NOWAK Stefan [1]
OSTAŃSKA Anna [2]
HALEMBA Piotr [3]
FRANCZAK Agnieszka [4]

Kreowanie zrównoważonego transportu w regionach turystycznych

Zrównoważony rozwój, zrównoważony transport, polityka transportowa

Streszczenie

Celem artykułu jest analiza wpływu transportu związanego z obsługą turystów, zarówno na środowisko przyrodnicze jak i społeczeństwo oraz podkreślenie roli władz lokalnych i branży turystycznej w kreowaniu zrównoważonego systemu transportu. Władze lokalne mają wpływ zarówno na dochody jak i koszty funkcjonowania transportu zbiorowego oraz na wprowadzanie proekologicznych strategii rozwoju poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Niezbędne jest traktowanie rozwoju zbiorowego transportu lokalnego jako priorytet w strategii rozwoju obszarów posiadających niezaprzeczalne walory przyrodnicze.

CREATING SUSTAINABLE TRANSPORT IN TOURIST REGIONS

Abstract

This article aims to analyze the impact of transport associated with the support of tourists, both on the natural environment and society, emphasizing the role of local authorities and the tourism industry in creating a sustainable transport system. Local authorities have an influence on both income and operating costs of public transport and the introduction of environmentally friendly development strategies of individual units of local government. It is necessary to treat development of local public transport as a priority in development strategies with undeniable natural beauty.

1. WSTĘP

Pod wpływem stałego wzrostu światowego ruchu turystycznego, regionalne obszary turystyczne intensywnie się rozwijają. Często mówi się o korzyściach jakie niesie ze sobą turystyka, szczególnie w aspektach ekonomicznych. Tymczasem skala zagrożeń generowanych przez transport związany z turystyką jest bardzo duża. Dynamiczny rozwój turystyki będącej istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego dla miejscowości turystycznych stał się jednocześnie poważnym źródłem uciążliwości oraz problemów istotnych w skali lokalnej. Zasoby środowiska wykorzystywane przez turystykę i stanowiące o atrakcyjności produktu turystycznego są niszczone przez masowy transport turystyczny i źle zaplanowane elementy infrastruktury. Turystyka staje się więc sama dla siebie zagrożeniem, ponieważ potrzebuje dla swoich produktów czystych ekosystemów. Rozwój turystyczny danego obszaru, w dłuższej perspektywie możliwy jest jedynie wtedy, gdy właściwej ochronie podlega środowisko, w którym uprawiana jest turystyka. W tej sytuacji należy podkreślić rosnącą potrzebę kreowania zrównoważonego rozwoju transportu w miejscowościach turystycznych.

2. TRANSPORT JAKO NIEODŁĄCZNY ELEMENT USŁUG TURYSTYCZNYCH

Rozwój turystyki od początku był determinowany przez postęp, jaki dokonywał się w transporcie. Zależność turystyki od usług transportowych wynika przede wszystkim z rozproszenia oraz braku mobilności walorów turystycznych. Wraz z rozwojem transportu, który daje możliwość coraz szybszego przemieszczania się ludzi, wzrostem bezpieczeństwa podróży, czy poprawą dostępności komunikacyjnej wielu miejsc na świecie, następował dynamiczny wzrost podróży turystycznych. Dostępność pod względem transportowym walorów turystycznych stanowi więc podstawowy warunek rozwoju ruchu turystycznego. Jest on uzależniony od usług transportowych nie tylko w skali makro, ale również w skali mikro (regionu czy określonej miejscowości). Transport jest nieodłącznym elementem składowym niemal wszystkich usług turystycznych, bez względu na ich zasięg przestrzenny oraz stanowi dynamiczny czynnik kształtowania ruchu turystycznego i jego obsługi. Zależność ta jest obustronna, atrakcyjny turystycznie region przyciąga turystów i tym samych generuje zapotrzebowanie na przewozy turystyczne w danym kierunku [1].

