

ALEKSANDRA CIASTÓN-CIULKIN
dr inż., Instytut Zarządzania w
Budownictwie i Transporcie, Poli-
technika Krakowska, ul. Warszaw-
ska 24, 31-115 Kraków, e-mail:
aciaston-ciulkin@pk.edu.pl

Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne¹

Streszczenie. Kultura to istotny element każdego społeczeństwa, stanowi całokształt materialnych i niematerialnych wartości, będących wytworami ludzkiej działalności oraz wyuczonych i uznawanych społecznie zachowań, również transportowych. Jak każda kultura, również społecznie uznawana kultura mobilności będzie wspierać lub wyhamowywać rozwój społeczno-gospodarczy. W artykule przedstawiono znaczenie pojęcia kultury mobilności, w szczególności ewoluującej do nowej kultury mobilności oraz jej znaczenia w życiu społeczno-gospodarczym ośrodków zurbanizowanych. Zilustrowano również zapisy europejskiej polityki transportowej w zakresie zrównoważonej mobilności w miastach.

Słowa kluczowe: nowa kultura mobilności, zrównoważona mobilność, kultura samochodowa, zachowania transportowe

Wprowadzenie

W obliczu rosnącej urbanizacji i związanego z nią wzrostu przemieszczeń w mieście coraz częstszym problemem współczesnych miast jest rosnąca kongestia i jej pochodne takie jak: zanieczyszczenie powietrza, hałas, degradacja przestrzenna miasta, wzrost liczby wypadków drogowych oraz rosnące straty czasu. W szerszym ujęciu permanentna kongestia drogowa wpłynie na spadek atrakcyjności i konkurencyjności obszarów zurbanizowanych, co może przełożyć się na spadek napływających inwestycji, wyludnianie się poszczególnych części miast, wzrost bezrobocia, spadek wpływów budżetowych – jednym słowem: wyhamuje wzrost społeczno-gospodarczy.

Ze względu na bezpośrednie, ale również pośrednie negatywne skutki niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego, zrodziła się konieczność takiego zaspokajania potrzeb przewozowych w miastach, aby minimalizować negatywne skutki rosnącej ruchliwości związanej z transportem indywidualnym. Odpowiedzią na rosnącą kongestię w miastach i wszystkie towarzyszące jej procesy ma być kształtowanie takich zachowań transportowych, które zaspokoją istniejące potrzeby transportowe przy równoczesnym zapewnieniu ochrony środowiska, równości społecznej i efektywności ekonomicznej. Tylko równoczesna realizacja wszystkich wyżej wymienionych aspektów przyczynić się może do rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów zurbanizowanych. W literaturze przedmiotu proces ten określa się mianem nowej kultury mobilności lub zrównoważonej mobilności.

Pojęcie „kultura” w literaturze przedmiotu

W literaturze przedmiotu spotkać się można z różnymi definicjami pojęcia „kultury mobilności w miastach”. Samo rozważane pojęcie składa się z dwóch zasadniczych składowych,

których żadna z definicji nie zyskała powszechnego uznania ze względu na ich bardzo szerokie zastosowanie. Pierwsza ze składowych – „kultura”, wywodzi się z języka łacińskiego i oznacza wdrażanie w życie i pielęgnowanie tego, co cenne dla czyjegoś rozwoju lub przekształcanie życiowego środowiska w celu nadania mu wartości [1]. Zależnie od tego, kto i jakie wartości wdraża bądź pielęgnuje, można mówić na przykład o kulturze duchowej (ukształtowanej poprzez religię, filozofię, sztukę czy magię), narodowej (uświadamianie sobie i pielęgnowanie wartości narodowych), politycznej (pielęgnowanie wartości i wzorów zachowań dotyczących wzajemnych stosunków władzy i obywateli), fizycznej (pielęgnowanie tego, co cenne dla rozwoju fizycznego), rolnej (pielęgnowanie tego, co cenne dla rolnictwa) etc. Przykładów takich można mnożyć, w zależności od tego, jaką dziedzinę życia pojęcie to opisuje.

Kultura w całości tworzona jest przez człowieka, to on jest jej inicjatorem i odbiorcą, uczniem i nauczycielem, to on również manipuluje nią, jako pewnym narzędziem w życiu zbiorowym [2]. Kultura jest zatem przeciwieństwem tego wszystkiego, co biologiczne i przez człowieka zastane, czyli środowiska przyrodniczego. Początkowo kultura była przedmiotem badań antropologii i socjologii, ale nasycenie tym terminem wielu dziedzin życia społecznego sprawiło, że wkroczyła w tak różne obszary jak ekonomia, polityka, stosunki międzynarodowe, organizację i zarządzanie oraz wiele innych. W szczególności różnych związków kultury z ekonomią można upatrywać na wielu płaszczyznach. Można wyjść od tego, iż sama ekonomia została ukształtowana przez liczne szkoły myśli, które same w sobie stanowią odrębne kultury lub subkultury i prezentują pewien zespół przekonań lub praktyk łączących jej przedstawicieli. Ponadto kultura ma znaczący wpływ na preferencje nabywcze uczestników gospodarki oraz podejmowane przez nich decyzje ekonomiczne, niezależnie od tego, czy podejmują je na poziomie mikro- czy makroekonomicznym. Dla nurtu tzw. Nowej Ekonomii Instytucjonalnej charakterystyczne jest przekonanie, że każda jednostka, choćby działała najbardziej racjonalnie, zawsze funkcjonuje w określonym środowisku kulturowym – systemie instytucjonalnym, kształtującym zarówno potrzeby, zachowania, jak i cele ludzkiego działania. Same natomiast instytucje należy rozumieć jako zasady społeczne zdefiniowane przez zbiorowość dla regulowania relacji międzyludzkich, które mogą przyjąć zarówno formę reguł formalnych (normy prawne) oraz nieformalnych (wzorce zachowań, konwencje społeczne, tradycje). Reguły te – oparte na panującej w danym obszarze kulturze – wyznaczają przestrzeń działania, zapewniając

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2016.

przewidywalność postępowania uczestników rynku i ułatwiając im podejmowanie decyzji.

