i niezmotoryzowane, publiczne i prywatne, towarowe i pasażerskie, w ruchu i w czasie postoju (CIVITAS, 2016). Skupia się na ludziach i ich potrzebach w zakresie mobilności.

Jedną z podstawowych cech wyróżniających plany zrównoważonej mobilności miejskiej jest duży zakres partycypacji społecznej, znacznie szerszy niż tradycyjnie postrzegane konsultacje społeczne. Oznacza to konieczność identyfikacji najważniejszych interesariuszy po stronie podaży i popytu rynku transportowego oraz włączenia ich w proces opracowania Planu od samego początku. Szczególnie pozytywne doświadczenia w tym zakresie mają miasta w krajach o rozwiniętej i ugruntowanej kulturze dialogu społecznego, takie jak Holandia, Dania, Szwecja czy Niemcy. Dzięki partycypacyjnemu podejściu uwzględnia się mieszkańców oraz innych interesariuszy od momentu planowania i opracowywania, po realizację Planu, co sprzyja akceptacji społecznej (rys. 1).



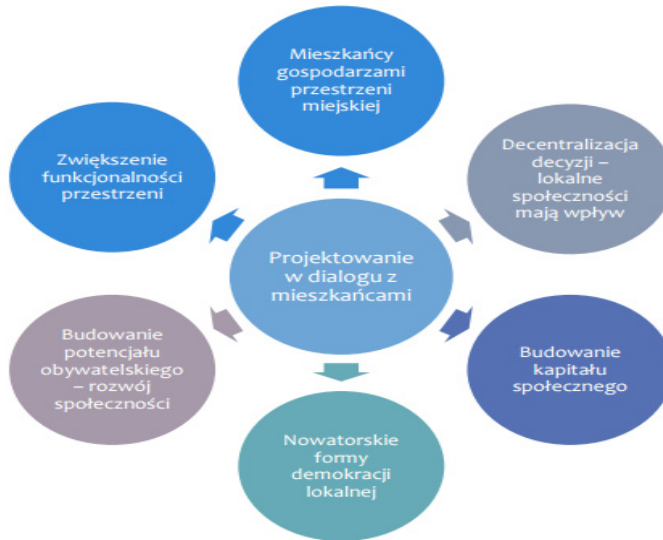
Rysunek 1. Grupa interesariuszy biorących udział w procesie SUMP  
 Źródło: Romanowska (2015).

Zainteresowanie obywateli współpracą na rzecz rozwoju lokalnego nie jest na ogół zjawiskiem samoistnym. Aby wywołać zaangażowanie się mieszkańców w sprawy lokalne, należy doprowadzić między innymi do identyfikacji najistotniejszych problemów, z jakimi borykają się mieszkańcy, poznać ich preferencje odnośnie do sposobów rozwiązania tych problemów i gotowości ich osobistego zaangażowania się w te działania, zyskać przychylność mieszkańców dla działań zmierzających do osiągnięcia celów uznanych za ważne oraz włączenia mieszkańców w rozwiązywanie konkretnych problemów lub załatwianie określonych spraw. Do warunków zainicjowania współpracy z obywatelami należą (Michnej, 2014):

- konsensus dla sposobów osiągnięcia wspólnej wizji,
- kreatywność i aktywność partnerów,

- wspólna wizja dotycząca kierunków i form rozwoju społeczności lokalnej,
- podmiotowe i równoprawne traktowanie się partnerów.

Od 2010 roku gdyński samorząd inicjuje (w konsultacji z mieszkańcami) różnego rodzaju innowacyjne społeczne projekty kształtujące przestrzeń publiczną. Odbiorcy podejmowanych inicjatyw to mieszkańcy osiedli, osoby starsze, niepełnosprawne itp. (Palmowski, 2016). Każde z działań służy budowie coraz skuteczniejszych sposobów komunikacji władarzy miasta z mieszkańcami oraz kształtowaniu polityki i przestrzeni miasta w dialogu z użytkownikami (rys. 2).



