

Danuta Rucińska<sup>1</sup>

## Promocja zrównoważonego rozwoju transportu - wybrane przykłady dobrych praktyk

### WSTĘP

Koncepcja zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju, zielonego rozwoju) ujawniła się w Europie w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia. Od tego czasu, wobec narastających zagrożeń wynikających z eksplozji demograficznej w słabo rozwiniętych krajach, nadmiernego zużywania zasobów naturalnych, postępującej industrializacji, zanieczyszczenia środowiska, destabilizacji systemów przyrodniczych i ekonomiczno-społecznych oraz dynamicznego rozwoju procesów gospodarczych i urbanizacyjnych podejmowane są działania na rzecz kształtowania proekologicznej świadomości społecznej i środowiska. Zrównoważony rozwój identyfikuje się z:

- konkurencyjną, niskoemisyjną gospodarkę, w której racjonalnie wykorzystuje się zasoby naturalne,
- ochroną środowiska poprzez ograniczanie emisji gazów cieplarnianych,
- zapobieganiem uszczuplaniu bioróżnorodności,
- opracowywaniem i wdrażaniem innowacyjnych, przyjaznych środowisku technologii, technik i metod produkcji,
- wykorzystaniem efektywnych, inteligentnych sieci elektroenergetycznych,
- kształtowaniem proekologicznych postaw społecznych.

W koncepcji zrównoważonego rozwoju wiele uwagi poświęca się problemom niekorzystnego wpływu działalności gospodarczej na środowisko i społeczno-ekonomicznych konsekwencji jego degradacji. Najważniejszym zadaniem w realizacji tej koncepcji jest równoważenie elementów gospodarczych, społecznych, przyrodniczych, a jednym z warunków osiągnięcia korzystnego balansu jest proekologiczna świadomość społeczeństwa. Jest ona odzwierciedleniem poziomu wiedzy, poglądów i wyobrażeń o jego stanie i zagrożeniach naturalnego środowiska. Na obecnym poziomie świadomości w tym zakresie można stwierdzić, iż zrównoważony rozwój to proces i działania sprzyjający zmianom spójności gospodarczej i społecznej, determinującej poprawę jakości środowiska naturalnego poprzez ograniczanie szkodliwego wpływu produkcji i konsumpcji.

Transport – sektor i działalność gospodarcza na wielką skalę, z jednej strony jest podstawą rozwoju gospodarczego regionów i ich konkurowania, z drugiej - w wysokim stopniu przyczynia się do degradacji naturalnego środowiska. Stąd w drugiej dekadzie XXI wieku wiele firm transportowych w swoich strategiach rozwojowych uwzględnia ten problem i dokładnie precyzuje ukierunkowane, długofalowe działania, które można zakwalifikować do dobrych praktyk w tym zakresie. Efektywnym narzędziem kształtowania prośrodowiskowych zachowań i osiągnięcia pożądanych efektów jest ukierunkowana edukacja, a istotną rolę w funkcji informacyjnej, edukacyjnej i perswazyjnej spełnia promocja. W opracowaniu zostaną zaprezentowane przykłady dobrych praktyk promocji zrównoważonego rozwoju podejmowane w różnych gałęziach transportu.

### 1. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU W UNII EUROPEJSKIEJ I POLSCE

W uprzemysłowionych regionach zrównoważony rozwój utożsamia się z ograniczeniem konsumpcji zasobów naturalnych do poziomu, który mieści się w granicach produktywności ekosystemów. Przekształcenia gospodarcze w aspekcie koncepcji i polityki zrównoważonego rozwoju

<sup>1</sup> Prof. zw. dr hab. Danuta Rucińska, Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny; 81-824 Sopot; ul. Armii Krajowej 119/121. Tel. +48 58 523 1190, ekodr@univ.gda.pl

opierają się na mechanizmach rynkowych. Ich realizacja wymaga uwzględniania określonych celów pośrednich w tym technologicznych, organizacyjnych, prawnych, ekonomicznych, społecznych, racjonalnego wykorzystania walorów środowiska naturalnego, redukcji skali zanieczyszczeń, bezpieczeństwa i innych [3].

Zrównoważony rozwój jest nadrzędnym celem UE, ugrupowania, które dąży do systematycznej poprawy jakości życia i dobrobytu społecznego. Strategicznym celem zrównoważonego rozwoju jest integracja działań efektywnych ekonomicznie, zasadnych społecznie i racjonalnych ekologicznie [23]. W 1973 r. w ramach programowania rozwoju obszaru EWG wdrożono pierwszy, pięcioletni program ochrony środowiska w Europie o postulatycznym charakterze. Dotyczył on działań głównie w sferze transportu w tym: obniżenia poziomu emisji hałasu i spalin przez pojazdy oraz zawartości ołowiu w paliwach. Drugi program (1977-1983) oprócz problemów walki z hałasem transportowym dotyczył zużycia środków napędu i szkodliwości emisji CO<sub>2</sub>. Wówczas ustanowiono pierwszą dyrektywę w sprawie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliw. Trzeci program (1983-1986) dotyczył obniżenia zawartości ołowiu w paliwach, poziomu hałasu w transporcie lotniczym i edukacji ekologicznej. Ponadto wprowadzono obowiązek monitoringu i kontroli wpływu inwestycji infrastrukturalnych na środowisko naturalne. Prace w ramach czwartego programu (1986-1992) były związane z ograniczeniami emisji spalin z silników diesla i ustaleniem dopuszczalnych wartości szkodliwych emisji dla pojazdów ciężarowych. Celem piątego programu (1992-1997) pt. „Ku rozwojowi zrównoważonemu i respektującemu środowisko” było rozgraniczenie wzrostu gospodarczego od poziomu obciążenia środowiska.

Innymi dokumentami sankcjonującymi politykę Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju i poprawy warunków życia ludności były m. in.:

- Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (1957 r.),
- Traktat o Unii Europejskiej z Maastricht (1992 r.),
- dokument programowy Agenda 21 z 1992 r.,
- Traktat Amsterdamski (1997 r.),
- Strategia Lizbońska (2000 r., 2005 r.),
- Strategia na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju (2001 r., 2006 r.), która dotyczyła m. in. problematyki transportowej w zakresie kongestii, zanieczyszczenia środowiska i równego dostępu do rynku,
- Dyrektywa 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. dopuszczająca możliwość przeznaczania części wpływów za użytkowanie dróg na ochronę środowiska i zrównoważony rozwój sieci transportowej, głównie transportu kolejowego.

W Białej Księdze z 2001 r. przedstawiono program działań w tym zakresie na XXI wiek. W innych Białych, Zielonych i Niebieskich (White, Green, Blue Books) Księgach szczegółowo odnoszono się m.in. do problemów zrównoważonego rozwoju gospodarek. Uzupełnieniem podstawowej, dokumentacji były dokumenty dedykowane różnym sferom gospodarowania, sektorom, podmiotom, ustawy, uchwały, dyrektywy i rozporządzenia, plany raporty, międzynarodowe i lokalne inicjatywy rozwojowe, konferencje, debaty, apele itd.

