

Sara KOT

## WPLYW EKOLOGICZNEGO SYSTEMU TRANSPORTU MIEJSKIEGO NA JAKOŚĆ ŻYCIA W POLSKICH MIASTACH NA PRZYKŁADZIE INICJATYWY CIVITAS

### INFLUENCE OF ECOLOGICAL MUNICIPAL TRANSPORT SYSTEM ON LIFE QUALITY IN POLISH CITIES ON EXAMPLE OF CIVITAS INITIATIVE

**ABSTRACT:** This paper aims at achievement of positive influence of effective and ecological municipal transport system on life quality in Polish cities. Solving the serious problem of constantly growing and having negative effects congestion, and connected with it lower safety level and inhabitants comfort level, is connected with necessity of common counter measures against usage of individual vehicles by introduction of traffic limits in cities and simultaneously promoting, developing and increasing attractiveness of public transport, bicycle and pedestrian communication. The European project CIVITAS, realized in four chosen cities, is the example of this initiative in Poland.

**KEY WORDS:** ecological municipal transport system, life quality, CIVITAS initiative

## Wprowadzenie

Na jakość życia mieszkańców miast w dużej mierze wpływa odpowiednie ukształtowanie polityki, podstawowych celów i zadań transportu – zarówno miejskiego, jak i indywidualnego. W dzisiejszych czasach drastycznie zwiększa się liczba samochodów w miastach, szczególnie w obrębie centrum, co bezpośrednio przyczynia się do zatłoczenia komunikacyjnego i powstawania zatorów ulicznych, wydłużania czasu i wzrostu kosztów oraz spadku prędkości podróży, częstszych kolizji i wypadków drogowych, obniżenia poczucia bezpieczeństwa i komfortu użytkowników, wyższego poziomu natężenia hałasu i stężenia zanieczyszczeń w powietrzu, szkodliwych dla środowiska i zdrowia człowieka. Właściwe rozwiązanie tego problemu stanowić może sukcesywne redukcjonowanie negatywnych skutków kongestii i jednoczesne wdrażanie systemu

transportu zrównoważonego, „który zaspokoi potrzeby komunikacyjne mieszkańców, poprawi dostępność komunikacyjną obszarów, a jednocześnie spełni kryteria ochrony środowiska, efektywności ekonomicznej i równego dostępu dla społeczeństwa” (Nosal, Starowicz). Wiąże się to z powszechnym przeciwdziałaniem użytkownikom pojazdów indywidualnych poprzez wprowadzanie ograniczeń ruchu w miastach, a zarazem promowanie, rozwój oraz zwiększanie atrakcyjności publicznego transportu miejskiego, komunikacji rowerowej i pieszej.

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie pozytywnego wpływu ekologicznego systemu transportu miejskiego na jakość życia mieszkańców polskich miast. Pierwsza część wyjaśnia pojęcie transportu miejskiego oraz wykazuje jego powiązania z jakością życia w mieście. Druga część przedstawia działania przeprowadzone w polskich miastach w ramach inicjatywy CIVITAS na rzecz udoskonalenia systemu transportu zrównoważonego.

## Transport miejski a jakość życia w mieście

Transport miejski jest pojęciem specyficznym, a zarazem dość trudnym do zdefiniowania. W świetle tego artykułu interpretować go można jako komunikację miejską, czyli transport zbiorowy, realizowany cyklicznie na zlecenie organów samorządowych odpowiedzialnych za realizację zadań transportowych. Jego zasięg może obejmować jedną gminę, natomiast w przypadku podpisania porozumień międzygminnych:

- dwie lub więcej gmin,
- gminy tworzące międzygminny związek komunalny (Wyszomirski [red.] 2010).

Polityka transportowa (Wyszomirski [red.] 2010) każdego miasta powinna zagwarantować skoordynowany rozwój wszystkich rodzajów transportu, zapewniając jednocześnie funkcjonalność transportu miejskiego na dostatecznym poziomie. Możliwość taką daje realizacja polityki zrównoważonego rozwoju, która w swym podstawowym założeniu zakłada umiarkowane (na poziomie 25%) korzystanie z transportu indywidualnego w mieście na rzecz wzrostu transportu zbiorowego i komunikacji rowerowej oraz regularne podwyższanie jakości transportu miejskiego, na którą składają się takie postulaty przewozowe jak: czas trwania podróży, bezpieczeństwo, ekologia, koszt, troska o klienta i wygoda.

