



Projekt CIVITAS RENAISSANCE w Szczecinku w kontekście założeń zrównoważonego rozwoju

Ewa Kasperska
Politechnika Koszalińska

1. Wstęp

Zrównoważony rozwój stanowi dziś cel priorytetowy polityki Unii Europejskiej, wynikający z objętego przez nią następującego celu strategicznego: „stać się najbardziej konkurencyjną i dynamiczną, opartą na wiedzy gospodarką świata, zdolną do zrównoważonego rozwoju gospodarczego, zapewniającego więcej lepszych miejsc pracy oraz większą spójność socjalną” [2]. Pojawiające się tu pojęcie zrównoważonego rozwoju oznacza konsekwencje we wszelkich obszarach aktywności państwa i na wszystkich szczeblach administracji. Przedsięwzięcia podejmowane przez samorządy powinny mieć zatem ów walor przewodni: być spójne z wytycznymi zrównoważonego rozwoju. Oznacza to jednak różnorodność aspektów, które warto by przedstawić.

2. Wytyczne zrównoważonego rozwoju

Cytując za L. Pawłowskim powszechnie uznawaną definicję zrównoważonego rozwoju, pochodzącą z raportu ONZ „*Nasza Wspólna Przyszłość*” stworzonego w 1978 roku przez tzw. Komisję Brundtland, „zrównoważony rozwój Ziemi to rozwój, który zaspokaja podstawowe potrzeby wszystkich ludzi oraz zachowuje, chroni i przywraca zdrowie i integralność ekosystemu Ziemi, bez zagrożenia możliwości zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń i bez przekraczania długookresowych granic pojemności ekosystemu Ziemi” [6]. W literaturze istnieje wiele modyfikacji przytoczonej definicji, mnożących się wraz z upowszech-

nianiem tej idei[8]. Wszystkie one jednak opierają się na godzeniu interesów trzech obszarów, tj. ekonomii, społeczeństwa i środowiska.

Skutki, jakie mają nieść działania prowadzone zgodnie z tą koncepcją znalazły też swój wyraz w Strategii Zrównoważonego Rozwoju dla Unii Europejskiej. „Rozwój zrównoważony oferuje Unii Europejskiej pozytywną, długoterminową wizję społeczeństwa, które jest zamożniejsze i bardziej sprawiedliwe i które obiecuje czystsze, bezpieczniejsze i zdrowsze środowisko”[2]. Odwołania do zrównoważonego rozwoju są również podstawą wytycznych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia, wyznaczających ramy realizacji założeń polityki unijnej w Polsce [5]. Odwołania do tej koncepcji znaleźć też można w rdzennie polskich aktach prawnych, począwszy od najważniejszego z nich – Konstytucji RP, która w art. 5 stanowi: „Rzeczpospolita Polska [...] zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”[3].

Skutkiem działań zgodnych z koncepcją rozwoju zrównoważonego jest tzw. dobrostan obywateli, osiągnięty bez umniejszania szans na rozwój przyszłych pokoleń [7]. Stąd inicjatywy podejmowane na różnych szczeblach administracji państwa, jak również te, będące w gestii innych podmiotów (organizacji non-profit, przedsiębiorstw, instytucji ochrony zdrowia, kultury, sportu, edukacji, pomocy społecznej itd.), uwzględniają owe założenia w swoich działaniach, zwłaszcza, jeśli środki na ich realizację pochodzą z unijnego budżetu. W dokumencie wiodącym, unijnej strategii wzrostu na lata 2010–2020, pod nazwą Europa 2020, założono bowiem 3 priorytety rozwoju, obejmujące szeroki kontekst społeczno-środowiskowo-ekonomiczny [10]. Pierwszy z nich, *rozwój inteligentny*, to działania ukierunkowane na osiągnięcie lepszych wyników w:

- innowacji – poprawa warunków finansowania badań i innowacji,
- edukacji – poprawa wyników systemów kształcenia i atrakcyjności szkolnictwa wyższego,
- społeczeństwie cyfrowym – upowszechnianie szybkiego internetu.

Drugi, *rozwój zrównoważony* zakłada działania w obszarach:

- klimat, energia i mobilność – zmniejszenie udziału emisji węgla, większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, modernizację transportu, propagowanie efektywności energetycznej,
- konkurencyjność – poprawa otoczenia biznesu i warunków dla rozwoju przedsiębiorczości i konkurencyjności przedsiębiorstw.

Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu, to natomiast:

- zatrudnienie i umiejętności – zwiększanie mobilności siły roboczej, podnoszenie kwalifikacji zawodowych, a w efekcie podniesienie stopy zatrudnienia w Europie,
- walka z ubóstwem – zapewnienie spójności społecznej i terytorialnej, tak, aby upowszechnić korzyści płynące ze wzrostu gospodarczego i zatrudnienia.

Zgodnie z tymi wytycznymi, odwołania do koncepcji zrównoważonego rozwoju znaleźć można w każdym dokumencie, określającym zasady korzystania z unijnego wsparcia. Są to zarówno wytyczne do wdrażania programów pomocowych na szczeblu krajowym, jak też instrumenty wdrażania tzw. wspólnotowego programu lizbońskiego. Przykładem jest 7 Program Ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego (7PR). Również jego priorytety odwołują się do synergicznego wsparcia europejskiej działalności badawczej przy założeniu pozytywnego wpływu na rozwój społeczny, kulturalny i gospodarczy państw Unii [1].

3. CIVITAS RENAISSANCE – założenia projektu

Jednym z projektów realizowanych wśród Programów Ramowych jest inicjatywa *CIVITAS* zainaugurowana na początku 2002 roku w ramach SPR jako *CIVITAS I*. Łącznie, w dotychczasowych 4 edycjach programu zaplanowano do realizacji piętnaście niezależnych projektów, w które zaangażowało się 69 miast z 22 krajów Europy. Wszystkie projekty mają własne priorytety i przewidziane do realizacji działania. Są one jednak spójne z nadrzędnym celem postawionym przed całym programem, którym jest czysty, efektywny energetycznie, harmonijny i zrównoważony transport miejski [4].

Miasto Szczecinek uczestniczyło w *CIVITAS* w komponencie *RENAISSANCE*, realizowanym od września 2008 roku do końca 2012 roku. Główne założenia *RENAISSANCE* skupiają się na zmniejszeniu uciążliwości ruchu drogowego w aglomeracjach miejskich poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych oraz realizowanie działań zmierzających do ochrony środowiska naturalnego. W ramach projektu w Szczecinku wdrażane było 10 działań:

- 1.6. Flota minibusów (zakup ekologicznych minibusów i budowa myjni ekologicznej),
- 2.3. Rozwój transportu wodnego (uruchomienie rejsów tramwajem wodnym, budowa przybrzeżnej infrastruktury),
- 2.4. Modernizacja przystanków autobusowych,
- 3.6. Strategia rozwoju zrównoważonego transportu,
- 4.6. Promocja transportu publicznego i rowerowego (szereg imprez organizowanych z inicjatywy CIVITAS lub przy jego współudziale),
- 5.5. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych i ruchu ulicznego,
- 6.6. System wypożyczalni rowerów i rikszy,
- 6.7. Rozbudowa tras rowerowych,
- 8.5. Monitoring ruchu drogowego,
- 8.6. Rozwój monitoringu ruchu na przejściach w pobliżu szkół.

Celem wymienionych działań było podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców Szczecinka, wzrost atrakcyjności transportu miejskiego i poszerzenie oferty alternatywnych sposobów przemieszczania się. Miało to prowadzić do zmiany zachowań komunikacyjnych użytkowników dróg i bardziej intensywnego wykorzystania ekologicznych środków transportu. Działania miały być przy tym korzystne dla środowiska naturalnego oraz efektywne kosztowo. Mimo nacisku na rezultaty z obszaru ochrony środowiska, zakładany wkład projektu miał być więc, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, odczuwalny we wszystkich trzech obszarach, a zatem również społecznym i ekonomicznym.