Analiza znaczenia pojęcia „kultura” uzasadnia założenie, że funkcjonowanie gospodarki zależne jest od tego, jakie wartości, normy moralne, postawy przedsiębiorczości będą reprezentowane przez uczestników procesu gospodarowania. To one będą miały wpływ na efekt końcowy decyzji podejmowanych na obszarze życia gospodarki, a więc także na rozwój gospodarczy. Jeszcze kilkadziesiąt lat temu nie było wcale tak oczywiste, przynajmniej dla wielu ekonomistów, że kultura może mieć wpływ na rozwój. Wpływ kultury na rozwój gospodarczy jak również społeczny zaczęto badać i analizować chociażby ze względu na wprowadzenie do kanonu myśli ekonomicznej zasady zrównoważonego rozwoju. Przyjęta zasada oparta jest bowiem w takiej samej mierze na ekonomii, jak i na kulturze, która opisuje po prostu pewne postawy i zachowania, dotyczące chociażby zachowania solidarności międzypokoleniowej. Ta ostatnia nie jest kategorią ekonomiczną, a kulturową o znaczeniu ekonomicznym. Z tego też względu, coraz wyraźniejszy staje się trend, by nie pomijać wpływu kultury na procesy warunkujące rozwój i przemiany gospodarcze. Aby to czynić, niezbędne jest odejście od standardowego modelu rozwoju skupionego na towarach na rzecz pluralistycznego modelu skoncentrowanego na ludziach [3].

Z jednej strony, każda kultura ma swoją historię, trwa, zachowuje ciągłość i ulega dziedziczeniu, z drugiej – nieustannie się zmienia i ewaluuje. Kultura umożliwia również odróżnienie od siebie wielu odmiennych wersji czynności tego samego rodzaju, a więc przypisanie ich różnym grupom ludzi. Kultura uczy zatem rozróżniać pomiędzy na przykład angielskimi i włoskimi zwrotami grzecznościowymi, sztuką flamandzką i indonezyjską, amerykańskim i japońskim sposobem zarządzania, chińską a europejską praktyką medyczną [4], a w rozpatrywanym przypadku – pomiędzy proekologicznym, zrównoważonym czy przemieszczania się prosamochodowym sposobem.

Pojęcie mobilność w literaturze przedmiotu

Równie szerokie znaczenie co „kultura” ma pojęcie „mobilność”. Pochodzi od łacińskiego słowa *mobilis* i najogólniej oznacza zdolność do poruszania, a zwłaszcza do szybkiego przemieszczania się – często zamiennie używane jest z pojęciem „ruchliwość”. Mobilność przybiera jednak szersze znaczenie niż tylko fizyczną możliwość przemieszczania się osób lub ładunków, gdyż może być również rozumiana jako zdolność do sprawnego, elastycznego działania. W tym znaczeniu w wielu przypadkach zamiennie używa się określeń „operatywność”, „aktywność”. Z tego punktu widzenia można spotkać się między innymi z „mobilnością zawodową”, czyli gotowością pracowników do zmiany pracy, zawodu, doskonalenia i poszerzania swoich kwalifikacji zawodowych czy też dostosowywania się do ustawowych wymogów pracodawcy. Szeroki rozwój nowoczesnych technologii pozwalających na połączenie różnych form aktywności człowieka bez konieczności przestrzennego przemieszczania się wpłynął na pojawienie się „mobilności wirtualnej”,

określającej tego typu umiejętności. Narzędzia służące realizacji mobilności wirtualnej to np. telepraca, zakupy internetowe, telenauka, telebankowość itp. [5]. Poza wyżej wymienionymi w literaturze przedmiotu pojawia się także „mobilność społeczna” rozumiana jako zmiana przez jednostki lub grupy społeczne ich miejsca w układzie pozycji społecznej: awans społeczny lub degradację społeczną [6]. W szerszym znaczeniu tego pojęcia znajduje się również „mobilność przestrzenna”, obejmująca migrację i cyrkulację, czyli fizyczne przemieszczenia ludzi, jakim towarzyszy transfer z jednej przestrzeni społecznej do innej. Z mobilnością przestrzenną często powiązana jest mobilność zawodowa, gdyż skłonność i zdolność do mobilności przestrzennej jest ważnym czynnikiem dostosowania podaży pracy do popytu na pracę zgłaszanego przez przedsiębiorstwa [7].

Z punktu widzenia podróży miejskich istotna jest mobilność rozumiana jako ruchliwość, zarówno ta rzeczywista (realna), mierzona wielkością wykonanych przemieszczeń, jak również potencjalna, możliwa do wykonania. Mobilność potencjalna jest tym wyższa, im więcej celów możliwych jest do osiągnięcia w określonym czasie, a im więcej celów zostanie faktycznie osiągniętych, tym wyższa jest mobilność realna [8].

W terminologii transportowej „mobilność” rozumiana jest jako skłonność do zmiany miejsca przebywania, ściśle związana z pokonywaniem przestrzeni. Taką formę mobilności realizuje się w formie różnego rodzaju transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego itp.), przy wykorzystaniu szerokiej gamy środków, w odpowiedzi na powstające i zmieniające się potrzeby w tym zakresie [9]. Należy jednak podkreślić, że mobilność nie jest synonimem transportu, który w najbardziej ogólnym ujęciu oznacza przemieszczanie się środkami lokomocji. Mobilność natomiast to możliwość dotarcia do wszystkich możliwych miejsc, w których człowiek chce się znaleźć [10], ale także możliwość podjęcia przez podróżnego decyzji o czasie i celu podróży w oparciu o informacje pozwalające na optymalizację podróży.

Według J. Szoltyśka mobilność to „wszelkie przemieszczenia – te codzienne, rutynowe i te o większym znaczeniu dla reorganizacji życia osobistego” [11]. Tak rozumiana mobilność jest elementem funkcjonowania ludzkości od zarania dziejów. Podróżowanie bowiem uważa się za niezbędny element życia rodzinnego, wypoczynku i przyjaźni, a także pracy i bezpieczeństwa [12]. W stosunku do tych i innych czynności, wynikających z zaspokajania potrzeb pierwotnych, przemieszczanie ma charakter służebny. Warto zwrócić uwagę, iż J. Szoltysek nie stawia znaku równości pomiędzy mobilnością a ruchliwością. Uważa, że ruchliwość jest pewną formą mobilności przejawiającą się w realizacji podróży, tymczasem mobilność, to również stan umysłu, którego potencjał sprawia, że można podróżować w czasie i przestrzeni [11].