Odpowiednie wypełnianie idei polityki zrównoważonego rozwoju w transporcie pozwala na osiągnięcie dwóch bardzo istotnych dla miasta celów:

1. cel długookresowy – obniżenie potrzeb transportowych oraz redukcja natężenia ruchu na obszarze miasta;

2. cel bieżący – kreowanie właściwych zachowań komunikacyjnych oraz udoskonalenie struktury przewozów;

a także towarzyszących im zadań pośrednich, takich jak:

- zmniejszenie niekorzystnego wpływu transportu na środowisko, m.in. poprzez stosowanie paliw alternatywnych;

- poprawa dostępności do środków transportu i celów podróży dla wszystkich mieszkańców;
- podwyższenie poziomu bezpieczeństwa pieszych i uczestników ruchu;
- obniżenie kosztów podróżowania;
- wzrost efektywności ekonomicznej systemu transportowego;
- przyczynienie się do rozwoju gospodarczego (Nosal, Starowicz).

Wszystkie te postulaty mają bezpośrednie przełożenie na postrzeganą przez mieszkańców miast jakość życia rozumianą jako ogólny dobrobyt społeczeństwa, a także uwarunkowania środowiskowe życia ludzi (Szołtysek 2011). T. Borys i P. Rogal wskazują na dwa jej rodzaje: jakość życia obiektywną, którą opisać można przy użyciu różnych wskaźników (np. miesięczny dochód), oraz subiektywną, stanowiącą ocenę stopnia zaspokojenia potrzeb (np. sprawne podróżowanie w mieście, bezpieczeństwo) (Borys, Rogal 2008). Z kolei według E. Taniguchi jakość życia w mieście podwyższyć mogą innowacyjne rozwiązania wprowadzone w obszarze logistyki miejskiej (za: Kiba-Janiak 2012).

Bardzo istotny wpływ na jakość życia mieszkańców ma stopień zaspokojenia ich potrzeb przewozowych, co wiąże się z udostępnieniem użytkownikom sprawnego i wydajnego systemu transportu miejskiego przez władze miasta. Rozwój komunikacji publicznej bowiem niesie ze sobą dwie podstawowe korzyści: redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko miejskie i naturalne oraz obniżenie kongestii (Szołtysek 2011). By zwiększyć zainteresowanie transportem zbiorowym oraz zachęcić użytkowników do rzadszego korzystania z pojazdów indywidualnych, niezbędne jest przeprowadzenie wielu znaczących działań:

- zwiększenie liczby oraz częstotliwości kursów;
- podniesienie atrakcyjności czasowej i ekonomicznej;
- podwyższenie komfortu podróży;
- zapewnienie dynamicznego systemu informowania pasażerów na każdym etapie podróży;
- wprowadzenie integracji czasowo-taryfowej wszystkich rodzajów komunikacji zbiorowej;
- poprawa infrastruktury transportu publicznego – właściwie usytuowane i zadbane przystanki oraz węzły przesiadkowe, monitoring wraz z systemem automatycznej lokalizacji pojazdów (Szołtysek 2005).

Zwiększeniu konkurencyjności i atrakcyjności komunikacji miejskiej sprzyja również wprowadzanie zmian w ukształtowaniu układu drogowego, takich jak:

- ustalenie priorytetów w ruchu dla środków transportu publicznego na skrzyżowaniach, z sygnalizacją świetlną bądź nie;
- wydzielenie pasów dla autobusów i ulic autobusowych oraz pasów ruchu „pod prąd”;
- zakazy zatrzymywania i postoju pojazdów w obrębie przystanków;
- wzbudzenie sygnalizacji przez autobusy podczas wyjeżdżania z przystanków;
- prowadzenie linii transportu zbiorowego strefami ruchu uspokojonego;
- stosowanie znaków o zmiennej treści, by redukować ruch samochodowy (Szołtysek 2005, 2011).