4. CIVITAS RENAISSANCE – aspekty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne

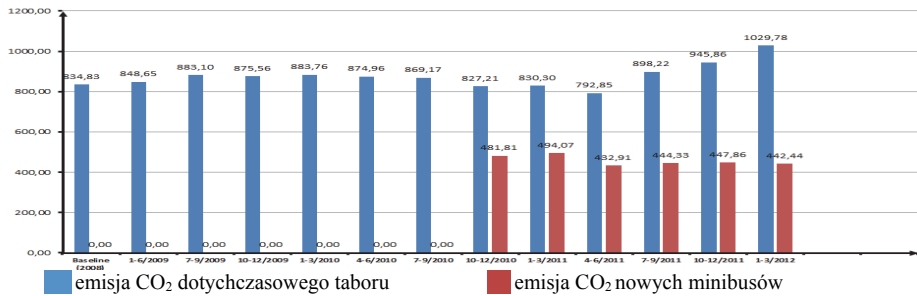
Zgodnie z celem projektu, działania podjęte w ramach *CIVITAS* miały prowadzić do korzystnych zmian w obszarze ochrony środowiska naturalnego. Wiele z przyjętych mierników realizacji celów dotyczyło więc wykazania ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, jak również zmian w świadomości mieszkańców w kierunku zachowań proekologicznych. W związku z tym podejmowano szereg badań, mających

dostarczyć informacji na ten temat.¹ Pomiary obejmowały badanie czynników wskazujących na kondycję środowiska naturalnego, ale też badania opinii publicznej oraz mierniki ekonomiczne dotyczące rentowności podejmowanych przedsięwzięć. Należały do nich, między innymi:

- poziom emisji zanieczyszczeń powietrznych w mieście i nad wodą oraz stężenie pyłów w powietrzu;
- pomiary natężenia hałasu (efektem prac była mapa hałasu dla miasta Szczecinka, będąca podstawą konstruowania strategii zrównoważonego transportu w mieście, której cel określono jako „budowa zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego transportu”[9]. Jej efektem docelowym ma być „odciążenie” obszarów miasta o najintensywniejszym ruchu ulicznym i, co za tym idzie, najwyższym poziomie hałasu);
- ocena jakości infrastruktury transportowej miasta;
- monitoring prędkości i zbieranie danych o liczbie wypadków i kolizji drogowych;
- badania ankietowe opinii publicznej dotyczące świadomości ekologicznej i poziomu akceptacji podejmowanych działań;
- zbieranie informacji o kosztach inwestycyjnych oraz eksploatacyjnych taboru różnych gałęzi transportu miejskiego;
- liczenie rowerów na ścieżkach i przed szkołami.

Osiągnięte efekty świadczą o powodzeniu projektu, zwłaszcza w jego obszarze środowiskowym. Zanotowano spadek emisji zanieczyszczeń do atmosfery, wynikający z użytkowania nowych, ekologicznych autobusów, w miejsce dotychczasowego taboru konwencjonalnego (rysunek 1 i 2). Z czasem można spodziewać się też dalszego ograniczania zanieczyszczeń, czego podstawą jest planowane stopniowe wycofywanie przestarzałych środków komunikacji z użytkowania.

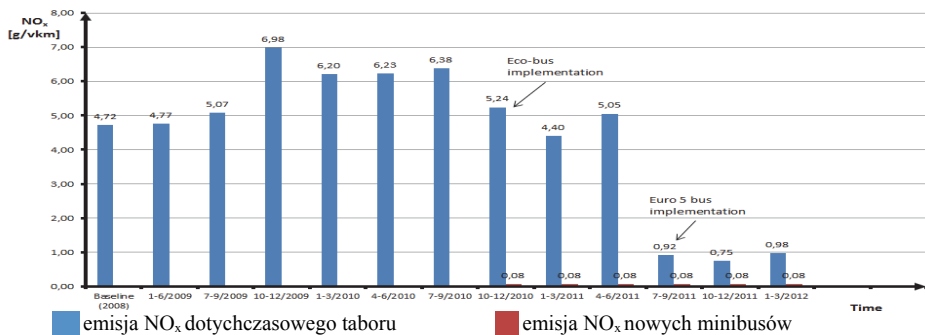
¹ Badania, których wyniki prezentowane są w niniejszym artykule, zostały wykonane przez zespół ewaluacyjny projektu *CIVITAS RENAISSANCE*, kierowany przez prof. T. Heese, składający się z pracowników Politechniki Koszalińskiej, a wśród nich autorki niniejszego artykułu.