Rysunek 2. Opis projektowania w dialogu z mieszkańcami

Źródło: *Opis dobrej praktyki...* (2016).

Również we wdrażanym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej duży nacisk kładzie się na jego interaktywność, która obejmuje między innymi (Wołek, 2014):

- zaangażowanie społeczne,
- spotkania z interesariuszami,
- konsultacje publiczne,
- badania opinii na temat transportu,
- społecznościowe projekty badawcze,
- dwukierunkową komunikację poprzez Web 2.0.

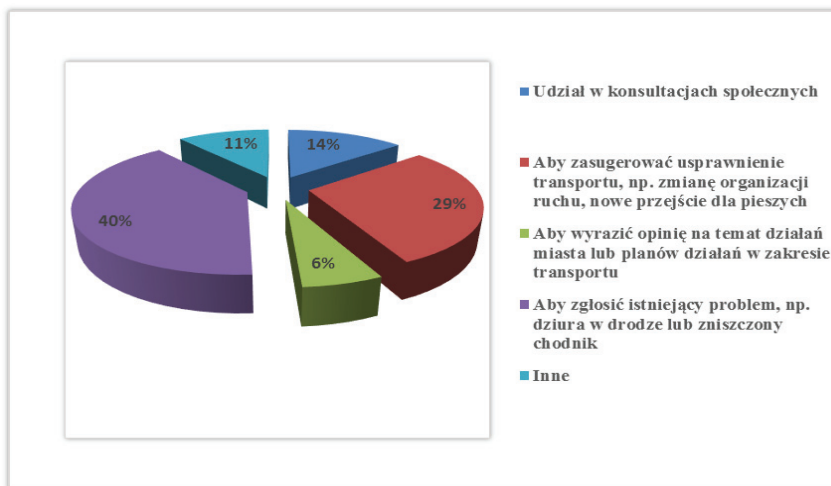
Włączenie mieszkańców w dyskusje o kwestiach mobilności i w procesy planowania poprzez stworzenie forum internetowego poświęconego mobilności stanowi narzędzie komunikacji, które ułatwia pozyskanie publicznego poparcia dla planowanej polityki zarządzania mobilnością (dyskusje można np. prowadzić online lub na regularnych zebraniach publicznych). Zapewnia to maksymalną przejrzystość procesów planowania i umożliwi bardziej demokratyczne, partycypacyjne podejmowanie decyzji (*Mobilna Gdynia*, 2016). Konsultacjom społecznym zostaje poddany także plan transportowy (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2025) w celu poinformowania społeczności lokalnej o planowanych

działaniach, prezentacji zaplanowanych rozwiązań organizacyjnych i inwestycyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a także stworzenia mieszkańcom możliwości zgłaszania uwag czy wskazania preferowanych rozwiązań. Problemy związane z mobilnością i transportem w Gdyni dotyczą zwłaszcza deficytu miejsc parkingowych i ścieżek rowerowych, nasilonego ruchu na drogach czy zanieczyszczenia środowiska spowodowanego wciąż zbyt dużą liczbą mieszkańców przemierzających się po mieście samochodem.

## WYNIKI BADAŃ DOTYCZĄCYCH PROCESU KOMUNIKACJI MIESZKAŃCÓW GDYNI Z SAMORZĄDEM MIEJSKIM W SPRAWACH DOTYCZĄCYCH MOBILNOŚCI I TRANSPORTU

Na potrzeby Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni w ramach projektu CIVITAS DYN@MO przeprowadzono badania dotyczące udziału mieszkańców w procesie planowania transportu (Borys, 2016). Celem badania było określenie jakości nawiązywanej komunikacji mieszkańców Gdyni z samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej. Badanie zostało przeprowadzone wśród losowo wybranych 124 osób w wieku 16–70 lat.