Ważne wyzwanie dla władz każdego miasta, które również przekłada się na jakość życia jego mieszkańców, stanowi przystosowanie infrastruktury transportowej do wymagań rowerzystów oraz pieszych. Stąd niezwykle istotne jest, by tym dwóm grupom użytkowników zapewnić:

- sieć spójnych tras rowerowych (pasy i ścieżki rowerowe, przejazdy przez jezdnie) oraz ciągów dla pieszych;
- system bezobsługowych wypożyczalni rowerów;
- możliwość przewozu rowerów środkami transportu zbiorowego;
- przechowalnie bądź stojaki na rowery, zlokalizowane w pobliżu przystanków i węzłów przesiadkowych;
- odpowiednio zmodernizowane i rozbudowane przejścia dla pieszych (podwyższony poziom nawierzchni, oświetlenie);
- właściwe oznakowanie drogowskazowe dla rowerzystów i pieszych;
- zabezpieczenie i poszerzenie chodników;
- instalację urzędzeń oraz linii naprowadzających, które ułatwią poruszanie się osobom niepełnosprawnym (Szołtysek 2007).

Utworzenie sprawnego i ekologicznego systemu transportu zbiorowego w mieście, który zaspokoi potrzeby przewozowe i wymagania jakościowe mieszkańców oraz stworzy odpowiednie warunki jego rozwoju, wymaga wielu inwestycji oraz bardzo dużych nakładów. Nie każde miasto dysponuje takimi środkami, dlatego nieocenioną pomocą może stanowić wsparcie finansowe ze strony Unii Europejskiej w postaci różnych projektów z obszaru transportu i logistyki miejskiej. Przykładem jest projekt *MEDIATE* wspierający zintegrowane rozwiązania zwiększenia dostępności komunikacji publicznej dla mieszkańców, projekt *NICHES+* promujący innowacje w transporcie miejskim czy trzyetapowa inicjatywa *CIVITAS*.

## Zastosowanie/wdrożenie inicjatywy *CIVITAS* w polskich miastach

Inicjatywa *CIVITAS* to działanie Komisji Europejskiej na rzecz utworzenia lepszego, tzn. bardziej sprawnego, oszczędnego i ekologicznego systemu transportu miejskiego w całej Europie. Jej nazwa pochodzi od pierwszych liter trzech kluczowych słów: *City* – *VITALity* – *Sustainability* (<http://www.civitas-initiative.org>). Ze swego podstawowego założenia – prowadzona „przez miasta dla miast” – ma ona wspomagać zaangażowane miasta we wdrażaniu zintegrowanych i ambitnych rozwiązań, które w bardzo wyraźny sposób wpłyną na jakość i poziom życia ich mieszkańców, osiągając równocześnie towarzyszące temu cele pośrednie, takie jak:

- utworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej i transportowej;
- promocja nowatorskich, czystych, ekologicznych i energooszczędnych środków transportu miejskiego oraz usług logistycznych;
- kształtowanie nawyków transportowych;
- wypracowanie masy krytycznej;

– upowszechnianie zintegrowanych systemów telematycznych (Ambitne strategie..., Pyczak).

Urzeczywistnieniu powyższych założeń ma służyć realizacja poprzez poszczególne miasta generujących wiedzę tzw. projektów demonstracyjnych, odpowiednio dostosowanych do panujących warunków lokalnych i wymiaru europejskiego, w ramach trzech głównych etapów inicjatywy CIVITAS:

1. CIVITAS I – lata 2002–2006 – 19 miast skupionych wokół czterech projektów demonstracyjnych (CIVITAS MIRACLES, CIVITAS TELLUS, CIVITAS VIVALDI, CIVITAS TRENDSETTER);

2. CIVITAS II – lata 2005–2009 – 17 miast skupionych wokół czterech projektów demonstracyjnych (CIVITAS SUCCESS, CIVITAS CARAVEL, CIVITAS MOBILIS, CIVITAS SMILE);

3. CIVITAS PLUS – lata 2008–2012 – 25 miast skupionych wokół pięciu projektów demonstracyjnych (CIVITAS ARCHIMEDES, CIVITAS ELAN, CIVITAS MIMOSA, CIVITAS MODERN, CIVITAS RENAISSANCE) (<http://www.civitas-initiative.org>).

Łącznie inicjatywa ta skupia już 61 europejskich miast, w tym cztery z Polski, tj. Gdyńię, Kraków, Gdańsk i Szczecinek.