Rys. 1. Emisja CO₂ 2008–2012 (średnio w kwartale)

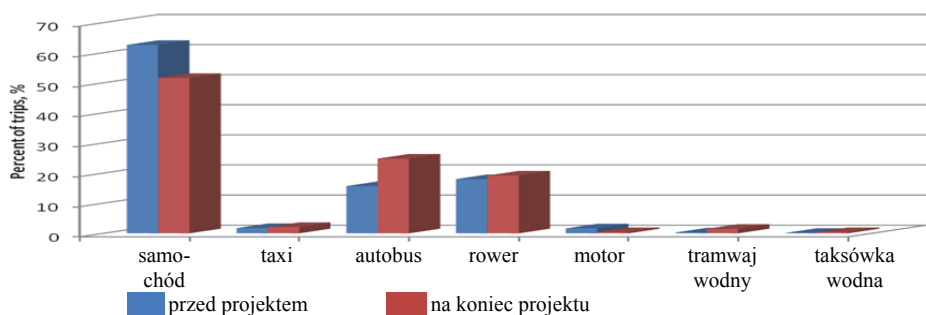
Fig. 1. CO₂ emissions 2008–2012 (in average by quarter)

Aspekty społeczne projektu należy rozpatrywać w dwojakim sensie. Podstawowy kontekst wynikający z jego celów i założeń dotyczy zmiany zachowań transportowych mieszkańców Szczecinka. Tu na znaczące wyniki trzeba zapewne poczekać nieco dłużej, bowiem zmiany w świadomości i utartych schematach postępowania są procesem długotrwałym. Jednak już na koniec projektu zaobserwowano właściwe tendencje w zachowaniach mieszkańców. W ciągu czterech lat jego trwania spadło użytkowanie samochodu prywatnego na rzecz autobusów miejskich i rowerów (rysunek 3).



Rys. 2. Emisja NO_x 2008–2012 (średnio w kwartale)

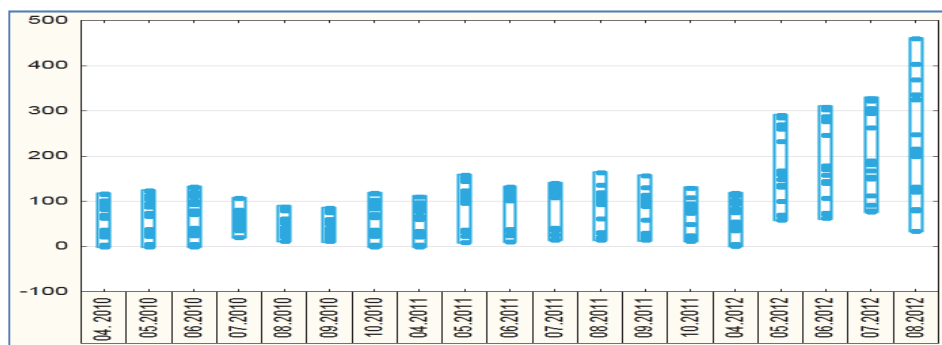
Fig. 2. NO_x emissions 2008–2012 (in average by quarter)



Rys. 3. Wykorzystanie środków transportu

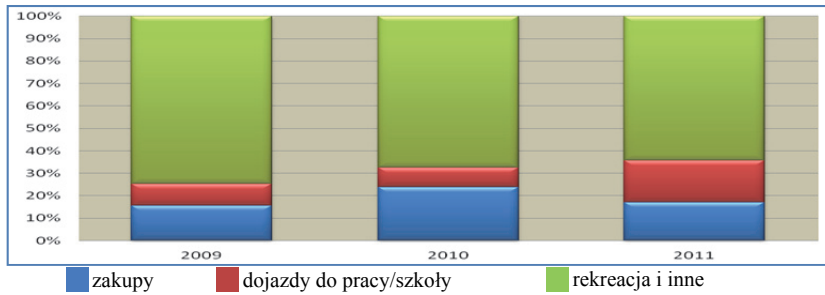
Fig. 3. The use of means of transport

Zanotowano też znaczny wzrost liczby rowerów na ścieżkach (rysunek 4). Za tak duży wzrost popularności jazdy rowerem odpowiada, w przekonaniu badaczy, nie tyle prowadzona akcja edukująca (działanie 4.6.), co raczej istotne zwiększenie długości tras rowerowych w mieście (działanie 6.7.), łącznie o ponad 6 km. Nie bez znaczenia jest też uruchomiona wypożyczalnia rowerów i rikszy (działanie 6.6.), oddająca do dyspozycji użytkowników 50 sztuk rowerów w 5-ciu punktach wypożyczeń. Zaobserwowano też zmianę w wykorzystaniu roweru. W dalszym ciągu podstawowym celem jego użytkowania jest rekreacja, jednak proporcje te, w trakcie trwania projektu, stopniowo zmieniały się na korzyść dojazdów do pracy/szkoły oraz po zakupy (rysunek 5).