W drugiej dekadzie XXI wieku realizowane są postanowienia zawarte w Strategii Europa 2020. Jest to długofalowy program społeczno-gospodarczego rozwoju państw członkowskich UE, w którym zrównoważony rozwój określono jako: „wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej” [5]. W Strategii 2020 wskazuje się na wiodącą pozycję Europy (potencjalnego lidera w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju) w tworzeniu innowacyjnych, przyjaznych środowisku technologii, które umożliwią osiągnięcie przewag konkurencyjnych, racjonalne wykorzystywanie walorów środowiska oraz kształtowanie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. W związku z tym wysokiej rangi nabierają działania w zakresie budowania konkurencyjności, przeciwdziałania zmianom klimatycznym i efektywnego gospodarowania zasobami energetycznymi. Służą temu projekty przewodnie, realizowane jednocześnie na kilku poziomach - Komisji Europejskiej i krajowych pt:

- „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, którego celem jest wspieranie zmian w kierunku niskoemisyjnego i bardziej efektywnie korzystającego społeczeństwa z dostępnych zasobów.

Inaczej mówiąc, celem projektu jest doprowadzenie do uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów poprzez zredukowanie udziału emisji w europejskiej gospodarce, zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizację transportu i promowanie efektywności energetycznej,

- „Polityka przemysłowa w erze globalizacji”, w którym m. in. wyraźnie wyeksponowano problemy transportu i logistyki. Na poziomie Komisji Europejskiej postanowiono zadbać, by sieci transportowe i logistyczne umożliwiały unijnemu sektorowi przemysłowemu skuteczny dostęp do jednolitego rynku oraz rynków międzynarodowych. Kolejnym zadaniem jest opracowanie skutecznej polityki kosmicznej, sprzyjającej rozwiązywaniu niektórych problemów globalnych w tym: projekty Galileo, globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa. Ponadto celem projektu jest poprawa otoczenia biznesu, głównie sektora Małych i Średnich Przedsiębiorstw, wspieranie rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej, zdolnej do konkurowania w skali światowej.

Należy podkreślić, iż problemy zrównoważonego rozwoju inspirują do poszukiwań dalszych, przyjaznych dla środowiska kierunków rozwoju gospodarki i techniczno-technologicznych rozwiązań. Na liście najważniejszych instrumentów wspierania polityki zrównoważonego rozwoju znalazły się:

- wskaźniki środowiskowe,
- ramowy program na rzecz konkurencyjności i innowacji (CIP),
- program pomocy małym i średnim, czystym i konkurencyjnym przedsiębiorstwom w celu stworzenia warunków, by mogły prosperować i maksymalizować swój wkład w zrównoważony rozwój,
- program społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw,
- agenda dla zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki europejskiej,
- Globalny Fundusz Efektywności Energetycznej oraz Energii Odnawialnej [18].

Zrównoważony rozwój gospodarki, w tym transportu, znalazł też odzwierciedlenie w politykach horyzontalnych UE. Co oznacza, że jest on priorytetowym kierunkiem rozwojowym wszystkich regionów w zintegrowanej Europie.

W Polsce ochrona środowiska i koncepcja zrównoważonego rozwoju ma rangę konstytucyjną, zgodnie z artykułem 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej w brzmieniu: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju” [6]. Ustawowo problemy te są regulowane Ustawami: z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [12], z dnia 27 kwietnia 2001 „Prawo ochrony środowiska” [13], Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [14], Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie [15] i innymi, tematycznymi dokumentami.

Aktualnym dokumentem, wyznaczającym kierunki działań w ramach polityki zrównoważonego rozwoju jest „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Polski do roku 2025” [11]. Określono w niej cel i zakres, międzynarodowe uwarunkowania i horyzont realizacji koncepcji. Wskazano też na możliwości wyboru i determinanty adaptacji zasad zrównoważonego rozwoju, rekomendowane działania w wymiarze ekonomicznym, społecznym i ekologicznym, uczestników procesu, instrumenty wdrażania zasad i proekologicznych rozwiązań. Generalnym założeniem przedmiotowej Strategii jest utrzymanie pożądanego wzrostu gospodarczego kraju przy około czterokrotnym zwiększeniu efektywności wykorzystania surowców, paliw oraz zasobów przyrody [11, s.13.]. W dokumencie dość ogólnie wyznaczono pryncypia i kierunki realizacji zasad zrównoważonego rozwoju, a makroekonomiczne i polskie uwarunkowania opierają się na realiach sprzed 15 laty. Znakomita większość problemów w kontekście zrównoważonego rozwoju odnosi się przede wszystkim do przedsiębiorstw, a zatem jednostek gospodarujących w sferze mikroekonomicznym i bezpośrednio oddziałujących na środowisko i wykorzystujących jego zasoby [8, s. 42]. Z pragmatycznego punktu widzenia bardzo ważnymi i użytecznymi dokumentami są Strategie Zrównoważonego Rozwoju poszczególnych województw, miast i wsi, sfer gospodarowania w tym rozwoju energetyki, przemysłu,

turystyki, rolnictwa i rybactwa, przedsiębiorstw. Poza Ministrem Środowiska i komisją rządową wielokierunkowe działania w ramach omawianej problematyki podejmują inne podmioty w tym Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, różne instytucje i organizacje,

W kształtowaniu nowego modelu rozwoju państw członkowskich UE kluczową rolę odgrywają źródła jego finansowania. Ze względu na znaczną skalę i międzynarodowe znaczenie eko-innowacji oraz inwestycji proekologicznych najczęściej są finansowane ze środków UE w ramach Polityki Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności, Programu Infrastruktura i Środowisko, Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna i innych, środków międzynarodowych instytucji finansowych np. Banku Światowego, Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz innych banków. Źródłami finansowania zrównoważonego rozwoju są też środki instytucji samorządowych, przedsiębiorstw, prywatne.

W latach 2003-2007-2015 na celowe projekty i inwestycje przyznano Polsce 67 mld EUR [21]. W ramach tych środków znalazło się również finansowanie inwestycji w różnych sektorach transportu.

## **2. TRANSPORT W KONCEPCJI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

Zrównoważony rozwój transportu oznacza zaspokajanie potrzeb transportowych społeczeństwa i gospodarki w aspekcie osiągania korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych. Według OECD zrównoważony system transportowy „... nie powinien zagrażać zdrowiu publicznemu i ekosystemom oraz zaspokajać potrzeby transportowe zgodnie z zasadami: wykorzystania odnawialnych zasobów poniżej poziomu ich odtworzeniowych możliwości oraz zasobów nieodnawialnych poniżej poziomu rozwoju ich odnawialnych substytutów” [20].

Transport zrównoważony musi spełniać warunki świadomości środowiskowej, optymalności ekonomicznej, uzasadnienia społecznego i odpowiedzialności politycznej co wymaga:

- uwzględniania w jego rozwoju aspektu ekologicznego,
- starannego wyważenia ekonomicznych korzyści i zewnętrznych efektów,
- uwzględniania w cenach świadczonych usług realnych kosztów ich wytworzenia,
- zagwarantowania użytkownikom minimalnego poziomu dostępu do usług transportowych,
- społecznej akceptacji prowadzonych działań na podstawie przejrzystych procesów decyzyjnych i odpowiedzialnego gospodarowania celowymi środkami finansowymi [24, s. 86].