W projekcie CIVITAS TELLUS (z ang. *Transport & Environment aLLiance for Urban Sustainability*) udział wzięło pięć europejskich miast: Rotterdam (Holandia), Berlin (Niemcy), Göteborg (Szwecja), Gdynia (Polska) i Bukareszt (Rumunia). Projekt CIVITAS CARAVEL (*Traveling Towards a New Mobility*) zrzeszył cztery kolejne miasta: Genuę (Włochy), Kraków (Polska), Burgos (Hiszpania) oraz Stuttgart (Niemcy). Natomiast projekt CIVITAS MIMOSA (*Making Innovation in MObility and Sustainable Actions*) zrealizowany został dzięki kooperacji Gdańska z czterema innymi ośrodkami europejskimi: Bolonią (Włochy), Utrecht (Holandia), Tallinem (Estonia) i Funchal (Portugalia). Ostatni z projektów demonstracyjnych – CIVITAS RENAISSANCE (*Testing Innovative Strategies for Clean Urban Transport for Historic European Cities*) – polegał na zaawansowanej współpracy konsorcjum pięciu miast: Perugii (Włochy), Bath (Wielka Brytania), Gorna-Oryahovitsa (Bułgaria), Szczecinka (Polska) oraz Skopje (Macedonia) (<http://www.civitas-initiative.org>).

Wszystkie wymienione projekty z udziałem polskich miast ze swego założenia koncentrowały się przede wszystkim na wypracowaniu bardziej wydajnego i ekologicznego systemu transportu miejskiego oraz na poprawie sytuacji komunikacyjnej owych miast i bezpieczeństwa ich mieszkańców, poprzez zastosowanie nowatorskich rozwiązań technologicznych i narzędzi politycznych. Za ich podstawowe cele przyjęto:

- wzrost jakości życia mieszkańców miast;
- promocję ekologicznego i energooszczędnego transportu publicznego;
- rozwój kultury i turystyki rowerowej;
- propagowanie zdrowego trybu życia;
- zmniejszenie natężenia ruchu samochodów w centrum miast;
- wprowadzanie ograniczeń w ruchu drogowym na rzecz bezpieczeństwa i zdrowia pieszych oraz rowerzystów;

- redukcję poziomu hałasu i zanieczyszczeń (poniżej unijnych i krajowych norm);
- utworzenie mobilnego systemu transportu publicznego i innowacyjnego systemu telematycznego;
- wypracowanie zrównoważonej strategii rozwoju transportu;
- wzrost świadomości na temat paliw alternatywnych;
- poprawę współpracy wewnątrzorganizacyjnej i publiczno-prywatnej (<http://www.civitas-initiative.org>, <http://www.6pr.pl/n/p/6b/civitas.html>, Żalińska 2007).

Główne działania podjęte przez władze poszczególnych miast oraz ich mieszkańców, dążące do właściwej realizacji wyróżnionych celów, zestawia tabela 1.

Działania przeprowadzone w ramach inicjatywy CIVITAS w Polsce przyczyniły się w bardzo dużej mierze do zrównoważonego rozwoju miast: Gdynia, Kraków, Gdańsk i Szczecinek – unowocześnienia i ustabilizowania transportu miejskiego, ograniczenia panującego w centrach zatłoczenia, zwiększenia przestrzeni publicznej miast, modernizacji sieci dróg miejskich oraz redukcji natężenia hałasu i poziomu zanieczyszczeń. Nastąpiła poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników miasta, zmianie uległy również przyzwyczajenia mieszkańców na rzecz ekologicznego transportu publicznego oraz komunikacji rowerowej.

## Podsumowanie

Wdrożenie każdego z czterech nowatorskich projektów demonstracyjnych CIVITAS – TELLUS, CARAVEL, MIMOSA i RENAISSANCE – przyniosło polskim miastom bardzo wiele pozytywnych skutków. Przede wszystkim w znaczący sposób wpłynęły one na poprawę jakości życia ich mieszkańców – wzrost poziomu bezpieczeństwa osób pieszych i użytkowników dróg, redukcję zanieczyszczeń środowiska, hałasu oraz natężenia ruchu w centrach miast i strefach zamieszkania, unowocześnienie infrastruktury i posiadanego taboru. Zmianie uległ również sam styl życia tych społeczeństw, na bardziej zdrowy i ekologiczny, nastawiony na korzystanie z energooszczędnej komunikacji publicznej oraz transportu rowerowego.