Coraz częściej podróż nie stanowi już jedynie popytu wtórnego turystyki, ale w wielu przypadkach staje się celem samym w sobie [6]. Odbywanie podróży niektórymi środkami transportu jest traktowane jako atrakcja, np. rejs statkiem

[1] Akademia Wychowania Fizycznego im. Jerzego Kukuczki w Katowicach; 40-065 Katowice ul. .Mikołowska 72B
E-mail: nowakstef@gmail.com
[2] Wydział Architektury i Budownictwa, Politechnika Lubelska, 20-615 Lublin ul. Nadbystrzycka 40, E-mail: a.ostanska@pollub.pl
[3] Akademia Wychowania Fizycznego im. Jerzego Kukuczki w Katowicach; 40-065 Katowice ul. .Mikołowska 72B
E-mail: p.halemba@awf.katowice.pl
[4] E-mail: agafranczak@op.pl

wycieczkowym, kolejką wąskotorową, tramwajem zabytkowym itp. Transport drogowy, lotniczy i kolejowy intensywnie się rozwija, aby sprostać rosnącej liczbie turystów i ich ogromnej mobilności. Poszczególne środki transportu zaspokajają w różnym stopniu postulaty przewozowe zgłaszane przez podróżujących. Ważność poszczególnych cech jakościowych jest zależna z kolei od celu oraz rodzaju podróży. Kształtowanie się procentowego udziału różnych środków transportu w trakcie długookresowych podróży krajowych w latach 2006 – 2010 przedstawia tabela 1.

Tab. 1. Środki transportu wykorzystywane podczas krajowych podróży długookresowych (%) w latach 2006 – 2010.

Środek transportu	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Samochód osobowy	64	62	65	67	70
Inny samochód	3	1	1	1	2
Pociąg	18	19	22	19	17
Kursowy autobus	8	10	6	6	6
Komunikacja podmiejska	1	-	-	-	-
Autokar	4	6	5	6	4
Motocykl, rower	1	-	-	-	-
Samolot	-	-	-	-	-
Wodny Środek transportu	-	1	-	-	-
Inny środek transportu	1	1	1	1	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Instytutu Turystyki [10].

Podczas krajowych wyjazdów długookresowych charakterystyczne jest korzystanie przez turystów z własnego samochodu, pociągu oraz kursowych autobusów, z kolei przy wyjazdach zagranicznych znaczenie tych środków transportu maleje, wzrasta natomiast znaczenie samolotu. Wiąże się to niewątpliwie z odległością realizowanej podróży oraz istniejącą infrastrukturą w danych miejscowościach. W Polsce głównym środkiem wykorzystywanym w podróżach jest transport samochodowy. W ten sposób w 2010 roku 72% mieszkańców Polski wybrało się w podróż długookresową po kraju. Znaczenie pozostałych środków transportu jest już dużo mniejsze. Pozycja transportu kolejowego w przewozach turystycznych w stosunku do innych gałęzi transportu, obniża się pomimo względnie niskich kosztów za przejazd. Z podróży pociągiem skorzystało w 2010 roku zaledwie 17% podróżujący. Natomiast przyjazne dla środowiska środki transportu, takie jak rower czy motocykl wybierane były bardzo rzadko. Uwzględniając specyfikę transportu, można stwierdzić, iż dla większości turystów najważniejsze są takie cechy jakościowe przewozów, takie jak: czas (prędkość), bezpieczeństwo, komfort, dostępność, koszt, bezpośredniość oraz elastyczność przewozu.

3. KOSZTY ZEWNĘTRZNE GENEROWANE PRZEZ TRANSPORT TURYSTYCZNY

Usługi transportowe w zakresie turystyki wywierają istotny wpływ na środowisko naturalne i jakość życia mieszkańców regionów turystycznych. Rozwój turystyki i usług transportowych z nią związanych powoduje wzrost zagrożenia zarówno dla środowiska przyrodniczego jak i dla życia samego człowieka. Większość podróżujących osób nie zwraca uwagi na to czy dany środek transportu jest mniej czy bardziej uciążliwy dla środowiska. Koszty zewnętrzne transportu to koszty związane z negatywnymi, zarówno dla środowiska naturalnego, jak i życia człowieka skutkami działalności transportowej [5]. Turystyka wykorzystuje ponad 65% transportu lotniczego oraz drogowego i w związku z tym odpowiedzialna jest za znaczną emisję do atmosfery takich zanieczyszczeń jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu czy dwutlenek węgla. W ślad za wzrostem ruchu samochodowego następuje pogorszenie stanu środowiska oraz pojawia się szereg problemów społecznych. Transport jest jednym z najtrudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO_2. Tabela 2 przedstawia klasyfikację kosztów transportu z podziałem na poszczególne kategorie.