Rys. 4. Ilość rowerów na ścieżkach w latach 2010–2012 (w miesiącu)

Fig. 4. Number of bikes on the bike paths in the years 2010–2012 (per month)



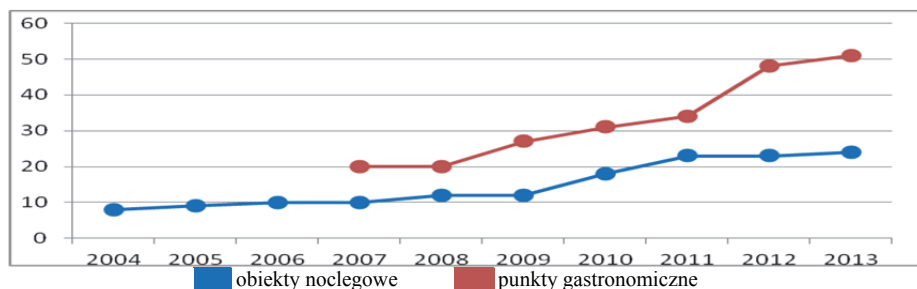
Rys. 5. Procentowe użycie rowerów dla różnych aktywności (w latach)
Fig. 5. Proportional bike use for different activities (in years)

Drugim, ważnym aspektem społecznym zrównoważonego rozwoju, wynikającym z projektu, jest jakość życia mieszkańców Szczecinka. Poza oczywistymi korzyściami, wynikającymi z ograniczania emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń, projekt przynosi też korzystne efekty, niejako uboczne, związane ze wzrostem atrakcyjności miasta (dla turystów i mieszkańców). Podjęte w ramach *CIVITAS* inicjatywy korzystnie wpłynęły na estetykę miasta (działania 2.3., 2.4), wzbogaciły jego infrastrukturę (działania 1.6, 2.3, 6.6, 6.7), podniosły odczuwany poziom bezpieczeństwa mieszkańców (działania 2.4, 8.5, 8.6), dostarczyły wydarzeń pozwalających atrakcyjnie spędzić czas w mieście (działanie 4.6).

Powyższe rezultaty miały też skutek pośredni: zaobserwowano dynamiczny rozwój rynku usług turystycznych w Szczecinku (rysunek 6). Zapewne nie jest to jedynie efekt działań samego projektu, jednak trudno nie zauważyć, że ów rozwój zbiega się w czasie z okresem jego realizacji. Ponadto, wzrost atrakcyjności miasta przekłada się na wzrost zainteresowania nim wśród turystów, a zatem i ożywienie gospodarcze w tej branży.

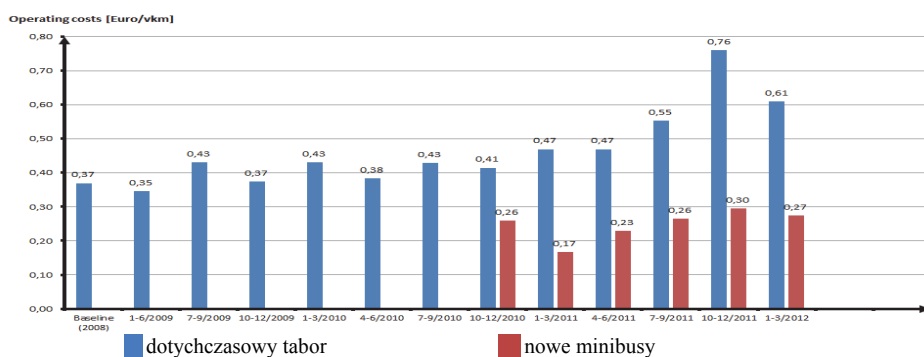
Najmniej korzystnie wypadają w projekcie wskaźniki ekonomiczne. Podjęcie nowych działań wiązało się bowiem, także z podniesieniem kosztów eksploatacji. Wzrost kosztów operacyjnych taboru Komunikacji Miejskiej w Szczecinku miał związek z zakupem nowych minibusów (rysunek 7) i uruchomieniem tramwaju wodnego. Pamiętać jednak należy, że równocześnie przyniosło to dodatkowe dochody (rysunek 8), wynikające z większej liczby pasażerów (por. rysunek 3). Wzrost kosztów nie wynika ponadto, li tylko ze zwiększenia liczebności środków komunikacji. Jest też rezultatem starzenia się posiadanych autobusów

i stąd rosnących kosztów ich utrzymania (np. usuwanie awarii), co odzwierciedla rysunek 7.