Jak podkreślają A. Rudnicki i W. Starowicz, mobilność to „możliwość swobodnego przemieszczania się do różnych, dowolnie wybranych miejsc” [13]. Gwarantując swobodny przepływ ludzi i dóbr, umożliwia się m.in. dokonywanie

szerokiego wyboru miejsca pracy czy zamieszkania, kontynuowania bądź uzupełniania wykształcenia na różnych poziomach, urozmaicenie spędzania wolnego czasu, dostęp do większego wyboru dóbr konsumpcyjnych, co tym samym stymuluje wzrost gospodarczy.

Od kultury samochodowej do nowej kultury mobilności

Uwzględniając powyższe, że kultura oznacza całościowy sposób życia charakterystyczny dla danej zbiorowości, a mobilność oznacza możliwość swobodnego przemieszczania się, to kulturę mobilności w miastach zdefiniować można w najprostszym ujęciu jako sposób przemieszczania się ludności miejskiej umożliwiający swobodne pokonywanie przestrzeni, czyli w żaden sposób nieograniczone, wynikające z wyboru najkorzystniejszych z punktu widzenia podróży środków transportu, czasu podróży czy też trasy.

Zdecydowanie w taką kulturę mobilności wpisuje się kultura samochodowa. Moment pojawienia się samochodów umożliwiających dotarcie do różnych, wcześniej nieosiągalnych miejsc był punktem zwrotnym w zwiększeniu mobilności. Samochód, oprócz możliwości swobodnego przemieszczania się, dawał poczucie wolności, często stawał się również symbolem sukcesu. Dzięki swej elastyczności, można było podróżować w krótkim czasie, w dowolnym momencie, w każdym kierunku, tworząc możliwe do przebycia trasy pomiędzy prawie wszystkimi źródłami i celami podróży [12]. Z biegiem czasu okazało się jednak, że „więcej wolności oznacza mniejszy wybór, ponieważ – jak się wydaje – samochody równocześnie tworzą dokładnie te same problemy, których przezwyciężenie obiecują” [14]. Zwiększająca się dostępność samochodu zaczęła wpływać na wzrost mobilności ludności i coraz bardziej wydłużać ścieżki podróży, generując tym samym kongestię i czasowe niepewności. Dodatkowo rozwój kultury samochodowej zaczął wpływać negatywnie na środowisko naturalne. Niekontrolowany rozwój transportu indywidualnego skutkuje bowiem zanieczyszczeniem powietrza, generowaniem hałasu, pochłaniania ogromne ilości energii, a wzrost nakładów inwestycyjnych w tę strefę nie poprawia wcale poziomu jakości świadczonych usług. W obliczu negatywnych zmian wywołanych gwałtownym wzrostem motoryzacji na początku XXI wieku powstała idea ograniczania mobilności (*decoupling*). Szybko jednak uznano, że problemem nie jest mobilność sama w sobie, ale sposób zaspokojenia potrzeby przemieszczania się [15]. Efektem zmiany podejścia jest ogólnoswiatowa tendencja do zmian zachowań transportowych w kierunku nie swobodnego, lecz odpowiedzialnego korzystania z samochodu. W myśl tej zasady zmotoryzowani powinni wykazać gotowość do rezygnacji z użycia samochodu, w przypadku gdy istnieje alternatywa odbycia zaplanowanej podróży innymi środkami transportu. Ta zmiana sposobu przemieszczania się w literaturze przedmiotu określona została mianem nowej kultury mobilności lub też zrównoważonej mobilności w miastach.

Pojęcie „nowej kultury mobilności” w literaturze przedmiotu definiowane jest różnorodnie: R. Janecki i S. Krawiec definiują jako równowagę dwóch elementów: rozwoju

gospodarczego miast i stopnia zewnętrznej i wewnętrznej dostępności ich obszarów [5]. Równowagę to ma zostać osiągnięte poprzez optymalizację wykorzystania różnych środków transportu oraz tworzenie powiązań pomiędzy różnymi formami przemieszczania się (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka, samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo). Przez „nową kulturę mobilności” określić można również taki sposób przemieszczania się, który nie powoduje zanieczyszczenia materiałów, energii i przestrzeni należnych następnym pokoleniom i nie zagraża zdrowiu społeczeństw ani ekosystemom [16]. Natomiast według zapisów Polityki Transportowej Państwa na lata 2006–2025, nowa kultura mobilności to postawy mieszkańców miast skłaniające do ruchu pieszego oraz korzystania z rowerów i transportu publicznego oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego [17].

Według S. Zamkowskiej „zrównoważona mobilność w miastach” powinna służyć zaspokajaniu potrzeb przewozowych wszystkich grup ludności poprzez racjonalny udział w podróżach różnych środków transportu w poszczególnych obszarach miasta, pozwalający zminimalizować skutki ekologiczne [18]. B. Tundys przez zrównoważoną mobilność określiła natomiast takie planowanie i realizowanie potrzeb transportowych, które z jednej strony poprawią dostępność do infrastruktury i środków transportu, wskazując na społeczne zadowolenie i uatrakcyjnienie miejskiego stylu życia, a z drugiej – przyczynią się do sprawniejszej realizacji priorytetowych zadań przy wykorzystaniu ekologicznych środków transportu oraz do rozwoju regionów [19].

Bardzo szeroko i wyczerpująco pojęcie „zrównoważonej mobilności” określił A. Rudnicki jako tak ukształtowany przez strukturę przestrzenną i transportową sposób podróżowania, że transport indywidualny nie degraduje transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego, długość trasy podróży ulega racjonalizacji, a system transportu funkcjonuje w sposób utrzymujący harmonię ze środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym. Cel, jaki powinien zostać osiągnięty to m.in. poprawa wizerunku miasta i ładu przestrzennego, kreowanie dobrej jakości przestrzeni publicznej, mniejsze zróżnicowanie w rozwoju i jakości życia poszczególnych obszarów miasta [20].