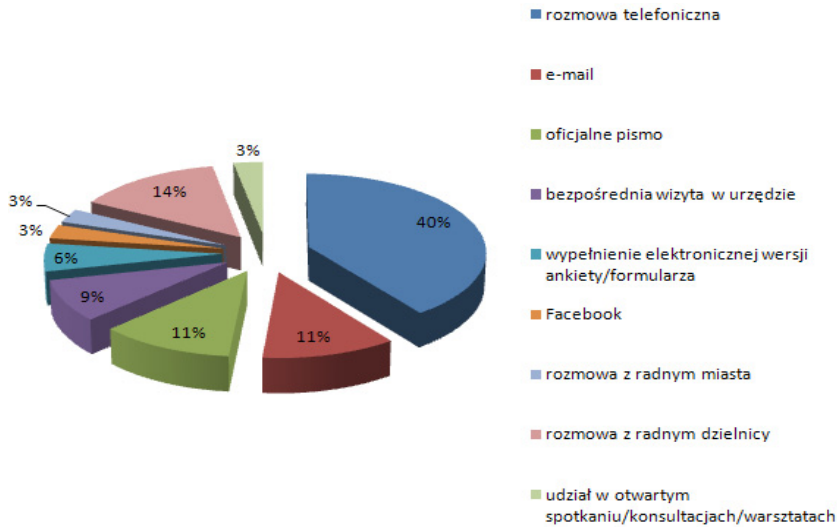
Na pytanie dotyczące komunikacji z miastem jedynie 28% (35 osób) potwierdziło próbę takiego kontaktu. Z tej grupy najwięcej (40%) osób kontaktowało się w celu zgłoszenia istniejącego problemu, 29% – aby zasugerować usprawnienie transportu, pozostali zaś chcieli wyrazić opinię na temat działań miasta, zgłosili inne uwagi bądź kontaktowali się z miastem w ramach udziału w konsultacjach społecznych (rys. 3).



Rysunek 3. Powody kontaktu z samorządem miejskim

Źródło: opracowanie własne.

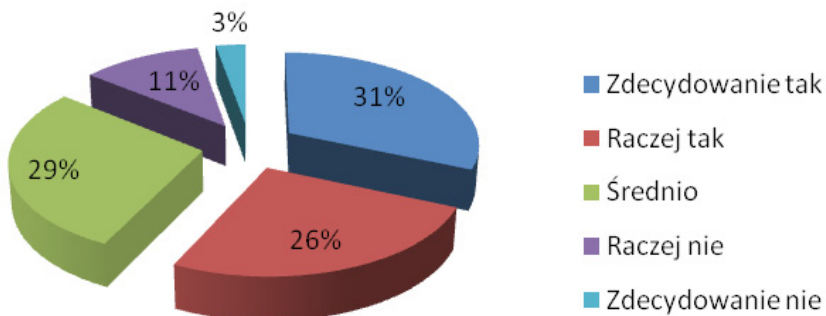
Najczęściej wybieraną metodą komunikacji z miastem jest rozmowa telefoniczna oraz zgłaszanie problemu/pomysłu w rozmowie z radnym dzielnicy, co wskazuje na preferowanie przez rezydentów tradycyjnych form komunikacyjnych (rys. 4).



Rysunek 4. Sposoby komunikacji z samorządem miejskim

Źródło: opracowanie własne.

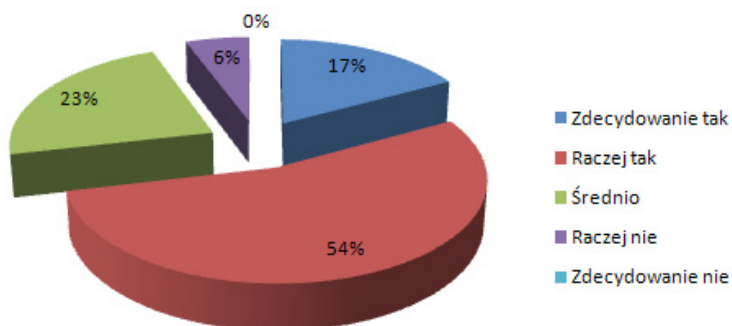
Aby sprawdzić zadowolenie respondentów z nawiązanej z miastem komunikacji, ankietowani zostali poproszeni o odniesienie się do podanych stwierdzeń. Podczas kontaktu z miastem uwagi respondentów zostały w większości potraktowane poważnie, co potwierdza dobrą opinię, jaką cieszą się gdyńscy decydenci w odniesieniu do zaufania wobec ich działań (rys. 5).