Tab. 2. Klasyfikacja kosztów transportu.

Kategoria kosztów	**Koszty społeczne**	
	Koszty wewnętrzne/prywatne	Koszty zewnętrzne
Wydatki transportowe	koszty paliwa, koszty biletów, amortyzacja środków trwałych	koszty ponoszone przez innych (np. bezpłatne zapewnienie miejsc parkingowych)
Koszty infrastruktury	opłaty użytkownika, podatki od środków transportu i akcyzy paliwowe	nie pokryte koszty infrastruktury
Koszty wypadku	koszty pokryte przez ubezpieczenie, własne koszty wypadku	nie pokryte koszty wypadku (np. ból i cierpienie spowodowane u innych)
Koszty środowiska naturalnego	straty własne	nie pokryte koszty środowiskowe (np. utrudnienia spowodowane hałasem u innych)
Koszty kongestii	koszty czasu własnego	koszty opóźnień/ straty czasu spowodowane u innych

Źródło: [9].

Pomimo postępów technologicznych w dziedzinie motoryzacji, wzrost natężenia ruchu i występujący na obszarach miejskich styl jazdy charakteryzujący się ciągłym zatrzymywaniem pojazdu i ruszaniem z miejsca, stanowią podstawowe źródło emisji CO_2, powodujące zmiany klimatu, a te z kolei powodują dramatyczne zakłócenia w światowym ekosystemie. Koszty związane ze zmianami przyrody i krajobrazu wynikają głównie z zajmowanych terenów pod budowę infrastruktury liniowej i punktowej, degradacji terenów, z których wydobywane są materiały budowlane na budowę dróg. Do kosztów tych zalicza się również zmiany w populacji zwierzyny oraz zanieczyszczenie gleby i wód gruntowych substancjami toksycznymi [5].

Duże natężenie ruchu turystycznego zwłaszcza w okresie wakacyjnym, często przekracza możliwości przepustowości dróg dojazdowych do miejscowości turystycznych, co powoduje kilkukilometrowe korki i stratę czasu pasażerów. Koszty kongestii transportowej występują przeważnie w transporcie drogowym, który jest najbardziej podatny na opóźnienia. Kongestia incydentalna (jednorazowa) najczęściej powodowana jest przez wypadki na drogach lub modernizację dróg. Występowanie trwałego zjawiska kongestii na danym odcinku drogi wskazuje na konieczność zwiększenia jej przepustowości.

Wyznaczenie kosztów zewnętrznych umożliwia zastosowanie odpowiedniego instrumentu polityki ochrony środowiska, który zapewni maksymalizację nadwyżki ekonomicznej [4]. Jednocześnie analiza kosztów zewnętrznych umożliwia ich internalizację, która polega na przypisaniu ujemnych skutków związanych z transportem, tym podmiotom, które je spowodowały i są za nie odpowiedzialne. Obciążenie kosztami zewnętrznymi tych, którzy je spowodowali, zmusza ich do poszukiwania sposobów na ich uniknięcie.