We wszystkich przedstawionych powyżej definicjach nowej kultury mobilności istotną rolę nadal odgrywa możliwość wyboru najkorzystniejszego sposobu przemieszczania się, z tą różnicą, że nie tylko z punktu widzenia samego podróźnego, ale również – albo przede wszystkim – z punktu widzenia całego otoczenia, w tym drugiego człowieka, środowiska naturalnego, a także przyszłych pokoleń. A zatem, skoro kulturę mobilności w miastach określono jako sposób przemieszczania się ich mieszkańców, umożliwiający swobodne pokonywanie przestrzeni, to zmiana kultury mobilności w miastach powinna oznaczać odpowiedzialny sposób przemieszczania się ich mieszkańców, pozwalający na pokonywanie przestrzeni przy równoczesnym utrzymaniu harmonii z otoczeniem – środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym [21].

Z potrzeby kształtowania właściwych kierunków zmian w kulturze mobilności w miastach zrodziła się nowa strategia zarządzania, zwana zarządzaniem mobilnością (z ang. *Mobility Management* – MM), zarządzaniem zapotrzebowaniem na transport (z ang. *Transportation Demand Management* – TDM) lub też zarządzaniem zachowaniami transportowymi. Według *European Platform on Mobility Management* zarządzanie mobilnością to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych [22]. Celem poprawnego zarządzania mobilnością jest wprowadzanie środków służących realizacji tylko niezbędnego transportu osób i towarów przy jednoczesnym obniżeniu niekorzystnego wpływu na środowisko naturalne i obniżeniu obciążenia ekonomicznego. Skuteczne zarządzanie mobilnością powinno skutkować wytworzeniem takich warunków techniczno-organizacyjnych, aby mieszkańcy miast w sposób naturalny wybierali ekologiczne środki transportu. Dla realizacji tak postawionego celu wprowadzono szeroki wachlarz metod, przy czym w literaturze przedmiotu spotkać można się z dwoma podejściami do ich wykorzystania w strategii zarządzania mobilnością. Jedno z podejść zarządzanie mobilnością opiera się na stosowaniu wyłącznie instrumentów, które często bazują na wykorzystaniu informacji, organizacji i koordynacji oraz działaniach promocyjnych [23]. Nazywane środkami „miękkimi” najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków „twardych” stosowanych np. w transporcie miejskim (takich jak nowe linie tramwajowe, drogi lub ścieżki rowerowe). Tego typu środki mają zasadniczą przewagę nad środkami „twardymi”, a mianowicie nie wymagają wielkich inwestycji finansowych, a jednocześnie utrzymują wysoki wskaźnik korzyści do poniesionych kosztów [24]. Koncepcja taka wydaje się bardzo ekonomicznym sposobem promowania zrównoważonej mobilności, ale z punktu widzenia wielu innych autorów niewystarczająca: instrumenty „miękkie” odgrywają dużą rolę w zarządzaniu zachowaniami transportowymi, które może przynieść jednak zamierzone efekty przy wykorzystaniu ich wraz z szerokim wachlarzem tzw. instrumentów twardych (finansowych, inwestycyjnych, planistycznych itp.) [25].

Nowa kultura mobilności w polityce transportowej Unii Europejskiej

Oprócz *Mobility Management* H. Rogall zdefiniował również pojęcie zrównoważonej polityki transportu. Według niego, jest to taka polityka, która zaspokaja ludzkie potrzeby mobilności za stosowną cenę i nie przekracza granic natury, czyli nie narusza reguł zarządzania ekonomii zrównoważonego rozwoju [26]. Tego typu politykę już od kilkadziesiąt lat Unia Europejska próbuje promować i aktywnie realizować. Jedno z pierwszych zapisów zwracających uwagę na konieczność utrzymania wzrostu mobilności przy jednoczesnym ograniczeniu podaży transportu indywidualnego można odnaleźć w ogłoszonej w 1990 r. Zielonej Księdze o Środowisku Miejskim [27]. Już wówczas podkreślano potrzebę wpływania na wybór środków transportu

w miastach poprzez promowanie transportu publicznego. W dużym stopniu akcentowano konieczność tworzenia długookresowych miejskich planów transportowych, które uwzględniałyby wszystkie możliwe formy podróżowania, jak również były współzależne m.in. z planowaniem przestrzennym i ograniczeniami środowiskowymi. Jako sposób na zmniejszenie kongestii w miastach wskazane zostały zupełnie inne narzędzia niż budowa nowych dróg, które de facto wpływają na zwiększenie ruchu miejskiego [15]. Istotną konkluzją była rekomendacja, by przydział środków z funduszy strukturalnych uwarunkowany był tym, czy miasto stosuje instrumenty polityki zrównoważonego rozwoju transportu w miastach.

Pojęcie „zrównoważonej mobilności” po raz pierwszy w dokumentach unijnych pojawiło się natomiast w 1992 r., kiedy to została opublikowana Zielona Księga o Wpływie Transportu na Środowisko [28]. Według autorów dokumentu mobilność zrównoważona dotyczy takiej mobilności lub ruchu komunikacyjnego, który pozwala za pomocą transportu zrealizować istotne ekonomiczne, społeczne i ekologiczne funkcje. Celem ówczesnego projektu było przede wszystkim zainicjowanie publicznej debaty na temat negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w wyniku której miałyby powstać strategia służąca zrównoważonej mobilności.