Kwestie zrównoważonego rozwoju transportu są trudne do jednoznacznego ich egzekwowania. Wymagają działań nie zawsze popularnych i akceptowanych przez społeczeństwo. Instytucje międzynarodowe, krajowe i lokalne systematycznie podejmują inicjatywy, których celem jest ograniczenie jego degradacyjnego wpływu na środowisko, generowania kosztów środowiskowych i społecznych. W tym celu wykorzystywane są dostępne instrumenty, które powinny skutecznie minimalizować nadmierne uciążliwości. W Białej Księdze z 2001 r. przedstawiono unijny program instrumentalnego oddziaływania na transport. Spośród 56 przyjętych instrumentów do 2009 r., w ciągu ośmiu lat udało się wprowadzić niewiele ponad połowę. Najpoważniejsze ograniczenia implementacyjne wynikały z przyczyn najważniejszych z punktu widzenia efektywności i struktury systemu transportowego tj. niedostatecznej harmonizacji warunków konkurencji na rynku usług transportowych, braku pełnej, międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej integracji, braku opłat za korzystanie z obiektów infrastrukturalnych oraz planów mobilności w miastach [24, s. 95]. W znowelizowanej Białej Księdze - Transport w roku 2050, przyjęto dalsze cele równoważenia działalności transportowej do roku 2050 z uwzględnieniem polskich regionów:

- utworzenia jednolitego obszaru transportu,
- osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego,
- rozwoju transportu kolejowego i multimodalnego,
- dalszego zmniejszania emisji szkodliwych dla środowiska,
- konieczności planowania infrastruktury minimalizującej degradacyjny wpływ transportu na środowisko,

- zastosowania nowoczesnych i innowacyjnych technologii zarządzania ruchem oraz informacjami jako kluczy do obniżania emisji [1].

Pamiętać należy o zróżnicowanym, degradacyjnym wpływie poszczególnych gałęzi transportu na środowisko. Za największą uciążliwość obciąża się transport drogowy, generujący największe koszty społeczne, których elementem są koszty zewnętrzne. W zależności od rodzaju gałęzi ich poziom zależy od:

- rozmiarów ruchu,
- technicznego poziomu rozwiązań konstrukcyjnych taboru,
- rodzaju wykorzystywanego paliw i systemów napędowych oraz ich efektywności,
- zachowań użytkowników pojazdów,
- rozkładu ruchu pojazdów w czasie i przestrzeni.

W znacznie mniejszym stopniu obciąża się transport kolejowy. Oddziaływanie tej gałęzi na środowisko sprowadza się do emisji hałasu, drgań, wibracji, ograniczonej emisji zanieczyszczeń i zajmowania terenu. Emisje szkodliwych substancji mieszczą się w przedziale 1% ogółu emisji transportowych. Według danych Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska transport kolejowy UE generuje średnio 1,2% NO<sub>2</sub> w tym 1,2% w Polsce. Ponadto jest znacznie bezpieczniejszy od transportu drogowego, a wypadkach kolejowych ginie 30-krotnie mniej osób aniżeli w transporcie drogowym. W celu zachowania ekonomicznej, społecznej i ekologicznej równowagi postuluje się przesunięcie części popytu z transportu samochodowego na kolejowy, żeglugę morską i śródlądową oraz podjęcie działań promocyjnych na rzecz transportu multimodalnego [2].

Transport lotniczy oddziałuje na środowisko głównie poprzez zajmowanie rozległych terenów pod zabudowę infrastrukturalną, trwale zmieniającą strukturę użytkowania gruntów na terenach lotnisk, portów lotniczych i okołolotniskowych stref ograniczonego użytkowania. Natomiast do największych uciążliwości należą: hałas lotniczy, emitowane zanieczyszczenia, promieniowanie elektromagnetyczne urządzeń związanych z obsługą ruchu lotniczego oraz ryzyko kolizji samolotów z ptakami i zwierzętami (awiofauną). Transportowi lotniczemu przypisuje się 0,5% udział w całkowitej emisji NO<sub>2</sub>, 3,4% emisji CO<sub>2</sub> i innych gazów cieplarnianych w tym CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, SF<sub>6</sub>, HFC, PFC w granicach 3,0% [2]. Statystyki potwierdzają jednak największe spośród innych bezpieczeństwo gałęzi – ponad 8 razy mniejsze straty ludzkie w porównaniu z transportem kolejowym i 290 razy mniejsze niż w transporcie drogowym. Ostre procedury bezpieczeństwa przyczyniają się do ograniczania wypadków lotniczych.

Do przyjaznych środowisku gałęzi transportu należy również transport wodny, w szczególności żegluga śródlądowa. Możliwe zagrożenia dotyczą w większości transportu morskiego (wypadki morskie, zanieczyszczenia wód morskich, emisje gazów cieplarnianych i odpady wytwarzane przez statki, pozostałości ładunków, problemy demontażu lub recyklingu statków). Ta gałąź odpowiada za 3,4% całkowitej emisji CO<sub>2</sub> i 3,6% ewidencjonowanych przez EEA gazów cieplarnianych, a ponad 79% emisji zanieczyszczeń koncentruje się na obszarach oddalonych o 400 km od linii brzegowej. Odrębnym problemem pozostają zanieczyszczenia wód otwartych i portowych, których źródłem są produkty ropopochodne w wyniku katastrof morskich, doprowadzane wodami rzek i osiadające z atmosfery sprzyjając gromadzeniu się trwałych związków chemicznych eutrofizacji [2].

Z danych UE wynika, że udział transportu jako sfery gospodarowania w ogólnej emisji CO<sub>2</sub> wynosi 26%, z czego ok. 90% kumuluje się na obszarach zurbanizowanych. Wysiłki skierowane na obniżenie emisyjności i energochłonności transportu w rozwiniętych regionach Europy przynoszą powolne, lecz oczekiwane efekty. Na liście krajów brakuje jednak Polski. Oznacza to, poza aspektami stricte transportowymi jak: wysoka aktywność transportowa, gałęziowa struktura rynku, flota pojazdów samochodowych, jej wiek i jakość, dynamiczny wzrost motoryzacji indywidualnej, że poziom ekologicznej świadomości w kraju nie jest wystarczająco rozwinięty i wymaga ukierunkowanej promocji.

W celu kontroli i doskonalenia systemu monitoringu skutków działań ustanowiono wskaźniki zrównoważonego rozwoju transportu w wielopoziomowym ujęciu. Pierwszy poziom systemowych danych odnosi się do ogólnej energochłonności transportu, drugi – do wzrostu przewozów, cen za usługi transportowe, społecznego i środowiskowego oddziaływania transportu. Na trzecim poziomie

danych uwzględnia się: podział gałęziowy w przewozach osób i ładunków, rozmiary przewozów ładunków i poziom PKB w cenach stałych, energochłonność różnych gałęzi transportu, statystyki wypadków drogowych w tym śmiertelnych ogółem i według wieku, poziom emisji szkodliwych substancji (tlenków azotu). Wykorzystanie wskaźników umożliwia oszacowanie stanu środowiska naturalnego i podejmowanie działań zaradczych.

Transport jest też istotnym czynnikiem kształtowania obszarów zurbanizowanych, a jednocześnie poważną uciążliwością dla ich mieszkańców. Stąd w koncepcjach i praktykach zarządzania zrównoważonym rozwojem miast uwzględnia się aspekty transportowo-komunikacyjne w tym:

- problemy wynikające z dekoncentracji miejskiej zabudowy niezwiązanej z siecią transportu publicznego, co wpływa na zwiększenie liczby przejazdów samochodowych będąc źródłem strat energetycznych i ekonomicznych,
- rozdzielenie miejsc pracy (strefy przemysłowe), zamieszkania i wypoczynku jako źródło uciążliwych dojazdów i utraty czasu,
- zwiększający się ruch drogowy jako źródło hałasu, wibracji, zatłoczenia (w tym kongestii) i zanieczyszczenia środowiska,
- inne skutki wzrostu ruchu drogowego jako straty nieodnawialnej energii, zmniejszanie się powierzchni terenów otwartych, zielonych przeznaczonych na drogi i parkingi,
- brak ciągów komunikacyjnych przeznaczonych dla ruchu pieszego jako źródło obniżonego komfortu życia mieszkańców (stresu, wypadków, złego samopoczucia pieszych, itp),
- problemy popularyzowania przyjaznych form przemieszczania w miastach np. wykorzystania rowerów.