4. ZNACZENIE ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU TURYSTYCZNEGO

Występowanie tak licznych kosztów transportu sprawia, że władze wielu krajów europejskich dążą do opracowywania strategii zrównoważonego transportu. Zwrócenie uwagi społeczeństwa na temat istotności zrównoważonego transportu dla celów turystycznych i rekreacyjnych oraz kształtowanie odpowiedzialnych postaw polegających na wyborze takich, a nie innych sposobów transportu, ma kluczowe znaczenie. Idea zrównoważonego rozwoju stanowi jedną z wytycznych stosowanych do oceny efektywności funkcjonowania transportu. Pierwotnym bodźcem do pojawienia się koncepcji trwałego rozwoju była rosnąca obawa o warunki życia następnych pokoleń. Przedstawiciele wielu gałęzi przemysłu, w tym również turystycznego, długo ignorowali fakt, że ich działalność prowadzi do degradacji środowiska naturalnego. Sytuacja ta zaczęła się zmieniać dopiero pod koniec lat 70. ubiegłego stulecia. W 1979 roku Rada Wykonawcza Światowej Organizacji Turystyki powołała Komitet do Spraw Środowiska, który miał zająć się sprawami ochrony walorów przyrodniczych. Konferencja ONZ na temat Rozwoju i Środowiska w Rio de Janerio w 1992 roku, znana jako „Szczyt Ziemi", zaowocowała stworzeniem globalnej strategii zrównoważonego rozwoju. Koncepcja rozwoju zrównoważonego powstała w opozycji do rozwoju tradycyjnego, opartego na programie wzrostu gospodarczego. Stanowi zatem krytykę dotychczasowego modelu rozwoju ludzkości, nadmiernej eksploatacji zasobów naturalnych, degradacji środowiska oraz problemu rosnącej przepaści pomiędzy krajami bogatymi a biednymi. Rozwój zrównoważony wymaga powszechnego wykorzystywania kosztów zewnętrznych jako miar efektywności wszelkich działań podejmowanych w ochronie środowiska, a tym samym jako podstaw do ustanowienia celów i instrumentów w tym zakresie [2].

Zrównoważony transport powinien łączyć w sobie cechy efektywności ekonomicznej, ekologicznej i społecznej, a zatem powinien być zdolny do zaspokajania potrzeb społecznych, racjonalnego wykorzystania zasobów oraz tworzenia optymalnej relacji między zamierzonymi efektami, a nakładami przeznaczonymi na ich osiągnięcie [3]. Sensem zrównoważonej mobilności jest zapewnienie możliwości przemieszczania się i jej optymalizacja, a nie ograniczanie.

Od momentu wydania białej księgi w dziedzinie transportu w 2001 roku udało się wiele zrobić. Stworzono jednolitą europejską przestrzeń powietrzną. Zwiększono bezpieczeństwo oraz ochronę wszystkich rodzajów transportu. Zostały przyjęte nowe przepisy dotyczące warunków pracy oraz praw pasażerów. Transeuropejskie sieci transportowe (finansowane poprzez TEN-T, Fundusz Spójności i fundusze strukturalne) przyczyniły się do zbudowania szybkich linii kolejowych i wzrostu spójności terytorialnej. Wzmocniono więzi oraz współpracę międzynarodową. Choć zrobiono już wiele, aby zwiększyć ekologiczność transportu, to rozwój systemu transportowego nadal nie następuje z całkowitym poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Zrównoważona mobilność powinna być pojęciem kluczowym. Metody i praktyka jej osiągania wymagają przemyśleń, prób i szerokiego upowszechnienia, tak aby móc osiągnąć przełom w poprawie jakości transportu i ogólnie jakości życia. W Polsce sprzyjają temu założenia polityki transportowej opracowanej na lata 2006-2025, przewidującej podniesienie konkurencyjności innych niż transport drogowy i lotniczy gałęzi transportu oraz wspieranie rozwoju operatorów transportu intermodalnego i operatorów logistycznych. W *Polityce Transportowej Państwa na lata 2006- 2025* sformułowano 8 następujących zasady zrównoważonego rozwoju transportu [8]:

1. *zasadę wpływania na popyt na transport i sposób jego zaspokajania*, poprzez ograniczenie tempa wzrostu przewozów i ruchu w wybranych podsystemach transportowych, podział zadań przewozowych oraz skrócenie długości podróży;
2. *zasadę wspierania* gałęzi i form transportu, które są energooszczędne i mniej obciążające dla środowiska(transport morski i wodny śródlądowy, szynowy, ruch pieszy i rower);
3. *zasadę zapewnienia równowagi* miedzy zaspokajaniem potrzeb transportu międzynarodowego (w tym tranzytowego oraz turystycznego), krajowego, regionalnego i lokalnego – pierwszeństwo powinny mieć projekty, które będą równocześnie służyć największej grupie użytkowników;
4. *zasadę racjonalizacji obsługi ruchu tranzytowego*, poprzez włączenie tras lub węzłów sieci tranzytowej do sieci krajowej oraz minimalizowanie negatywnych skutków ruchu tranzytowego;