W 1995 roku Komisja Europejska opublikowała kolejną Zieloną Księgę, której treść ściśle związana jest z działaniami na rzecz zrównoważonej mobilności. Zatytułowana została: Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału transportu publicznego w Europie [29]. Zaprezentowano w niej przykłady działań służących zwiększeniu dostępności i użyteczności transportu publicznego, a tym samym zwiększeniu jego udziału w podziale zadań przewozowych, zmniejszeniu kongestii i negatywnego wpływu na środowisko, a także zaspokojeniu potrzeb użytkowników, szczególnie tych niedysponujących prywatnymi samochodami. We wspomnianej Zielonej Księdze wiele uwagi poświęcono zwiększeniu znaczenia publicznego transportu miejskiego poprzez między innymi poprawę jakości świadczonych usług przewozowych w zakresie takich cech jakości jak: dostępność systemu, taryfa biletowa, bezpieczeństwo, użyteczność podróży oraz wpływ na środowisko. Podkreślono również znaczenie skutecznej integracji transportu indywidualnego i publicznego, włączając podróże piesze i rowerowe, poprzez budowę odpowiedniej infrastruktury (np. wielomodalne terminale, obiekty typu Park & Ride) i nowoczesne systemy informacji oraz zarządzania ruchem. Zwrócono uwagę także na lepszą koordynację podsystemów takich jak tramwaj, autobus, kolej, metro zarówno w obszarze infrastruktury, zarządzania i informacji (punkty przesiadkowe, zintegrowana taryfa biletowa, zintegrowane rozkłady jazdy, priorytety dla transportu publicznego takie jak wydzielone pasy ruchu, uprzywilejowana sygnalizacja świetlna).

Kolejny dokument, w którym zawarte zostały treści związane z mobilnością w miastach, pojawił się w 2001 roku – była to Biała Księga: Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzje [30]. Zajmowała się ona

wyznaczeniem głównych priorytetów w kształtowaniu całego systemu transportowego Europy, ale w jednym z rozdziałów, *Racjonalizacja transportu miejskiego*, odniosła się do problematyki związanej z mobilnością w miastach. Komisja Europejska zwróciła uwagę na spadek jakości życia mieszkańców obszarów miejskich uwarunkowany uciążliwym przemieszczaniem się, wynikającym z gwałtownego wzrostu ruchu samochodowego. Jednym z zasadniczych problemów rosnącego zatłoczenia w miastach jest bowiem brak zintegrowanego podejścia do kształtowania polityk miejskich i transportowych. Ponadto w dokumencie zwrócono uwagę na niski stopień konkurencyjności transportu publicznego szczególnie w odniesieniu do czasu podróży, dostępności oraz bezpieczeństwa, a jednocześnie podkreślono znaczącą jego przewagę nad transportem samochodowym w mniejszym wpływie na zanieczyszczenie środowiska, hałas i liczbę wypadków z udziałem pieszych.

Po rozszerzeniu Unii Europejskiej w 2004 roku podejmowana w artykule problematyka jeszcze bardziej zyskała na znaczeniu. Pomimo iż w miastach krajów nowo przyjętych udział transportu publicznego w przewozach był większy niż w miastach krajów „starej 15”, nie wynikał on jednak ze świadomości potrzeby zrównoważonego podróżowania, a głównie z niedoinwestowania systemu drogowego i wyższych kosztów użytkowania samochodów osobowych. Wstąpienie do UE dało natomiast nowe możliwości finansowania infrastruktury drogowej, co wobec zapóźnienia większości sieci transportu publicznego w miastach i braku monitorowania zachowań transportowych ich mieszkańców przyczynia się do dalszego wzrostu udziału transportu indywidualnego w podróżach miejskich wraz ze wszystkimi negatywnymi tego skutkami. W odpowiedzi na rosnące wyżej wymienione problemy w 2005 roku przeprowadzono szeroko zakrojone konsultacje na temat polityki transportowej Unii Europejskiej. Ich wynikiem był ogłoszony w 2006 roku komunikat: *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu* [31], który stanowił przegląd celów i środków polityki transportowej UE, określonych w Białej Księdze z 2001 r. – również tych realizowanych w obszarach miejskich.

Przeprowadzone konsultacje potwierdziły potrzebę stworzenia szerszego wachlarza narzędzi polityki transportowej obejmującego zarówno prawodawstwo europejskie, instrumenty ekonomiczne, instrumenty opiniotwórcze, integrację technologiczną oraz wzmocnioną współpracę w poszukiwaniu sposobów na zwiększenie mobilności przy równoczesnym zmniejszeniu zatłoczenia, liczby wypadków i poziomu zanieczyszczenia w miastach. Decydującą rolę w tym zakresie odegrać miałyby jednak same miasta, natomiast Unia Europejska mogłaby wspierać nowe badania oraz wymianę sprawdzonych już rozwiązań w zakresie m.in. urbanistyki, infrastruktury transportowej, ustalaniu norm, zarządzania zatłoczeniem i ruchem, publicznych usług transportowych, opłat za korzystanie z infrastruktury, bezpieczeństwa czy też ochrony oraz współpracy z okolicznymi regionami.

Ponadto w zakresie zrównoważonej mobilności w miastach komisja określiła w dokumencie działanie polegające na opublikowaniu kolejnej Zielonej Księgi zatytułowanej *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, tym razem całkowicie poświęconej transportowi w miastach [32]. Zanim jej treść została jednak ogłoszona, przeprowadzono szereg konsultacji, które wskazały na potrzebę stworzenia prawdziwie europejskiej polityki w zakresie tworzenia nowej kultury mobilności w mieście. Zgodnie z zapisami w dokumencie, zadanie jej tworzenia „musi opierać się na podejściu, które jest w możliwie najszerszym stopniu zintegrowane, łączące najlepsze rozwiązania dla każdego pojedynczego problemu: innowacyjne technologie, rozwój ekologicznych, bezpiecznych i inteligentnych systemów transportu, zachęty ekonomiczne i zmiany w prawie”. Zielona Księga stała się wstępnym etapem w zakresie kształtowania nowej kultury mobilności i określiła pięć głównych wyzwań, przed którymi stoją współczesne miasta europejskie:

- płynne poruszanie się w miastach,
- dbałość o środowisko naturalne,
- stosowanie inteligentnego transportu publicznego dla poprawienia sprawności działań transportowych,
- dostępność transportu publicznego,
- bezpieczny i niezawodny transport publiczny.

Aby sprostać tym głównym wyzwaniom, należy przede wszystkim dążyć do uatrakcyjnienia alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów poruszania się: transportu publicznego, chodzenia pieszo, jazdy na rowerze, skuterze, motorze. Już na etapie konsultacji wysunął się wniosek, że niezbędnym elementem tworzenia nowej kultury mobilności w europejskich miastach jest wzbogacanie wiedzy w tym zakresie. Warto podkreślić rolę, jaką w dokumencie przypisano właśnie edukacji, szkoleniom i podnoszeniu świadomości w zakresie zrównoważonego rozwoju mobilności w obszarach zurbanizowanych, zwłaszcza że nie chodzi tylko o podnoszenie kwalifikacji osób odpowiedzialnych za tę kwestię, a o europejskie kampanie informacyjne skierowane do określonych grup społecznych. Zielona Księga po raz pierwszy tak mocno zaakcentowała pozainwestycyjne środki wpływające na zachowania obywateli związane z mobilnością.