Zgodnie z koncepcją zrównoważonego rozwoju transportu należałoby:

- dążyć do ograniczania ruchu samochodowego w miastach poprzez zmiany proporcji wykorzystania transportu zbiorowego i indywidualnego,
- doskonalić lub rozwijać atrakcyjne formy transportu publicznego, nacechowane pożądaną dostępnością komunikacyjną, niezawodnością, punktualnością i niską czasochłonnością przejazdów,
- lokalizować zespoły zabudowy o funkcjach mieszanych wzdłuż tras transportu publicznego,
- lokalizować nowe centra usługowe przy węzłach transportowych z zapewnieniem dogodnego do nich dojazdu środkami transportu publicznego,
- wprowadzać ciągi ruchu pieszego (tzw. promenady, deptaki) i wyznaczać obszary przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego,
- sprzyjać rozwojowi ruchu rowerowego [9, s. 38-39].

Przedstawione problemy potwierdzają celowość podejmowania działań związanych nie tylko z regulacyjnym oddziaływaniem na gałęziowe rynki lecz również z kształtowaniem świadomości podmiotów świadczących usługi transportowe i społeczeństwa w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu.

### **3. PROMOCJA JAKO INSTRUMENT KSZTAŁTOWANIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU**

Wydaje się, że problematyka zrównoważonego rozwoju jest pojmowana niedokładnie, a proekologiczne postawy kojarzą się z ograniczeniami i wyrzeczeniami np. zakresie niedozwolonych lub ograniczonych postępowań w tym indywidualnej mobilności. Społeczności o niski poziomie świadomości w zakresie zrównoważonego rozwoju mają problemy z określeniem większości potencjalnych korzyści i zagrożeń wynikających z braku respektowania regulacji lub wdrażania praktyk w tym zakresie. Obserwacje i doświadczenia potwierdzają niewystarczający poziom wiedzy i proekologicznej świadomości społeczeństwa m. in. postawy wobec planowanych niektórych inwestycji infrastrukturalnych, nadmierny wzrost i korzystanie z motoryzacji indywidualnej. Na pytanie: jakie działania w sferze podejmują Polacy w trosce o środowisko naturalne 11,8% respondentów wskazywało jedynie na stosowanie bezołowiowej benzyny i katalizatorów. Nie potrafili też odnieść się do większości szkodliwych działań w różnych gałęziach transportu. Takie fakty

potwierdzają badania naukowe przeprowadzone w Instytucie Ekologii Terenów Uprzemysłowionych w Katowicach przy współpracy z Instytutem Badania Opinii i Rynku Pentor SA.

Nadrzędnym celem kształtowanie proekologicznych postaw jest uświadomienie celowości podejmowania określonych działań skojarzonych z efektami w postaci innowacyjnych i efektywnych rozwiązań w transporcie, oddziałujących na warunki przemieszczania oraz poprawę warunków życia i ludzkiego zdrowia oraz rozwój gospodarczy. Stąd promocja zrównoważonego rozwoju najczęściej przyjmuje charakter masowej komunikacji, a jej produktem jest zrównoważony rozwój transportu i osiągnięte z tego tytułu korzyści społeczne, ekonomiczne przyrodnicze w tym ekologiczne.

Skutecznemu wdrażaniu zrównoważonych rozwiązań i ukształtowaniu proekologicznych przekonań służą wypracowane metody i techniki komunikacji rynkowej o informacyjnych, edukacyjnych, perswazyjnych i przypominających funkcjach Docelowym audytorium zorientowanej promocji jest społeczeństwo, przedsiębiorstwa, instytucje, ich komórki i jednostki organizacyjne. Organizatorami i nadawcami komunikatów promocyjnych są organizacje rządowe, samorządowe, inne organizacje pozarządowe, lokalne i media.

Celem działań promocyjnych podejmowanych w ramach Planów oraz Projektów Promocji Zrównoważonego Rozwoju Systemów Transportowych w polskich miastach do roku 2025 i w latach kolejnych jest:

- skuteczne informowanie o tematycznych projektach obowiązujących procedurach w tym współfinansowanych ze środków UE,
- masowe uświadamianie o spektakularnych korzyściach z tytułu proekologicznych zachowań i rozwiązań,
- ukształtowanie korzystnych relacji z grupami, które mogą wywierać wpływ na korzystny rozwój zjawiska np. z użytkownikami transportu indywidualnego i przekonaniu ich do korzystania z proekologicznych zachowań w tym form podróżowania. takie postawy korzystnie oddziałują na rozwój promowanych zdarzeń, co jest szczególnie ważne dla budowania zrównoważonego rozwoju nowoczesnego systemu transportowego.

Podstawowe cele promocji zrównoważonego rozwoju transportu są adresowane do szerokiego audytorium docelowego i realizowane poprzez zadania do wykonania w określonym czasie. Dotyczą one:

- prezentacji planowanych, proekologicznych przedsięwzięć inwestycyjnych, technicznych i organizacyjnych oraz innowacji itd.,
- określenia sposobów docierania do informacji o planowanych lub realizowanych przedsięwzięciach,
- wskazania na sposoby informowania o zakresie i celowości wspierania proekologicznej modernizacji systemu transportowego,
- informowania o osiągniętych lub potencjalnych efektach,
- informowania o odpowiedzialności za inicjowanie, realizację przedsięwzięć,
- działań promocyjnych i wspierania zrównoważonego rozwoju transportu z inicjatywy UE,
- zachęcania społeczeństwa do pozyskiwania wiedzy i podejmowania działań na rzecz ochrony środowiska,
- przekonania społeczeństwa o celowości wysiłków na rzecz zrównoważonego transportu i wywołania określonych reakcji.

Reakcja może mieć charakter perceptualny, polegający na ukształtowaniu właściwego poglądu i społecznych postaw na temat zrównoważonego rozwoju transportu i działalności w tej sferze gospodarowania. Reakcja może mieć również charakter behawioralny. Wówczas odbiorcy edukacyjnych, informacyjnych lub perswazyjnych komunikatów są skłonni przyjmować aktywne postawy włączając się do akcji na rzecz zrównoważonego rozwoju [7, s. 863-864]

Głównym instrumentem działań promocyjnych wydaje się systematyczny dialog z ich odbiorcami poprzez tematyczne:

- publikacje w postaci broszur, ulotek, biuletynów, informacji prasowych,

- informacje dostępne w mediach interaktywnych na www. w tym bazy danych dla potencjalnych beneficjentów z odpowiednimi odsyłaczami do innych stron internetowych poszerzających niezbędną lub pożądaną wiedzę wraz ze streszczeniami kluczowych informacji,
- specjalne akcje informacyjno-edukacyjne połączone z atrakcyjnymi imprezami,
- nieregularne akcje eventowe w specjalnie wybranych miejscach np. w dni wolne od pracy,
- billboardy (w miejscach realizacji projektów), stałe tablice pamiątkowe powszechnie dostępne po zakończeniu realizacji projektów),
- współpracę z mediami – prasą, telewizją, rozgłościami radiowymi o zasięgu lokalnym i regionalnym,
- informowanie o dokumentacji projektowej, ogłoszenia, korespondencję, specjalne publikacje w materiałach prasowych itd.,
- organizowanie tematycznych warsztatów,
- prezentacja pozytywnych efektów zrealizowanych działań na spotkaniach, konferencjach tematycznych, wykładach otwartych, odczytach, poprzez aplikacje na smartfony itp.