Gdynia, Kraków, Gdańsk i Szczecinek stanowią przykłady miast, które potrafią w bardzo racjonalny sposób wykorzystać pozyskane środki unijne oraz nawiązać wieloletnią i owocną współpracę z dużymi europejskimi ośrodkami celem utworzenia sprawnego i zrównoważonego transportu miejskiego. Pokazują też innym polskim miastom pewne kierunki rozwoju, zachęcając jednocześnie do podjęcia działań w tym zakresie.

## Bibliografia

- Ambitne strategie na rzecz ekologicznego transportu miejskiego w Europie, [http://www.civitas.eu/docs1/CIVITAS\\_Initiative\\_Leaflet\\_PL.pdf](http://www.civitas.eu/docs1/CIVITAS_Initiative_Leaflet_PL.pdf)
- Borys T., Rogal P., 2008, *Jakość życia na poziomie lokalnym – ujęcie wskaźnikowe*, Wydawnictwo UNDP, Warszawa.

Tabela 1

Działania przeprowadzone w polskich miastach w ramach inicjatywy CIVITAS

Obszar działań	TELLUS Gdynia	CARAVEL Kraków	MIMOSA Gdańsk	RENAISSANCE Szczecinek
Ruch pieszy	<ul style="list-style-type: none"> <li>– poszerzenie strefy ruchu pieszego na ul. Świętojańskiej</li> <li>– instalacja pacholeków uniemożliwiających parkowanie na chodnikach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kompleksowy system marketingowy dla zrównoważonej mobilności miejskiej (seminaria, szkolenia, konkursy, program lojalnościowy „Gadżety za bilety”, bezpłatne usługi serwisowe)</li> <li>– utworzenie Punktu Konsultanta Mobilności</li> <li>– dostęp do informacji komunikacyjnych w czasie rzeczywistym</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego dzięki wydzielaniu obszarów o tzw. uspokojonym ruchu</li> <li>– utworzenie systemu monitoringu w centrum miasta</li> <li>– organizacja konkursów i warsztatów dla najmłodszych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wdrożenie Dynamicznego Systemu Informacji Pasażerskiej</li> <li>– instalacja monitoringu ruchu drogowego w pobliżu szkół, sygnalizacji świetlnej wciśkowej oraz doświetleń przejść dla pieszych</li> </ul>
Komunikacja rowerowa	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zakup oraz instalacja stojaków na rowery</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pierwszy w kraju system bezobsługowej wypożyczalni rowerów</li> <li>– utworzenie sieci ścieżek rowerowych między kampusami Politechniki Krakowskiej</li> <li>– zwiększenie liczby stojaków na rowery</li> <li>– montaż bagażników na rowery w autobusach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– montaż 420 miejsc parkingowych dla rowerzystów zlokalizowanych przy wejściach na plażę</li> <li>– organizacja kampanii „RoweRocum Piątki”</li> <li>– wydanie płyty DVD pt. „Vademecum rowerzysty”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wykonanie ścieżki rowerowej w Parku Miejskim</li> <li>– utworzenie wypożyczalni rowerów i rikszo</li> </ul>
Komunikacja publiczna	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pierwszeństwo komunikacji miejskiej na ul. Świętojańskiej</li> <li>– instalacja nowoczesnej trakcji trolejbusowej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– elastyczna usługa transportu publicznego na żądanie tele-bus</li> <li>– priorytety dla transportu publicznego w centrum miasta</li> <li>– zintegrowany system biletowo-taryfowy</li> <li>– budowa nowych przystanków autobusowo-tramwajowych</li> <li>– dodatkowe połączenia transportu zbiorowego pomiędzy kampusami uczelni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– organizacja tramwajowej gry miejskiej oraz szkoleń dla pracowników komunikacji miejskiej</li> <li>– akcja Czyste Przystanki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– modernizacja przystanków autobusowych połączona z unowocześnieniem niektórych autobusów</li> <li>– wprowadzenie minibusów przyjaznych dla środowiska</li> </ul>

Tabela 1 cd.