Po jej opublikowaniu rozpoczęto otwartą dyskusję nad stworzeniem wydajnych systemów transportowych wspierających gospodarkę i poziom życia mieszkańców miast. W wyniku dalszych szeroko zakrojonych konsultacji i debat w 2009 roku Komisja Europejska opublikowała kolejny dokument pt. *Plan działania na rzecz mobilności w miastach* [33], będący elementem pomocniczości w polityce zrównoważonej mobilności miejskiej. W treści dokumentu podkreślano, że na rozwój miast w przyszłości, jak również dobrą sytuację gospodarczą obywateli i przedsiębiorstw będą miały wpływ zachowania przemieszczających się osób. Wybór odpowiedniego środka transportu będzie również miał znaczenie w powodzeniu ogólnej strategii Unii Europejskiej dotyczącej m.in. przeciwdziałaniu zmianom

klimatycznym. Osiągnięcie podstawowych celów jest zatem ściśle uzależnione od rozwoju polityki mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, a obejmującej następujące działania:

- dostarczanie wysokiej jakości usług transportu publicznego, przystępnych cenowo i gwarantujących wysoki stopień ochrony praw pasażerów, w tym pasażerów z ograniczeniami ruchowymi;
- wspieranie zintegrowanej polityki łączącej w sobie rozwój infrastruktury i usług transportowych z ochroną środowiska, zdrowym środowiskiem miejskim, planowaniem przestrzennym, budownictwem mieszkaniowym, aspektami społecznymi dostępności i mobilności oraz polityką przemysłową;
- stosowanie niedyskryminujących opłat regulacyjnych w celu zmniejszenia intensywności ruchu na obszarach miejskich i ograniczenia jego wpływu na środowisko;
- wzmocnienie finansowania z funduszy unijnych oraz rozwijania innowacyjnych programów partnerstwa publicznoprawnego;
- dzielenie się doświadczeniem i wiedzą;
- optymalizacja mobilności w miastach poprzez integrację, interoperacyjność oraz połączenia pomiędzy różnymi sieciami transportowymi, zwiększanie dostępu do alternatywnych środków transportu oraz zachęcanie obywateli do przyjmowania stylu życia mniej zależnego od samochodu.

W roku 2011 przyszedł czas na opublikowanie kolejnej Białej Księgi pt. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, poświęconej rozwojowi europejskiego systemu transportowego do roku 2050 [34]. Komisja Europejska podjęła się analizy zmian, jakie zachodzą w transporcie oraz określenia wyzwań stojących przed tym sektorem gospodarki. Księga została opublikowana wraz z dwoma komunikatami zawierającymi kolejno plan utworzenia gospodarki niskoemisyjnej do roku 2050 [35] i plan na rzecz racjonalizacji zużycia energii na rok 2011 [36]. Stanowi ona także składową inicjatywę komisji w zakresie oszczędnego gospodarowania zasobami [37]. W dokumentach tych zwrócono uwagę, iż europejski system transportu powstał w warunkach, gdy ropa była zasadniczo tania, infrastruktura się rozrastała, Europa przewodziła pod względem technologicznym, a ograniczenia związane z ochroną środowiska były niewielkie. Obecnie transport musi dostosować się do zmieniających się warunków. Dlatego też głównym założeniem Unii Europejskiej powinno być przede wszystkim „dążenie do niezależności od ropy naftowej oraz stworzenie nowoczesnej infrastruktury i multimodalnej mobilności wspieranej przez inteligentne systemy zarządzania i systemy informacyjne” [38]. Sprostanie temu wyzwaniu wpłynie korzystnie nie tylko na gospodarkę energetyczną Europy, ale przede wszystkim obywateli nie ucierpią z powodu ograniczenia ich mobilności, wynikającego z dużego zagęszczenia ruchu.

Zgodnie z inicjatywą przewodnią – Europa efektywnie korzystająca z zasobów, ustanowioną w ramach Strategii Europa 2020, nadrzędnym celem europejskiej polityki transportowej jest pomoc w stworzeniu systemu, świadczącego usługi mobilności wysokiej jakości, a jednocześnie korzystającego w mniejszym stopniu z zasobów. Jednym z głównych założeń Komisji Europejskiej jest obniżenie emisji o 60%. Dla realizacji tego celu mają posłużyć m.in. takie rozwiązania jak rozpowszechnianie mniejszych, lżejszych, energooszczędnych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów osobowych, ułatwianie ruchu pieszego i rowerowego, w tym uwzględnianie tego typu form przemieszczania się w projektowaniu infrastruktury miejskiej, a także zwiększanie dostępności transportu publicznego i dążenie do jego pełnej integracji z niemotoryzowanymi rodzajami transportu. Aby transport w miastach mógł oferować „usługi mobilności wysokiej jakości przy mniejszym korzystaniu z zasobów”, Komisja Europejska, poza formułowanymi już we wcześniejszych dokumentach unijnych rozwiązaniami, w najnowszym kładzie nacisk na takie aspekty jak:

- jakość i niezawodność usług przewozowych,
- wspieranie innowacji i wdrażania technologii w zakresie transportu publicznego,
- promowanie zachowań zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju,
- zintegrowana mobilność w miastach,
- zarządzanie transportem w miastach, plany mobilności miejskiej i zarządzanie mobilnością,
- opłaty drogowe w miastach i ograniczenia dostępu,
- logistyka miejska.