Działania promocyjne na rzecz zrównoważonego najczęściej podejmują władze publiczne, organizacje rządowe, samorządowe, pozarządowe, przedsiębiorstwa transportowe, organizacje non-profit. Mogą też podejmować je inne podmioty np. instytucje naukowo-badawcze, uczelnie, szkoły, centra edukacyjne, grupy społeczne itd. W celu dotarcia z informacją do odbiorców przekazu promocyjnego należy dokonać starannego doboru i selekcji najwłaściwszych instrumentów.

Promocja zrównoważonego rozwoju transportu powinna być czytelna, przejrzysta, zrozumiała, przystępna merytorycznie i dostępna. Ze względu na masowy charakter powinna być atrakcyjna dla wszystkich segmentów potencjalnych odbiorców.

#### **4. DOBRE PRAKTYKI I DZIAŁANIA PROMOCYJNE NA RZECZ FUNKCJONOWANIA I ROZWOJU**

Transport jest postrzegany jako podstawowy czynnik negatywnej presji na środowisko. Tymczasem działalność transportowa wykazuje dużą podatność na wdrażanie i stosowanie innowacyjnych rozwiązań stanowiących o jego korzystnym wpływie na zrównoważony rozwój. Świadczy o tym wiele proponowanych i realizowanych rozwiązań we wszystkich gałęziach transportu. Upowszechniają się dobre praktyki w celu kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu poprzez:

- strategiczne podejście do budowania systemu transportowego z uwzględnieniem przyszłych trendów rozwoju, uwarunkowań i zagrożeń,
- kompleksowość rozwiązań w skali lokalnej i regionalnej,
- integrację rozwiązań transportowych (transport multimodalny, węzły transportowe i parki logistyczne) zgodnie z realnymi potrzebami i determinantami ich rozwoju,
- współpracę pomiędzy jednostkami administracji i podmiotami gospodarczymi przy opracowywaniu i realizacji projektów,
- uwzględnianie możliwości efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury poprzez jej modernizację wraz z efektywną integracją z nowymi obiektami infrastrukturalnymi,
- uwzględnianie w projektach uwarunkowań trendów przestrzennego rozwoju i jego wpływu na środowisko,
- strategiczny, etapowy i racjonalny rozwój transportu publicznego jako elementu rozwoju miejskiego lub lokalnego zgodnie z najlepszymi i sprawdzonymi praktykami pod względem komfortu i innych warunków podróży,
- stosowanie kodeksów postępowania, standardów, dobrych praktyk technicznych, innowacyjnych i organizacyjnych rozwiązań prośrodowiskowych [10, s. 52-56].

Promocja dobrych praktyk i projektów, służących wdrażaniu zasad zrównoważonego rozwoju w transporcie, szczególnie realizowanych przez organizacje pozarządowe i międzysektorowe pozwala na osiągnięcie pożądanego efektów. Od roku 2004, tj. od momentu akcesji Polski do UE, zrealizowano wiele ogólnopolskich kampanii promocyjnych wykorzystując w tym celu różne techniki w tym



wystawy, internetową bazę Dobrych projektów, seminaria, warsztaty, uruchamiając punkty doradcze itp. Kampanie zostały sfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna, w ramach którego jest utrzymywana i aktualizowana strona ekoprojekty.pl oraz ze środków miast i gmin.

W dalszej części opracowania zostaną zaprezentowane wybrane przykłady promocji dobrych praktyk w różnych gałęziach transportu.

1. Księga dobrych praktyk. Zbiór doświadczeń dla i poradnik dla decydentów została przygotowana w ramach projektu CAPRICE (Capital Regions Integrating Collective Transport For Increased Energy Efficiency-Project 2009-2011 i zatytułowana „Projekt sukcesu dla zwycięskich systemów transportu”. Powstała ona w celu zwiększenia publicznej dostępności do informacji o problemach transportu publicznego na obszarach metropolitalnych i ma charakter wyłącznie promocyjny. Zaprezentowano w niej najlepsze, zidentyfikowane i użyteczne praktyki w zakresie poprawy skuteczności systemów transportu publicznego i mobilności miejskiej. W księdze zawarto propozycje zorganizowania mobilności miejskiej przy jednoczesnym obniżaniu poziomu zanieczyszczeń, ograniczaniu zatorów ulicznych i racjonalizowaniu zużycia energii.

Projekt CAPRICE został zrealizowany w ramach programu INTERREG IVC w ramach partnerskiej współpracy międzyregionalnej organów transportu publicznego z pięciu głównych obszarów miejskich VVB Verkehrsband Berlin/Brandenburg, Primăria Municipiului București/Bukareszt, Municipal Enterprise Susisiekimo Paslaugos Wilno, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie i Syndicat des Transports d'Île-de France. Zaprezentowane rozwiązania i praktyki znalazły zastosowanie w pięciu wielkich obszarach miejskich i dotyczą:

- wzmocnienia zarządów zintegrowanych systemów transportu publicznego,
- planów mobilności i zarządzania ruchem,
- rozwoju zintegrowanego systemu informacji dla pasażerów opartego na inteligentnych systemach transportu (ITS) w celu poprawy poruszania się po mieście,
- przetargów i umów na usługi transportu publicznego stwarzających możliwości ustalania celów dla operatorów w zakresie świadczenia wyższej jakości usług po niższej cenie,
- dostępności publicznych systemów obsługi transportowej osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- stworzenia przyjaznych dla środowiska systemów transportu miejskiego w osiągnięcia energooszczędnej, zielonej mobilności,
- zintegrowanej struktury cenowej (zintegrowanych biletów) dla całych obszarów miejskich i podmiejskich (regionów metropolitalnych),
- zrównoważenia warunków finansowania modernizacji i budowy systemów infrastruktury transportu publicznego [16].

Przedstawione praktyki i propozycje są spójne z planem działania dotyczącym mobilności miejskiej przedstawionym przez Komisję Europejską w dniu 30 września 2009 r. Podejście i założenia działań są odzwierciedleniem celów UE, z których wynika zrównoważona, bezpieczna, zintegrowana, dostępna dla wszystkich i przyjazna dla zdrowia mobilność ludności miejskiej.

Do dobrych praktyk należy upowszechnianie wyników badań na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu. Służą temu m.in. unijne projekty, w ramach których są współfinansowane inwestycje transportowe i organizowane konferencje, na których są przedstawiane informacje o ich wynikach.

Do takich należał m.in. trzyletni projekt SEGMENT, zrealizowany przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni.

2. Cel, zakres rzeczowy i planowane rezultaty projektu SEGMENT w działaniach pod hasłem Program Inteligentna Energia Europa 2007-2013. (SEgmented Marketing for ENergy efficient Transport) zostały określone jako „... odpowiednie zachęcanie mieszkańców Gdyni do zmian negatywnych przyzwyczajzeń transportowych i zmotywowanie do korzystania z bardziej efektywnych energetycznie i przyjaznych środowisku środków transportu ...”. Gmina Gdynia podjęła dzieło systematycznego oddziaływania na świadomość komunikacyjną i zachowania

transportowe wybranych grup społecznych poprzez zastosowanie segmentacji marketingowej. W procesie segmentacji wyodrębniono trzy grupy docelowe:

- uczniów rozpoczynających szkołę podstawową i ich rodziców,
- osoby rozpoczynające nową pracę,
- rodziców noworodków podróżujących z nimi do ośrodka zdrowia.