5. *zasadę zachowania właściwych proporcji* pomiędzy rozbudową infrastruktury a utrzymaniem oraz przebudową istniejących już zasobów, obowiązywać powinna zasada maksymalizacji stosunku występujących korzyści do kosztów;
6. *zasady podziału ról* w regulacji rynku, zarządzaniu i w procesie prywatyzacji:
   - pozostawienie wolnej grze rynkowej możliwie wielu segmentów rynku;
   - oddziaływanie Państwa na rynek kolejowy w sposób zwiększający atrakcyjność oferowanych usług oraz pobudzający konkurencyjność przewoźników;
   - wspieranie samorządów w pełnieniu roli organizatora transportu publicznego w skali zarówno lokalnej jak i regionalnej,
   - tworzenie wspólnych rządowo-samorządowych programów i projektów, powstawanie porozumień międzygminnych dla wspierania transportu publicznego;
7. *zasady finansowania:*
   - do podstawowych źródeł finansowania infrastruktury transportowej zaliczyć należy: budżet państwa oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego, bezzwrotne środki finansowe UE, kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, a w przypadkach komercyjnych przedsięwzięć – zaangażowanie środków prywatnych lub w systemie partnerstwa publiczno – prywatnego,
   - wprowadzanie zasady „użytkownik płaci" z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych;
   - opłaty za korzystanie z infrastruktury publicznej będą rozwiązaniem docelowym, dodatkowo stworzone będą podstawy prawne wprowadzania przez gminy opłat za wjazd do wyznaczonych obszarów miast,
   - inwestycje o charakterze niekomercyjnym będą realizowane w systemie tradycyjnym,
   - zakłada się, iż państwo będzie dofinansowywać utrzymanie powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej;
8. *zasadę prywatyzacji*, chodzi o wsparcie dalszej prywatyzacji pozamiejskiego, podmiejskiego oraz miejskiego transportu autobusowego, a także sprywatyzowanie kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, lokalnego transportu publicznego oraz portów lotniczych.

5. STRATEGIE REALIZOWANIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Działania związane z ograniczaniem oraz eliminowaniem wszelkich zagrożeń wynikających z działalności transportu turystycznego należy prowadzić równocześnie na 3 płaszczyznach: edukowania społeczeństwa, zapobiegania występowaniu zagrożeń i przeciwdziałania powstałym skutkom, którym nie udało się zapobiec. Polegać one powinny na jednoczesnym wprowadzaniu wielu rozwiązań umożliwiających maksymalizację szans osiągnięcia założonego celu, czyli ograniczenia ingerencji transportu w środowisko naturalne (degradacja, zanieczyszczenia), jak i społeczne (zdrowie, bezpieczeństwo).

Kształtowanie kadr turystyki zarówno na uczelniach jak i w formie szkoleń dla pracowników biur podróży powinno być dostosowane do proekologicznych trendów. Osoby i instytucje zajmujące się planowaniem w turystyce i biznesie powinny współpracować w celu promowania całościowej zmiany w kierunku wykorzystania przyjaznych środowisku form transportu w turystyce (kolej, autokar/autobus, droga wodna, rower, turystyka piesza), zarówno do, jak i w obszarze destynacji, poprzez aktywną i kreatywną promocję alternatywnych opcji transportu (zarówno ze względu na przyjemne doświadczenia jakie oferują, jak i ich mały wpływ na środowisko) oraz rzetelne informowanie na ich temat turystów. Działania te powinny również obejmować przemyślane lokowanie nowych obiektów turystycznych ze względu na ich dostępność.