Efektem uszczegółowień zagadnień zawartych w Białej Księdze z 2011 był natomiast Pakiet Mobilności Miejskiej z końca 2013 roku, w którym doprecyzowano kilka głównych kierunków działań koniecznych do wdrożenia w celu kształtowania zrównoważonej mobilności w miastach. Wśród nich znajdują się między innymi rozwój logistyki miejskiej, szerokie wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych służących poprawie bezpieczeństwa i optymalizacji ruchu miejskiego, kształtowanie regulacji prawnych dotyczących dostępu pojazdów do ruchu miejskiego [39, 40, 41, 42, 43]. Jako nadrzędne działanie uznaje się tworzenie planów zrównoważonej mobilności w miastach rozumianych jako strategiczny instrument rozwoju zintegrowanego podejścia do mobilności miejskiej ukierunkowanej na wszystkie sposoby i środki transportu na całym obszarze funkcjonalnym obszaru zurbanizowanego. Ich interdyscyplinarność i szerokie spojrzenie powinny łączyć w sobie kwestie związane zarówno z transportem, zagospodarowaniem przestrzennym, środowiskiem naturalnym, zdrowiem i bezpieczeństwem, jak również szeroko pojętym rozwojem społeczno-gospodarczym [44].

W Polsce pionierskim miastem, który przyjął strategiczny dokument dotyczący zintegrowanego podejścia do mobilności w miastach, był Wrocław [45]. Przyjęta Wroclawska Polityka Mobilności zastąpiła wcześniej obowiązującą politykę transportową miasta, a celem nowo

powstałej jest tworzenie optymalnych warunków do efektywnego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Założony cel ma być realizowany w oparciu o kształtowanie zrównoważonych zachowań transportowych mieszkańców i harmonijne funkcjonowanie miasta i otoczenia.

Podsumowanie

Dogłębna analiza pojęcia „kultura mobilności” wskazuje na jego złożoność. Pierwszy element składowy pojęcia wywodzi się głównie z antropologii oraz socjologii, niemniej jednak pojęcie „kultura” silnie związane jest z naukami ekonomicznymi. Podejmowane w oparciu o preferencje decyzje ekonomiczne wynikają bezpośrednio z kultury, w jakiej funkcjonują poszczególne jednostki gospodarcze. Stąd też powszechnie obowiązująca kultura ma swoje przełożenie na szeroko pojęty rozwój społeczno-gospodarczy. W związku z powyższym zachowania mieszkańców miast w zakresie realizowania podróży stanowią swoisty charakter kultury, która wpływa na ogólny poziom życia w miastach. Szeroki dostęp do samochodów dał mieszkańcom miast dużą swobodę w poruszaniu się i rozszerzył możliwości zwiększania mobilności.

Niemniej jednak niekontrolowany rozwój kultury samochodowej spowodował ujemny bilans korzyści nad kosztami. Wzrastające negatywne skutki rozwoju motoryzacji indywidualnej (kongestia, zanieczyszczenie środowiska, wypadki, starty czasu itp.) odczuwalne są w spadku jakości życia w miastach, postrzeganym nie tylko przez samych mieszkańców, ale również inwestorów. Wzrost ograniczeń w zakresie swobody przemieszczania się wpływa na wyhamowanie rosnącego trendu rozwojowego obszarów miejskich. Tak poważne konsekwencje wynikające z ograniczonej mobilności wymuszają zmianę dotychczasowej kultury samochodowej w kierunku bardziej odpowiedzialnego przemieszczania się. Nowy trend, zwany nową kulturą mobilności (lub zrównoważoną mobilnością), staje się istotnym elementem polityki zarówno lokalnej, jak również europejskiej. Zrównoważona mobilność ma na celu takie planowanie i realizowanie własnych potrzeb i przemieszczania się w mieście, aby z jednej strony poprawiać dostępność do infrastruktury i środków transportu, a z drugiej – przyczyniać się do sprawniejszej realizacji priorytetowych zadań przy wykorzystaniu ekologicznych środków transportu oraz do rozwoju regionów.

Według J. Szołtyśka [11] kształtowanie mobilności stanowi proces polegający na systematycznym i różnicowym wzmocnianiu oczekiwanych zachowań użytkowników miast. Oczekiwane zachowanie może dotyczyć rezygnacji z odbywania podróży, zmiany okresu, w którym będzie wykonywana podróż, zmiany trasy przejazdu lub zmiany środka transportu indywidualnego na inny mniej szkodliwy dla środowiska. Proces ten jest częściowo skutkiem kształtowania zachowań, a częściowo zachowania kształtowane są wskutek narzuconej formy podróżowania w mieście. Taki proces składa się z wielu etapów, jest długotrwały,

ale systematyczne wdrażanie wszystkich reguł pozwala na wyuczenie i utrwalenie zachowania docelowego przez użytkowników miasta.

Wybór sposobu podróżowania korzystnego dla miasta, a mniej korzystnego dla podróżującego stawia bowiem przed wyborem pomiędzy dobrem własnym a dobrem ogółu. A dobro ogółu jest pojęciem na tyle ogólnikowym, że indywidualny użytkownik samochodu nie musi zauważać jakichkolwiek pozytywnych skutków wynikających ze zmian jego zachowań transportowych w miastach, zatem zachęcanie i promowanie mniej wygodnych sposobów przemieszczania się może nie przynosić pożądanych wyników. Aby jednak rezultaty były widoczne, kształtowanie mobilności odbywa się nie tylko za pomocą prawnych, organizacyjnych czy też inwestycyjnych narzędzi wspierających rozwój innych niż samochód środków transportu, ale wspomagane jest przez edukację i wychowanie, czyli kształtowanie preferowanych wartości stanowiących swoisty rodzaj kultury społecznej.

Poprzez efektywne wykorzystywanie wszystkich dostępnych instrumentów kształtowania zrównoważonej mobilności można wpłynąć na:

- zachęcenie do zmiany zachowań transportowych w kierunku częstszego korzystania ze zrównoważonych typów transportu, tj. transportu zbiorowego, transportu wspólnego, ruchu pieszego, jazdy na rowerze oraz transportu bimodalnego;
- zwiększenie dostępności dla wszystkich ludzi i organizacji przez polepszenie warunków dla zrównoważonych rodzajów transportu;
- lepsze zaspokojenie potrzeb transportowych przez bardziej efektywne i zintegrowane użycie istniejącej infrastruktury transportowej i urbanistycznej;
- zmniejszenie kongestii drogowej poprzez ograniczenie liczby i długości podróży samochodem oraz zapotrzebowania na te podróże;
- polepszenie koordynacji pomiędzy różnymi rodzajami transportu i ułatwienie połączeń między istniejącymi sieciami transportowymi;
- zwiększenie efektywności ekonomicznej całego systemu transportowego.