Obszar działań	TELLUS Gdynia	CARAVEL Kraków	MIMOSA Gdańsk	RENAISSANCE Szczecinek
Transport indywidualny	<ul style="list-style-type: none"> <li>– instalacja elementów tymczasowo ograniczających ruch samochodów</li> <li>– reorganizacja niektórych parkingów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– system carpooling polegający na udostępnianiu innym wolnych miejsc we własnym samochodzie bądź też korzystanie z takiego miejsca w pojazdach obcych użytkowników</li> <li>– wprowadzenie pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi</li> <li>– podwojenie opłat za parkowanie pojazdów na terenie Politechniki Krakowskiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– organizacja Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu promującego ekologiczny transport (np. samochód o napędzie hybrydowym/elektrycznym)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– rozbudowa punktu technicznego dla pojazdów napędzanych LPG</li> <li>– budowa myjni ekologicznej</li> </ul>
Inne	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nowy plan dystrybucji towarów (dostawy w obrębie Rynku Głównego w godzinach 23:00–9:30)</li> </ul>	–	<ul style="list-style-type: none"> <li>– rozwój transportu wodnego: zakup taksówek wodnych, budowa hangaru mobilnego dla statków, przebudowa statku „Księżna Jadwiga”</li> <li>– budowa trzech pomostów na jeziorze Trzebiecko i przyłącza energetycznego na Mysiej Wyspie</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.civitas-mimosa.eu> (4.01.2013), <http://www.civitas-rennaissance.eu> (5.01.2013), Żalińska 2007, s. 12–13; *Podróżowanie w stro-  
nę...* (2.01.2013), *Tajemnice programu...* (5.01.2013).



- Kiba-Janiak M., 2012, *Wybrane rozwiązania w logistyce miejskiej na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców*, „Studia Miejskie”, 6, s. 41–50.
- Nosal K., Starowicz W., Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością, <http://www.ekoszkola.pl>
- Podróżowanie w stronę Nowej Mobilności. Doświadczenie CARAVEL, <http://www.civitas-initiative.org>
- Pyczak M., O inicjatywie CIVITAS, [http://inframedia.pl/article\\_advances/category/ochrona\\_srodowiska/1/o\\_inicjatywie\\_civitas](http://inframedia.pl/article_advances/category/ochrona_srodowiska/1/o_inicjatywie_civitas)
- Szołtysek J., 2005, *Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach*, Wydawnictwo AE w Katowicach, Katowice.
- Szołtysek J., 2007, *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo AE w Katowicach, Katowice.
- Szołtysek J., 2011, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Tajemnice programu Civitas Renaissance – pierwszy rok za nami, <http://temat.net/arttykul/3414> (5.01.2013).
- Wyszomirski O. (red.), 2010, *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Żalińska M., 2007, *Innowacje są w modzie nie tylko na zachodzie*, „Zielone Światło”, nr 10 <http://www.civitas-initiative.org> (2.01.2013).
- <http://www.civitas-mimosa.eu> (4.01.2013).
- <http://www.civitas-renaissance.eu> (5.01.2013).
- <http://www.6pr.pl/n/p/6b/civitas.html> (4.01.2013).

## WPŁYW EKOLOGICZNEGO SYSTEMU TRANSPORTU MIEJSKIEGO NA JAKOŚĆ ŻYCIA W POLSKICH MIASTACH NA PRZYKŁADZIE INICJATYWY CIVITAS

**ABSTRAKT:** Celem niniejszego opracowania jest ukazanie pozytywnego wpływu sprawnego i ekologicznego systemu transportu miejskiego na jakość życia w polskich miastach. Rozwiązanie poważnego problemu, jaki stanowi stale narastająca i negatywna w skutkach kongestia oraz związany z nią obniżony poziom bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców, wiąże się z koniecznością powszechnego przeciwdziałania użytkowaniu pojazdów indywidualnych poprzez wprowadzanie ograniczeń ruchu w miastach, a zarazem promowanie, rozwój oraz zwiększanie atrakcyjności publicznego transportu miejskiego, komunikacji rowerowej i pieszej. Przykładem takiej inicjatywy w Polsce, zrealizowanej w czterech wybranych miastach, jest europejski projekt CIVITAS.

**SŁOWA KLUCZOWE:** ekologiczny system transportu miejskiego, jakość życia, inicjatywa CIVITAS