Współcześnie istotną rolę w zakresie kierunków rozwoju turystyki odgrywają władze samorządowe. W wyniku przemian ustrojowych z lat 90. przypisano samorządom terytorialnym szerokie kompetencje decyzyjne, tworząc z nich gospodarza swoich terenów. Wybór turystyki, jako głównego czynnika rozwoju społeczno – gospodarczego gmin, wymaga od samorządów szerokiego wsparcia dla tego sektora gospodarczego, także w zakresie ekologizacji. Wzrost efektywności wprowadzania zrównoważonego systemu transportowego w miejscowościach turystycznych w dużym stopniu zależy od świadomości oraz preferencji władz lokalnych. To władze lokalne mają wpływ zarówno na dochody jak i koszty funkcjonowania transportu zbiorowego oraz wprowadzania proekologicznych strategii rozwoju poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Wymagania dotyczące jakości, dostępności oraz unowocześnienia transportu w regionie powodują wzrost nakładów na system transportowy. Niezbędne wydaje się również, by w strategiach rozwojowych jednostek samorządu terytorialnego posiadających niezaprzeczalne walory przyrodnicze, potraktowano rozwój zbiorowego transportu lokalnego jako priorytet. Władze lokalne powinny dążyć do opracowywania i wdrażania strategii, która sprawi, aby ceny przewozów w większym stopniu odzwierciedlały ich rzeczywisty koszt dla społeczeństwa, a szkody w środowisku naturalnym i zatory komunikacyjne stopniowo się zmniejszały, przy równoczesnym wzroście efektywności transportu i całej gospodarki.

Powyższe cele można osiągnąć poprzez stworzenie optymalnej komunikacji zbiorowej, która będzie w takim stopniu zaspokajać potrzeby zarówno mieszkańców jak i przyjeżdżających turystów, że będą oni rezygnować z podróży własnym samochodem. Należy zapewnić optymalne połączenia komunikacyjne pomiędzy miejscowościami turystycznymi a większymi miastami w regionie. Z punktu widzenia osób, które codziennie dojeżdżają do pracy najważniejsza jest krótka droga oraz czas przesiadki. Z kolei dla turystów największe znaczenie ma dostępność informacji oraz ich aktualność. Kolejne działania, które są już stopniowo realizowane w niektórych miejscowościach takich jak np. Warszawa, Ełk czy Sopot w celu niwelowania negatywnego wpływu związanego z natężonym ruchem turystycznym to:

1. ograniczenie dostępności niektórych walorów turystycznych dla motoryzacji indywidualnej poprzez:

- wprowadzenie systemu płatnego parkowania w pobliżu atrakcji turystycznych,
- wprowadzanie opłaty za wjazd do centrum miasta, która uwzględniałaby różne możliwości finansowe obywateli oraz poziom emisji,
- poszerzenie strefy wyłączonej z ruchu,
- ograniczenie ruchu indywidualnego w niektórych miejscach;

2. uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu ulicznym:
   - wyposażenie autobusów w urządzenia umożliwiające nadawanie priorytetu w sygnalizacji ulicznej,
   - wprowadzenie zalecenia projektowania pasów ruchu autobusowego w sytuacji prac związanych z bieżącymi remontami i modernizacjami ulic;
3. wzrost roli rowerów w obsłudze potrzeb przewozowych poprzez:
   - rozbudowę sieci komunikacyjnych ścieżek rowerowych,
   - tworzenie parkingów rowerowych,
4. zmniejszenie wpływu emitowanego przez środki transportu hałasu poprzez [7]:
   - ograniczenie w ruchu nocnym pojazdów prywatnych oraz autokarów z turystami na obszarach mieszkalnych,
   - ekrany dźwiękochłonne montowane na obszarach o największej gęstości ruchu,
   - rzeczywiście odstraszające kary dla pojazdów, które przekraczają dopuszczalny poziom emisji hałasu,
   - poprawę jakości asfaltu.

Przy pokonywaniu większych odległości dogodnym dla turystów i mniej uciążliwym dla środowiska rozwiązaniem jest kolej. Niestety nie wszędzie istnieje możliwość dotarcia pociągiem do celu. W transporcie miejskim należy dążyć do większego wykorzystania tramwajów, elektrycznych trolejbusów. W okresie wakacji i świąt powinny być przewidziane dodatkowe kursy, które odciążyłby inne środki komunikacji, a wśród turystów cieszą się one dużą popularnością. Również poruszanie się spalinowymi jednośladami to nadal bardziej ekonomiczne i ekologiczne rozwiązanie niż samochód osobowy.