Ponadto jako pośrednie efekty zrównoważonej mobilności w mieście należy wymienić redukcję poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza, poprawę bezpieczeństwa pieszych i uczestników ruchu drogowego, poprawę atrakcyjności miasta dla mieszkańców, pracujących, kupujących i odwiedzających, co wpływa pośrednio na jego rozwój społeczno-gospodarczy.

Literatura

1. Antosik W., Jaskłowska-Ferreras B., Kubalska-Sulkiewicz M., Rodziewicz A., Taboryski W., *Słownik wiedzy o kulturze*, Wydawnictwo Arkady Sp. z o.o., Warszawa 2009.
2. Nowicka E., *Świat człowieka – świat kultury*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
3. Throsby D., *Ekonomia i kultura*, Wydawnictwo NCK, 2012.

4. Inglis F., *Kultura*, Wydawnictwo Sic! S.c., Warszawa 2007.
5. Janecki R., Krawiec S., *Citizens' mobility contemporary goal of operation and development of the transportation systems in the cities, New Mobility Culture. Contemporary Transportation Systems. Selected Theoretical and Practical Problems*, pod red. Janeckiego R., Sierpińskiego G., Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2011.
6. Zamecki Ł., *Spoleczne postawy ładu politycznego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011.
7. *Ekonomia od A do Z*, pod redakcją naukową S. Sztaby, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne Spółka z o.o., Warszawa 2007.
8. Załoga E., Dudek E., *Wybrane problemy mobilności społeczeństwa europejskiego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 599, Problemy Transportu i Logistyki Nr 9, Szczecin 2009.
9. *Współczesna ekonomika usług*, red. S. Flejterski, A. Panasiuk, J. Perenc, G. Rosa, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005.
10. Rogall H., *Ekonomia zrównoważonego rozwoju. Teoria i polityka*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2010.
11. Szołtysek J., *Kształtowanie mobilności mieszkańców miast*, Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2011.
12. Urry J., *Socjologia mobilności*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
13. Rudnicki A., Starowicz W., *Transport miejski [w:] Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, pod redakcją B. Liberadzkiego i L. Mindura, Wydawnictwo Instytut Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa–Radom 2007.
14. Shove E., *Consuming Automobility*, SceneSusTech, Sociology Department, Trinity College, Dublin 1998.
15. Załoga E., *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013.
16. Kassenberg A., Jackl F., *Wprowadzenie do debaty transportowej: wyzwania ekologiczno-gospodarcze*, Zapis debaty społecznej, Łódź 3.10.2008, Wydawnictwo Instytut na Rzecz Ekorozwoju, Warszawa 2009.
17. *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 27 czerwca 2005.
18. Zamkowska S., *Problemy mobilności w obszarach miejskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 435, Ekonomiczne Problemy Usług Nr 3, Szczecin 2006.
19. Tundys B., *Logistyka miejska, koncepcje, systemy, rozwiązania*, Wydawnictwo DIFIN, Warszawa 2008.
20. Rudnicki A., *Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta*, „Architektura. Czasopismo Techniczne” Nr 1-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2010.
21. Brzeziński A., *Zrównoważony rozwój systemów transportowych miast i aglomeracji w kontekście rosnącej mobilności*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 1.
22. Ciastoń-Ciulkin A., *Zrównoważona mobilność mieszkańców obszarów zurbanizowanych*, „Autobusy”, 2014, nr 11.
23. Price D., Leather A., *Transport Mobility Management: Small Changes – Big Impacts. Understanding TMM in the Urban Context*, Journeys Sharing Urban Transport Solutions, LTAACADEMY Singapore, November 2011.
24. Starowicz W., *Zarządzanie mobilnością wyzwaniem polskich miast*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 1.
25. Hickman R., Seaborn C., Headicar P., Banister D., *Planning for sustainable travel [w:] Integrated Transport from policy to practice*, edited by M. Givoni, D. Banister, Routledge, London and New York 2010.
26. Rogall H., *Ekonomia zrównoważonego rozwoju. Teoria i polityka*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2010.
27. Starowicz W., *Założenia europejskiej Zielonej Księgi dla transportu publicznego*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2007, nr 6.
28. *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment, A Community Strategy for “Sustainable Mobility”*, Commission of the European Communities, COM(92) 46 final.
29. *The Citizens' Network. Fulfilling the Potential of Public Transport in Europe. Communities Green Paper*, Commission of the European Communities, COM(95) 601 final.
30. *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide*, Commission of the European Communities, COM(2001) 0370.
31. *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*, Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego Przegład średniokresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., COM(2006) 314 wersja ostateczna.
32. *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, Zielona Księga, KOM(2007) 551 wersja ostateczna.
33. *Plan działania na rzecz mobilności w miastach*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2009) 490 wersja ostateczna.
34. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Biała Księga, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
35. *Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 roku*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2011) 112 wersja ostateczna.
36. *Plan na rzecz efektywności energetycznej z 2011 r.*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2011) 109 wersja ostateczna.
37. *Plan działania na rzecz zasobooszczędnej Europy*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2011) 571 wersja ostateczna.
38. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Dokument roboczy Służb Komisji, 2011.
39. *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM(2013) 913 final.
40. *Wzwanie do działania w obszarze logistyki miejskiej*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, SWD(2013) 524 final.
41. *Ukierunkowane działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, SWD(2013) 525 final.
42. *Wzwanie do przyjmowania inteligentniejszych przepisów w sprawie dostępu do ruchu miejskiego*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, SWD(2013) 526 final.
43. *Uruchamianie inteligentnych systemów transportowych na rzecz miast w UE*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, SWD(2013) 527 final.
44. *Wolek M., 1 SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej*, „Logistyka”, 2014, nr 2.
45. *Kruszyna M., Wyzwania dla „Polityk Mobilności”, czyli dokumentów rozwijających dotychczasowe „Polityki Transportowe”*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2014, nr 8.