Rysunek 5. Opinie respondentów dotyczące kontaktu z samorządem miejskim w zakresie zgłaszanych do miasta uwag

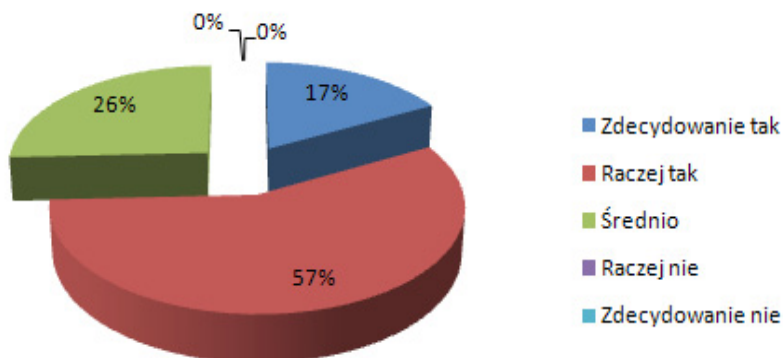
Źródło: opracowanie własne.

Kontakt z miastem w odniesieniu do zagadnień transportowych jest w opinii badanych prosty i przyjemny, co dobrze świadczy o jakości pracy urzędników miejskich (rys. 6).



Rysunek 6. Opinie respondentów dotyczące prostoty i przyjemności kontaktu z samorządem miejskim  
Źródło: opracowanie własne.

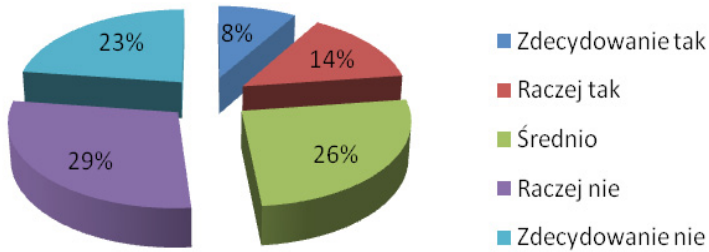
Według przeważającej większości ankietowanych samorząd miejski dostarcza wszelkich niezbędnych informacji w zakresie transportu i mobilności (rys. 7). Wyniki te świadczą pozytywnie o poziomie organizacji i zarządzania mobilnością w mieście w tym aspekcie.



Rysunek 7. Opinie respondentów dotyczące kontaktu z samorządem miejskim w zakresie przepływu informacji  
Źródło: opracowanie własne.

Respondenci czują się włączeni w umiarkowanym stopniu w proces planowania transportu i mobilności w mieście (rys. 8). Wskazuje to na wciąż duży potencjał do zagospodarowania i rozwinięcia w zakresie uspołeczniania procesu kształtowania zrównoważonej mobilności w mieście.

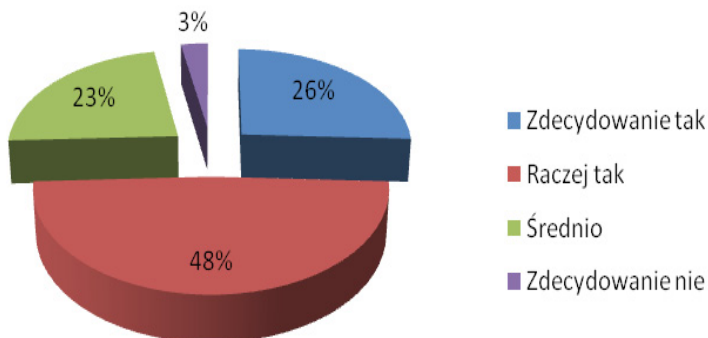




Rysunek 8. Opinie respondentów na temat partycypacji mieszkańców w procesie planowania transportu i mobilności  
Źródło: opracowanie własne.