Opracowano kwestionariusze ankiet, przeprowadzono badania przyzwyczajęń komunikacyjnych w powyższych grupach i wyłoniono segmenty, dla których przygotowano i przeprowadzono odpowiednie kampanie marketingowe. Po kampaniach zaplanowano dalszy ciąg badań efektywności podjętych działań promocyjnych [21].

Projekt zrealizowano w międzynarodowym współpartnerstwie z sześcioma zaprzyjaźnionymi z Gdynią europejskimi miastami. Z badań wynika, że przeprowadzone kampanie marketingowe skutecznie wpłynęły na zmiany postaw respondentów, ich percepcji, satysfakcji, świadomości, przychylności, aspiracji, poziomu wartości i zachowań wobec problemów zrównoważonego rozwoju transportu. Pożądanym efektem projektu był rozwój kompetencji, zachowań transportowych oraz przyśpieszenie tempa wymiany najlepszych, europejskich praktyk w czasie przygotowywania, wdrażania i monitorowania przebiegu kampanii marketingowych. Na zorganizowanej w ramach projektu konferencji dokonano wymiany doświadczeń i prezentacji dobrych przykładów równoważenia rozwoju miast woj. pomorskiego.

Na uwagę zasługuje również promocja zrównoważonych zachowań komunikacyjnych. Zachęcającymi elementami kampanii promocyjnych dobrych praktyk w transporcie są konkursy, atrakcyjne, cykliczne imprezy i inne akcje adresowane do ludności w różnych grupach wiekowych zamieszkującej tereny miejskie i podmiejskie.

W ramach programu SEGMENT zorganizowano również konkurs pod hasłem "Do pracy jadę rowerem". Miał on pilotażowy, cykliczny, charakter i ogłaszano go corocznie w horyzoncie trwania projektu. Celem konkursu było kształtowanie komunikacyjnych zachowań ludności poprzez zachęcanie do korzystania z ekologicznych form odbywania podróży miejskich i wykorzystania roweru w regularnych dojazdach do pracy. Wprawdzie w mieście brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych, co jest uzasadnioną niedogodnością w ruchu miejskim, jednak trwa ich przygotowanie, co w przyszłości usprawni komunikację rowerową. Uczestnicy konkursu korzystali z pojazdów zakupionych przez Urząd Miejski, własnych i byli nagradzani. Gmina Gdynia promowała akcję za pomocą plakatów i haseł: „Zapomnij o samochodzie, spacerowanie jest w modzie” lub „Zapomnij o samochodzie, dziś rower jest w modzie”. Ponadto w mieście udostępniono 10 pojazdów-eksponatów z tabliczkami tzw. „pozytywnych rowerów”, które miały na celu zachęcanie użytkowników transportu do przesiadania się na te, przyjazne środowisku pojazdy. Jednocześnie prowadzono badania marketingowe, które dostarczały informacji na temat skłonności do odstawienia samochodu i wykorzystania roweru w dojazdach do pracy.

Rowery są tanim i przyjaznym środowisku środkiem przemieszczania. Z badań wynika, iż są one 24-krotnie tańsze od kosztów podróżowania samochodem, sprzyjają większej mobilności, a ich wykorzystanie jest zasadne w przypadku odległości powyżej 2 km. Ponadto przestrzeń ścieżek rowerowych jest 6-krotnie mniejsza od przestrzeni zajmowanych przez jezdnie samochodowe, a na miejscu parkowania jednego samochodu osobowego można pomieścić 20 rowerów. Np. w Holandii liczącej 16 mln mieszkańców jest 18 mln rowerów. Mieszkańcy tego kraju postrzegają je w charakterze głównych środków transportu i 30% wszystkich podróży miejskich odbywa się rowerami w tym specjalnie skonstruowanymi rowerami miejskimi [22]. Na rysunku 1 przedstawiono wielopoziomowy parking rowerów centrum Amsterdamu, miasta z najlepiej na świecie rozwiniętą infrastrukturą dla tych środków transportu.

W Gdyni w ramach programu SEGMENT podjęto również kolejną akcję w konwencji dobrych praktyk pt. „Pieszy autobus”. Objęła ona sześć wewnątrzosiedlowych, gdyńskich szkół, do których uczniów odprowadzali na zmianę rodzice i nauczyciele. Jego celem było ograniczanie liczby podróży miejskich i wczesne motywowanie do korzystania z energooszczędnych form przemieszczania. Posiłkując się segmentacją rynkową w realizacji projektu wykorzystywano dorobek marketingu odnosząc go do procesu zarządzania mobilnością. Był on realizowany

w sześciu miastach europejskich a rynkowym jego celem jest przygotowanie podstaw do wdrażania skutecznych kampanii promocyjnych na rynkach transportowych Europy. Podobny projekt Civitas Maimosa Plus” został sfinansowany ze środków UE i zrealizowany w Gdańsku.

Do dobrych praktyk w transporcie należy zaliczyć również inne, realizowane w Gdyni projekty kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych, w tym:

- ENTER.HUB, w którym promuje się węzły kolejowe o regionalnym znaczeniu i koleje dużych prędkości jako czynniki dynamizujące zrównoważony, ekonomiczny, kulturowy i społeczny rozwój miast średniej wielkości. Projekt jest rozwijany w ramach programu. Na rysunku 1 przedstawiono parking rowerowy w centrum Amsterdamu.



Rys. 1. Parking rowerowy w centrum Amsterdamu

- URBACT II i merytorycznie spójny z głównymi dokumentami UE (Strategią Europa 2020, Strategią Lizbońską, Białą Księgą: Europejska Polityka Transportowa, Traktatami Rzymskimi, Funduszem „Łącząc Europę”, Europejską Konwencją Krajobrazową itp.),
- europejski Civitas Dyn@mo (DYNAMIC Citizens @ctive for sustainable MOBility) prowadzony w ramach inicjatywy CIVITAS II PLUS), finansowany w ramach 7-go Programu Ramowego Komisji Europejskiej. Celem tego projektu jest promowanie i wdrożenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności i merytoryczna dyskusja na tematy:
  - rozwoju systemów i usług „web 2.0”,
  - wprowadzania przyjaznych mieszkańcom i miastu pojazdów elektrycznych,
  - zainteresowania i zaangażowania mieszkańców w proces planowania mobilności oraz poprawy jakości usług komunikacyjnych.

Civitas Dyn@mo jest programem międzynarodowym 24 partnerów lokalnych z czterech europejskich miast: Akwizgranu w Niemczech, Gdyni, Koprivnicy w Chorwacji i Palma de Mallorca w Hiszpanii. Jest on również wspierany przez Uniwersytet w Edynburgu, Komisję Ochrony Środowiska Związku Miast Bałtyckich i Rupprecht Consult. W celu realizacji zaplanowanych zadań w każdym z zaangażowanych miast powstało konsorcjum. Skład gdyńskiego konsorcjum stanowią: Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni przy Gminie Gdynia, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański i Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni[21].

Do dobrych praktyk w transporcie należą również:

- „care sharing” (Care-share park and rides) tj. korzystanie z jednego samochodu przez wiele osób na obszarach z ograniczoną dostępnością transportową,
- systemy w postaci węzłów integracyjnych i wymiany ruchu z parkingami typu Park and ride (P&R), Bus park and rides, Raylway park and rides, Kiss and Ride lub Kiss and Fly, Bike and rides (B+R).