Coraz powszechniejsze powinny być mobilne usługi informacyjne dla podróżnych, które stanowią źródło kompleksowych informacji o podróży podczas jej trwania. Powinny one uzupełniać istniejące usługi informacyjne występujące od wielu lat w postaci tablic informacyjnych na peronach i wyświetlaczy umieszczanych w autobusach oraz pociągach. Mobilne usługi informacyjne podnoszą komfort podróży środkami transportu publicznego, a wie mogą one skłaniać podróżnych do podejmowania „ekologicznych wyborów" czyniąc zbiorowy transport atrakcyjniejszą alternatywą w stosunku do samochodu osobowego. Usługi tego typu wymagają zintegrowania komunikacji mobilnej, technologii bezprzewodowej, satelitarnej, internetowej oraz komputerowej.

Przyszłościowym rozwiązaniem jest również możliwość dokonywania płatności elektronicznych za miejski transport zbiorowy oraz parkowanie, a także pobieranie opłat w urzędach miejskich oraz innych jednostkach miejskich np. związanych z kulturą. Projekty wprowadzania elektronicznych kar miejskich przyniosą korzyści w postaci integracji transportu zbiorowego, przyczynią się do optymalizacji oferty przewozowej i łatwiejszego zarządzania cenami usług miejskiego transportu zbiorowego oraz mogą wpłynąć na podniesienie konkurencyjności całego regionu.

6. WNIOSKI

Należy stwierdzić, iż kreowanie zrównoważonego transportu w regionach turystycznych, powinno stanowić warunek konieczny dla dalszego rozwoju turystyki tych miejscowości. Zatłoczone ulice, utrudnienia w ruchu i związane z tym emisje zanieczyszczeń oraz emitowany hałas, negatywnie wpływają na środowisko naturalne, stanowiąc poważne problemy wielu miast, w których turystyka jest głównym źródłem rozwoju. Podstawowym warunkiem realizacji zrównoważonego transportu w turystyce jest dobra wola i chęć działania przedstawicieli administracji państwowej i samorządowej oraz przedstawicieli sektora usług turystycznych. Konieczne jest uwrażliwienie branży turystycznej i władz lokalnych na potrzebę budowania jakości ekologicznej swoich ofert oraz usług, poprzez dostosowanie się do zasad zrównoważonego rozwoju. Zrozumiałe jest również to, że w pojedynkę jednostki samorządu terytorialnego niewiele mogą osiągnąć, dlatego bardzo ważna jest wzajemna współpraca gmin oraz współpraca samorządów z podmiotami turystycznymi, która przyczyni się do aktywizacji turystycznej całego regionu. Aby współczesny transport zaspokajał potrzeby turystyki i lokalnej społeczności, a nie wpływał negatywnie na środowisko naturalne, potrzebne jest wypracowanie strategii oraz kompleksowych rozwiązań legislacyjnych wspierających zrównoważony rozwój turystyki i związanego z nią transportu.

7. BIBLIOGRAFIA

[1] Hącia E.: *Analiza funkcji turystycznej regionu zachodniopomorskiego jako generatora zapotrzebowania na przewozy*, [w:] Christowej Cz. (red.), *System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej, Szczecin 2010.

[2] Kronenberg J., Bergier T.: *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce*, Fundacja Sendzimira, Kraków 2010.

[3] Kuciaba E., Wysocka A.: *Efektywność społeczna transportu w świetle idei zrównoważonego rozwoju*, [w:] Michałowska M. (red.) *Efektywność transportu w teorii i w praktyce*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2010.

[4] Marcinkowski A.: Analiza kosztów zewnętrznych w służbie rozwoju zrównoważonego, [w:] Grądzki R., Matejun M., (red.), *Rozwój zrównoważony – zarządzanie innowacjami ekologicznymi*, MEDIA PRESS, Łódź 2009.
[5] Mendyk E., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Logistyki, Poznań 2009.
[6] Milewski D., *Przewozy turystyczne*, [w:] A. Panasiuk, *Gospodarka turystyczna*, PWN, Warszawa 2008.
[7] *Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: Emisji z transportu drogowego – konkretne środki służące przezwyciężeniu zastoju*. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2009/C317/04.
[8] *Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury.
[9] *W kierunku uczciwego i efektywnego systemu cen w transporcie. Opcje polityki dla internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w UE*, Zielona Księga, Komisja WE, Bruksela, COM (95) 691.
[10] www.intur.com.pl