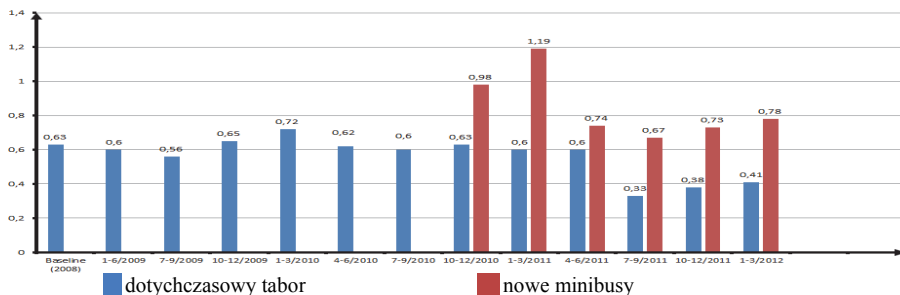
Rys. 6. Liczba obiektów noclegowych i gastronomicznych w Szczecinku
Fig. 6. Number of hotels and restaurants in Szczecinek

Kolejna inwestycja – uruchomienie rejsów tramwajem wodnym, do końca projektu nie osiągnęła rentowności, czego jedną z przyczyn był ich sezonowy (z uwagi na klimat) charakter. Ponadto, tramwaj wodny, w zamiarze autorów projektu, miał pełnić funkcję alternatywnego środka transportu, tymczasem, dla użytkowników pozostał raczej atrakcją turystyczną, z której korzystanie zdeterminowane było nie tylko dogodną porą roku ale i ładną pogodą. Z faktu traktowania go jako atrakcji wynikała też sporadyczność użytkowania tego środka transportu.



Rys. 7. Koszty operacyjne taboru Komunikacji Miejskiej w Szczecinku (średnio w kwartale)

Fig. 7. Operating costs of Komunikacja Miejska Szczecinek (in average by quarter)



Rys. 8. Przychody taboru Komunikacji Miejskiej w Szczecinku (w kwartale)
Fig. 8. Revenues of Komunikacja Miejska Szczecinek (by quarter)

Również wypożyczalnia rowerów i riksż przyniosła nie w pełni zadowalające rezultaty. Po początkowym (w 2009 roku), dużym zainteresowaniu wypożyczeniami i niewielkim wzroście jeszcze w następnym roku, już w 2011 liczba ta spadła. Analizując problem, można wskazać na dwie główne przyczyny takiego stanu. Zapewne przyczyną początkowej dużej popularności wypożyczalni, a następnie jej spadku było zainteresowanie nowością, które z czasem, gdy wypożyczalnia spowszedniała, osłabło. Drugi powód natomiast, dotyczący tylko riksż, to fakt, że, do końca trwania projektu zarządca wypożyczalni – Szczecinecka Lokalna Organizacja Turystyczna borykała się z problemem organizacyjnym udostępniania riksż użytkownikom (sposób zatrudniania kierowców riksż, sposób naliczania i kasowania opłat itd.). Skutkiem tych problemów była czasowa niedostępność riksż w wypożyczalni. Z drugiej jednak strony, bardzo duże zainteresowanie rowerami w wypożyczalni przerosło ich podaż i stało się dla władz miasta podstawą decyzji o ich dokupieniu.²

5. Podsumowanie

Mimo, że nie wszystkie działania szczecineckiego *CIVITASu* uwieńczone zostały zadowalającymi rezultatami, sam projekt oceniono jako sukces władz miasta i partnerów uczestniczących w jego realizacji. Dodatkowym, nieanalizowanym, ale nie dającym się przecenić efektem

² Z przyczyn obiektywnych, nie można w tym opracowaniu zaprezentować wszystkich danych, zebranych w toku trwania projektu oraz analiz i wyników przeprowadzonych badań. Stąd też intencją autorki było wskazanie kluczowych osiągnięć projektu, istotnych przy tym z uwagi na poruszaną w artykule tematykę.

projektu jest przy tym upowszechnienie wizerunku Szczecinka w Polsce, ale przede wszystkim, wśród krajów uczestniczących w *CIVITAS*. Stał się też, w jakimś sensie, wytyczną dla dalszego rozwoju Szczecinka i kontynuacji jego osiągnięć.