W praktyce podejmuje się wiele innych, cennych inicjatyw promocyjnych dobrych praktyk transportowych np. w ramach ECO-Programy w polskich miastach ECO-MIASTO, Europejskiego Tygodnia Mobilności, Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, programu ENDURANCE, USEmobility itd.

3. W latach 2011-2013 trwała kampania promocyjna „Rzetelny przewoźnik”, podczas której propagowano i wspierano dobre praktyki w branży transportowej poprzez:
  - tworzenie bezpiecznego środowiska pracy dla firm transportowych,
  - edukację uczestników sektora TSL w zakresie bezpieczeństwa pracy,
  - certyfikowanie „Rzeczonych przewoźników”.

Hasłem przewodnim kampanii skierowanej do branży transportowej i logistycznej organizowanej przez Fundację Trans. Org. z Wrocławia było sformułowanie: „Dążymy do podniesienia jakości transportu drogowego w wymiarze warunków pracy oraz oddziaływania na otoczenie”. Dotyczyła ona bezpieczeństwa kierowców na drodze i ładunków, bezpieczeństwa w łańcuchach dostaw, praw i obowiązków spedytora oraz przewoźnika. Służyła ona kształtowaniu proekologicznych postaw kierowców, spedytorów

4. Inną, dobrą praktyką była kampania społeczna Green Truck na rzecz ekologicznych zachowań w transporcie poprzez zmniejszanie wydatków na paliwo i pomoc środowisku poprzez redukcję CO<sub>2</sub> do atmosfery. Jej misję przedstawiono jako: „Wspieramy firmy transportowe. ośrodki szkoleniowe i stowarzyszenia we wprowadzaniu proekologicznych rozwiązań, aby zminimalizować negatywny wpływ branży transportowej na środowisko” [19]. Inicjatorzy tej kampanii edukacyjnej są zdeterminowani do zintegrowania środowiska transportowego w Europie na rzecz wdrożenia rozwiązań, w efekcie których do roku 2030 nastąpi 30% redukcja emisji CO<sub>2</sub>.
5. Promocji dobrych praktyk w transporcie lotniczym służą publikacje, raporty itp., w których popularyzuje się działania regulacyjne, ochrony konkurencji, pomocy publicznej oddziałujące na poprawny i zharmonizowany z UE rozwój gałęzi. W ramach koncepcji zrównoważonego rozwoju gałęzi (i nie tylko) wskazuje się na bezpieczeństwo działalności przewoźników i portów lotniczych. Potwierdzeniem słuszności działań tym zakresie było powołanie Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa w zakresie Lotnictwa Ogólnego EGAST reprezentowanego przez przedstawicieli producentów sprzętu lotniczego, władz lotniczych, aeroklubów, komisji badania wypadków lotniczych, międzynarodowych organizacji i ośrodków badawczych. EGAST to forum wymiany doświadczeń i informacji o dobrych praktykach w transporcie lotniczym, rozszerzania źródeł danych i promocji lotniczego bezpieczeństwa [4].

Do dobrych praktyk w transporcie lotniczym kwalifikuje się m. in. międzynarodowy Projekt Champions poprawy dostępności transportowej regionów Europy Środkowej, finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w Ramach programu dla Europy Środkowej. W ramach projektu ogłoszono cele:

- wzrostu dostępności do transportu lotniczego regionów Europy Środkowej,

- wzrostu liczby pasażerów transportu publicznego w relacjach: na lotnisko lub lotnisko - punkt docelowy w regionie,
- stworzenia efektywnego i przyjaznego systemu informacji dla potencjalnych pasażerów korzystających z transportu publicznego obsługującego potrzeby poznańskiego lotniska,
- poprawy warunków dojazdu z lotniska regionalnego do centrum miasta poprzez wprowadzenia innowacyjnych systemów komunikacji autobusowej,
- przygotowania koncepcji modelowego połączenia transportem szynowym portu lotniczego z centrum miasta.

Projekt był platformą wymiany poglądów, doświadczeń i promocji partnerskich regionów Erfurtu, Bremy, Tueringen, Karlove Vary, Triestu, Verony i Lwowa, Poznania, Wrocławia i Rzeszowa. W ramach projektu opracowano dwa warianty (kolejowy i tramwajowy) potencjalnych połączeń Portu Lotniczego Poznań-Ławica z centrum miasta i dworcem kolejowym. Nie ulega wątpliwości, iż na dystansach 6,6 – 9,2 km ekologiczny transport szynowy odciążąby dotychczas eksploatowane ciągi transportowe pomiędzy lotniskiem i miastem poprawiając wskaźniki ekologiczne tego obszaru. Projekt zrównoważonej obsługi transportowej potrzeb poznańskiego lotniska wymaga nie tylko nakładów finansowych, lecz również dalszej promocji.

6. Przykładem dobrych praktyk w transporcie kolejowym jest propagowanie np. szynobusów obsługujących potrzeby przewozowe w relacjach miejskich i podmiejskich odciążających transport drogowy. Jednym z przykładów była akcja promocyjna tych środków transportu w regionie lubuskim, skierowana do władz samorządowych i zachęcająca do inwestowania w tym zakresie. Instrumentami zachęty do korzystania z ekologicznego transportu kolejowego mogą być promocyjne ceny biletów, dogodne rozkłady jazdy i skrócony czas podróży. Np. w ramach promocji szynobusów w woj. kujawsko-pomorskim zorganizowano promocyjne przejazdy na trasie Toruń Wschodni – Unisław Pomorski – Bydgoszcz Główna i z powrotem w tym jeden z nich był darmowy.
7. Do dobrych praktyk w transporcie morskim należy zaliczyć m.in. promowanie możliwości wykorzystywania alternatywnych źródeł energii w portach i np. pobieranie z nich energii elektrycznej, uprawianie przyjaznej dla środowiska żeglugi itd. Warto wskazać choćby na Zintegrowany Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej i Komunikat Komisji w sprawie Promocji Żeglugi Śródlądowej „NAIADES” [24], w którym m.in. zwrócono uwagę na konieczność kształtowania pozytywnego wizerunku gałęzi. Ponadto należy wskazać na akcje promocyjne ekologicznej turystyki morskiej przybrzeżnej jako elementu unijnej strategii „niebieskiego wzrostu”.

Przykładów promocji dobrych praktyk w transporcie jest wiele. Niektóre gałęzie i stosowane technologie niejako naturalnie są podporządkowane procesowi rozwoju zrównoważonego transportu. Do takich należy zaliczyć m. in. transport kolejowy, żegluga śródlądowa, multimedialny, rowerowy i pieszne sposoby przemieszczania. Szczególnie warto podkreślić fakt coraz większego zaangażowania podmiotów rynku transportowego w działania na rzecz zrównoważonego rozwoju. W XXI wieku stały się one wyróżnikiem firm na rynkach, stanowiąc o ich konkurencyjności i pożądanym podejściu do racjonalnego wykorzystania techniczno-gospodarczej przestrzeni.

## WNIOSKI

Wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju transportu jest długotrwałym procesem doskonalenia stosowanych rozwiązań i podejmowanych działań. Zrównoważony rozwój jest realizowany poprzez międzynarodowe, krajowe i regionalne regulacje oraz proekologiczne innowacje w różnych gałęziach. W niektórych dziedzinach wymaga on współpracy podmiotów z innymi sferami gospodarowania i użytkowników transportu. Z tego względu podejmowane są działania promocyjne, których celem jest kształtowanie proekologicznych postaw, zachowań transportowych, wymiana doświadczeń i idei wdrażania dobrych praktyk.