Według większości ankietowanych wykorzystywana przez miasto strona internetowa Mobilna Gdynia oraz profil społecznościowy ułatwiają komunikację z samorządem miejskim, co może stanowić podstawę do optymizmu odnośnie do unowocześniania i urozmaicania komunikacji społecznej (rys. 9).

Reasumując, należy podkreślić, że jakość nawiązywanej komunikacji mieszkańców z gdyńskim samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej jest na dobrym poziomie. Spośród poszczególnych jej aspektów nieco zaskakujący jest tradycyjny sposób kontaktu (rozmowa telefoniczna lub rozmowa z radnym). Do korzystania z nowych interaktywnych narzędzi komunikacyjnych przyczyni się z pewnością specjalnie utworzony portal internetowy oraz profil społecznościowy Mobilna Gdynia. W ocenie badanych respondentów niedosyt dotyczy realnej partycypacji rezydentów w procesach decyzyjnych. Jest to zrozumiałe, biorąc pod uwagę stosunkowo krótki okres funkcjonowania mechanizmów sprzyjających rozwojowi demokracji lokalnej. Jednak takie inicjatywy jak tworzenie SUMP są istotnym stymulatorem i okazją do wzmacniania i dojrzewiania fundamentów komunikacji społecznej odnośnie do zrównoważonej mobilności w mieście. Gdynia jest miastem, które realizuje wiele projektów europejskich dotyczących tej problematyki, korzystając przy tej okazji z bogatych doświadczeń innych miast Unii Europejskiej (Wołek, Wyszomirski, 2014).



Rysunek 9. Opinie respondentów dotyczące strony internetowej oraz portalu społecznościowego Mobilna Gdynia  
Źródło: opracowanie własne.



## PODSUMOWANIE

Jednym z istotniejszych czynników determinujących proces kształtowania mobilności jest partycypacja społeczna, a w ramach niej komunikacja pomiędzy mieszkańcami a samorządem miejskim. W celu kompleksowego ujęcia zagadnień transportowych, przestrzennych, gospodarczych i społecznych przy bardzo wysokim poziomie uspołecznienia procesu planistycznego w Gdyni został opracowywany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP). Powstał on z uwzględnieniem dwukierunkowej komunikacji, która pozwala miastu lepiej zrozumieć potrzeby społeczne, a mieszkańcom wyrażać własne opinie i partycypować w dyskusji oraz być częścią procesu decyzyjnego w planowaniu mobilności. Przyjętą we wstępie publikacji hipotezę zweryfikowano pozytywnie. Mieszkańcy Gdyni są generalnie zadowoleni z jakości nawiązywanej komunikacji z samorządem miejskim w odniesieniu do kształtowania mobilności miejskiej. Jednocześnie respondenci czują się włączeni w proces planowania transportu i mobilności w mieście w umiarkowanym stopniu. Szersze uwzględnianie oraz stała weryfikacja i analiza faktycznych potrzeb mieszkańców przez decydentów przyczyniałyby się do wspólnego i odpowiedzialnego tworzenia „inteligentnego” miasta. Niepokoić może stosunkowo niski udział procentowy osób, które podjęły próbę kontaktu z samorządem miejskim, bowiem zaangażowanie obywateli stanowi niezbędny element każdego procesu planowania realizowanego w przestrzeni społecznej.