Mimo zakończenia działań, wpływ dokonań *CIVITAS RENAISSANCE* na miasto trwa nadal. Wyraża się on w zachowaniach mieszkańców i roli, jaką odegrał w popularyzacji ekologicznych środków transportu, w decyzjach władz o dalszych kierunkach rozwoju Szczecinka, w nieocenionym wręcz rozgłosie, jaki przyniósł miastu w Polsce i poza jej granicami, we wzroście zadowolenia mieszkańców z miejsca, w którym żyją. Jego rezultaty (zwłaszcza te miękkie) wykraczają daleko poza założone cele projektu, oscylujące, wydawałoby się, wyłącznie wokół zagadnień z zakresu ochrony środowiska, dając tym samym dowód zrównoważonego rozwoju obszaru jego wdrażania.

Literatura

1. *Decyzja nr 1982/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. dotycząca Siódmego Programu Ramowego Wspólnoty Europejskiej w zakresie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji (2007–2013)*.
2. *Komunikat Komisji. Zrównoważona Europa dla Lepszego Świata: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej*. Bruksela 2001.
3. *Konstytucja RP*, Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483.
4. Oficjalna strona Programu *CIVITAS*, www.civitas.eu,
5. **Pawłowski L.**: *Rola monitoringu środowiska w realizacji zrównoważonego rozwoju*, Rocznik Ochrona Środowiska (Annual Set the Environment Protection) 13, 2011.
6. *Polska. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2007.
7. *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. Warszawa 2009.
8. **Stanny M., Czarnecki A.**: *Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich Zielonych Płuc Polski. Próba analizy empirycznej*. Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2011.
9. *Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010–2020*, Szczecinek 2010.
10. Oficjalna strona Komisji Europejskiej. *Strategia Europa 2020*, http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/priorities/sustainable-growth/index_pl.htm

CIVITAS RENAISSANCE Project in Szczecinek in the Context of Sustainable Development

Abstract

Sustainable development is now a primary objective of the European Union's policies. Its rules, which require consistency of three areas: economy, society and the environment are the basis of EU guidelines for the use of aid programs. One of them is the *CIVITAS* program, along with the component *RENAISSANCE*, in which participated town Szczecinek. The program was implemented in 10 measures, including the purchase of eco minibuses and introduction of ecological car wash, launch of waterbus cruises, the construction of waterside infrastructure, modernization of public bus stops, launch of bike and rickshaws rental, expansion of bike paths, improvement of pedestrians and traffic safety, promotion of environmentally friendly transport behaviour and the creation of sustainable transport development strategy.

The project had the positive results in all three areas of sustainable development (but not every activity reached an expected level). As the result of the environment protection action the noise map was produced, which formed the basis for constructing a sustainable transport strategy for the town. Another effect of the implemented environmental program is decreased pollution emission resulting from the use of new minibuses and eco car wash. Further reduction of emissions is expected in the future on account of changes in residents transport habits – by moving away from car use to public transport and bicycles. It is also the social effect of the project. Already towards the end of the project, reduced use of private cars in favor of more environment friendly transport including significant increase in the number of bikes on the bike paths, was noticed. There was also recorded a change in the use of bicycles - increased role of cycling in commuting to work, school and when shopping. The second effect of the project is improvement of life quality in Szczecinek. These is due to reduced pollution levels and also rise in the attractiveness of the town, which is a consequence of the enhanced esthetic of the town, upgraded infrastructure, improved residents perception of security and boosted public entertainment offers providing options for attractive outings.

The economic indicators have the lowest grades in the project. The reason for the above is fact that undertaken developments required an increase in operating costs like expansion of the minibuses fleet or launching the waterbus cruises. However, at the same time owing to greater numbers of passengers additional revenues were recorded. As yet, waterbus has not reached break-even due to its seasonality and approach to it as a tourist attraction rather than means

of transport. Also, bicycles and rickshaws rental outcome was not fully satisfactory. After the initial high interest, in the third year of the project decline was noted. However, one of the reasons for decline is the management problems within Rental Company.

The results of the project have also additional effects: publicity of Szczecinek in Poland and Europe and the impact on local government decisions regarding the further development directions of the town. It goes far beyond the project's goals concerning environmental protection, thereby proving sustainable development of implementation area.

Słowa kluczowe:

zrównoważony rozwój, transport w miastach, *CIVITAS*

Keywords:

sustainable development, transport in cities, *CIVITAS*