W opracowaniu zaprezentowano wybrane przykłady aktywności w zakresie podjętego tematu. Pomimo wybiórczości zagadnień można wnioskować o szerokiej skali przedsięwzięć w sferze

transportu w kierunku intensywnego ograniczania negatywnego wpływu na środowisko i zrównoważonego kształtowanie techniczno-gospodarczej przestrzeni. Dotyczy ono wszystkich gałęzi, lecz najwięcej przykładów aktywności w tym zakresie dostarcza transport miejski, funkcjonujący na obszarach intensywnego zagospodarowania i zamieszkania. Promocja idei zrównoważonego rozwoju transportu jest coraz bardziej widoczna i przyjmuje coraz bardziej różnicowane formy.

Największą, ogólnoeuropejską inicjatywą organizowaną przez Komisję Europejską jest Tydzień Zrównoważonego Transportu. W Europie jest obchodzony od 2002 r., w Polsce od roku 2004. W tych dniach europejskie miasta aktywnie współdziałają na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców i ochrony środowiska. Promocja zrównoważonego transportu w tym czasie ma uświadomić korzyści płynące z ograniczenia wykorzystania samochodów na rzecz przyjaznych dla środowiska form transportu - roweru, środków komunikacji miejskiej, pieszych przemieszczeń oraz stwarzać szansę życia w mieście bez ulicznego hałasu i uciążliwego ruchu samochodowego.

W 2014 r. miasta podejmą działania związane z hasłem kampanii „Podążaj w dobrym kierunku”. Kulminacją tygodnia będzie Europejski Dzień bez Samochodu w dniu 22 września.

### Streszczenie

*Zrównoważony transport to społecznie i gospodarczo uzasadnione działania związane z tworzeniem warunków oraz wdrażaniem praktyk przyjaznego środowisku i człowiekowi funkcjonowania obiektów, urządzeń i innych rozwiązań spełniających funkcje przemieszczania. Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest integralnym elementem polityki gospodarczego rozwoju państw i regionów. Wskazania europejskich i pozaeuropejskich instytucji w tym zakresie są kierowane do władz samorządowych i lokalnych, poprzez które pro środowiskowa edukacja powinna docierać do szerokiego kręgu odbiorców z uwzględnieniem producentów usług i użytkowników transportu. W Polsce takie działania mają charakter innowacyjny. Celem artykułu jest przybliżenie inicjatyw promocyjnych na rzecz kształtowania zachowań transportowych (komunikacyjnych) zgodnych z polityką zrównoważonego rozwoju. W artykule zostaną zaprezentowane problemy:*

- *polityki zrównoważonego rozwoju w Europie i Polsce z uwzględnieniem transportu,*
- *roli promocji w kształtowaniu proekologicznych postaw społecznych i zachowań transportowych,*
- *działania promocyjne i przykłady dobrych praktyk na rzecz kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu.*

*Należy podkreślić, iż ukierunkowana promocja jest skutecznym instrumentem kształtowania proekologicznej świadomości społeczeństwa i przyspieszania tempa rozwoju zrównoważonego transportu jako czynnika stymulującego konkurencyjność regionów i ich wzrost gospodarczy.*

## THE PROMOTION OF THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT – THE SELECTED EXAMPLES OF GOOD PRACTISES

### Abstract

*The sustainable development of transport means social and economic reasonable activity connected with the creating of conditions for the friendly practises, installation, infrastructural objects and solutions realizing the functions of translocation. The policy of the transport sustainable development is integral element of the policy of the states and regions. The recommendations of the European and non European institutions are targeted to the local and self-government authorities. They should transmit the pro environmental to the broad groups of recipients – the producers and consumers of transport services. The creation of the transport behaviours for the sustainable development policy. The following problems will be presented:*

- *the policy of the sustainable development for the transport in Europe and Poland,*
- *the consequence of the promotion in creating of proecological attitude of the society,*
- *the promotion activity and examples of good transport practises of creation of the sustainable development.*

*One has to stress that good targeted promotion is an effective tool of creating of the proecologic awareness of the society. It can increase the rate of growth of the sustainable transport as a factor stimulating the competitiveness of the regions and their economic growth.*

## BIBLIOGRAFIA

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Komisja Europejska, Bruksela, 28.03.2011, KOM 211 144 (wersja ostateczna). [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu) (dostęp 5.03.2014 r.).
2. EEA, dane za rok 2010.
3. Geografia ekonomiczna Unii Europejskiej, (red.) I. Fierla, PWE, Warszawa 2011.
4. <https://easa.europa.eu> (dostęp 8.03.2014 r.).
5. Komunikat Komisji Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Bruksela, 3.3.2010, KOM (2010) 2020 (wersja ostateczna).
6. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 kwietnia 1997 r., Rozdział 1, Art. 5, [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl) (dostęp 4.03.2014 r.).
7. Kotler P., Armstrong G., Saunders J., Wong V., Marketing. Podręcznik europejski. PWE, Warszawa 2002.
8. Mazur-Wierzbička E.: Koncepcja zrównoważonego rozwoju jako podstawa gospodarowania środowiskiem przyrodniczym, [w:] Danuta Kopycińska, Funkcjonowanie gospodarki polskiej w warunkach integracji i globalizacji, US, Szczecin 2005.
9. Pęski W., Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast. Wydawnictwo „Arkady”, Warszawa 1999.
10. Poradnik dobrych praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Katowice, grudzień 2008.
11. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Polski do roku 2025. Ministerstwo Środowiska, Warszawa, grudzień 1999.
12. Ustawa o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Dz. U. 2013 r., poz. 1235, z późn. zmianami. [sejm.gov.pl](http://sejm.gov.pl) (dostęp 4.03.2014 r.).
13. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 „Prawo ochrony środowiska”. Dz. U. 2001, Nr 62, poz. 627.
14. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Dz. U. z 2013 r., poz. 627, z późn. zm., (dostęp 4.03.2014 r.).
1. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. O zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie. Dz. U. Nr 75, poz. 493 z późn. zmianami (dostęp 5.03.2014 r.).
15. [www.caprince-project.info](http://www.caprince-project.info). (dostęp w dniu 7 marca 2014 r.)
16. [www.esteast.unep.ch](http://www.esteast.unep.ch) (dostęp 5.03.2014 r.).
17. [www.europa.eu](http://www.europa.eu) (dostęp 4.03.2014 r.).
18. [www.green-drive.eu](http://www.green-drive.eu) (dostęp 7.03.2014 r.).
19. [www.esteast.unep.ch](http://www.esteast.unep.ch) (dostęp 5.03.2014 r.).
20. [www.zdiz.gdynia.pl](http://www.zdiz.gdynia.pl) (dostęp 7.03.2014 r.).
21. [www.zielonasiec.pl](http://www.zielonasiec.pl) (dostęp 5.03.2014 r.).
22. Wojewódzka-Król K., Transport wodny śródlądowy w świetle idei zrównoważonego rozwoju. „Inżynieria Morska i Geotechnika” 2010, nr 6.  
Załoga E., Trendy w transporcie Unii Europejskiej. Rozprawy i Studia T. (CMXLVII) 83, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013.
23. Zintegrowany Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej i Komunikat Komisji w sprawie Promocji Żeglugi Śródlądowej „NAIADES” (SEC2006,34), Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, dnia 17.1.2006 COM (2006) 6 końcowy (dostęp 9.03.2014 r.).