## LITERATURA

- Adamkiewicz-Kłos, Z. (2015). Plany zrównoważonej mobilności jako element polityki transportowej. W: A. Zając (red.), *Biała Księga Mobilności 2015*. Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Stowarzyszenie Transportu Publicznego i in.. Pobrane z: <http://transport-publiczny.pl/BKM/BialaKsiegaMobilnosci2015.pdf> (30.06.2016).
- Allen, J., Browne, M. (2016). *Sustainability Strategies for City Logistics*. Pobrane z: <http://ebooks.narotama.ac.id> (30.06.2016).
- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15 (2).
- Borys, E. (2016). *Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na przykładzie miasta portowego Gdynia*, praca magisterska: Akademia Morska w Gdyni.
- CIVITAS (2016). Pobrane z: <http://www.civitas.eu/content/gdynia> (30.06.2016).
- Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (2013). Brussels: Rupprecht Consult, European Union.
- Lopez-Ruiz, H.G., Christidis, P., Demirel, H., Kompil, M. (2013). *Quantifying the Effects of Sustainable Urban Mobility Plans*. Report EUR 26123, Joint Research Center.
- Margherita, A., Elia, G., Secundo, G., Passiante, G. (2012). Sustainable Mobility: An Integrative Framework and Its Application for New Service Design. *International Journal of Technology Management & Sustainable Development*, 11 (1).
- McLaren, D., Agyeman, J. (2015). *Sharing Cities: A Case for Truly Smart and Sustainable Cities*. Cambridge: MIT Press.
- Michnej, M. (2014). Komunikacja społeczna w procesach planowania zrównoważonych systemów transportu na przykładzie wybranej jednostki samorządu terytorialnego. *Logistyka*, 4.
- Mobilna Gdynia* (2016). Pobrane z: <http://www.mobilnagdynia.pl/m-projekty/civitas-dyn-mo/120-o-projekcie-civitas-dyn-mo-2> (30.06.2016).

- Opis dobrej praktyki „Gdynia w dialogu z mieszkańcami” (2016). Pobrane z: <http://docplayer.pl/6603998-Opis-dobrej-praktyki-sekr-b1-gdynia-pl.html> (30.06.2016).
- Palmowski, T. (red.). (2016). *Gdynia w Unii Europejskiej: Konkurencyjność gospodarki. Warunki życia. Spójność społeczna i terytorialna*. Gdańsk, Pelplin: Bernardinum.
- Pawłowska, B. (2014). Zrównoważony rozwój transportu warunkiem wzrostu dobrobytu społecznego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego. *Logistyka*, 2.
- Romanowska, A. (2015). *Działania dla zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni*. W: A Zajac (red.), *Biała Księga Mobilności 2015*. Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Stowarzyszenie Transportu Publicznego i in. Pobrane z: <http://transport-publiczny.pl/BKM/BialaKsiegaMobilnosci2015.pdf> (29.07.2016).
- Turała, M. (red.). (2015). *Planowanie jako instrument zintegrowanego zarządzania w jednostkach samorządu terytorialnego*. Łódź: Wyd. UŁ.
- Wołek, M. (2014). SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. *Logistyka*, 2.
- Wołek, M., Wyszomirski, O. (red.). (2013). *The Trolleybus Transport as a Means of Public Transport in the Light of TROLLEY Project*. Gdańsk: Wyd. UG.
- World Urbanization Prospects, the 2014 Revision* (2014). Pobrane z: <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf> (30.06.2016).

---

## SHAPING URBAN MOBILITY – SOCIAL COMMUNICATION IN GDYNIA CITY CASE STUDY

**ABSTRACT** | The dynamic development of cities and the changing residents life style make their transport needs constantly increasing. This situation poses for dynamically developing cities lots of challenges for a sustainable approach to mobility. The aim of the publication is to present the shaping urban mobility process with a particular emphasis on the social communication aspects. The research hypothesis has been positively verified: the inhabitants of Gdynia are generally satisfied with the communication quality with the city authorities in relation to the development of urban mobility. This may provide a basis for a more active involvement in the planning processes in future. The study has been based on the sources of literature and the results of pilot survey research carried out among residents.

**KEYWORDS** | urban mobility planning, social participation, survey research

*Translated by Adam Przybyłowski*