

## BIULETYN KPZK PAN

Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk  
Zeszyt 274, rok 2019, s. 189-201

## ADAM PRZYBYŁOWSKI

Uniwersytet Morski w Gdyni,  
Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa,  
Katedra Zarządzania i Ekonomii;  
ul. Morska 81-87, 81-225 Gdynia; a.przybylowski@wpit.umg.edu.pl

**KSZTAŁTOWANIE JAKOŚCI ŻYCIA  
W MIASTACH W ASPEKCIE MOBILNOŚCI.  
STUDIUM PRZYPADKU PROJEKTU *CIVITAS DYN@MO***

**Abstract: Shaping Life Quality in the Cities in the Aspect of Mobility. *CIVITAS DYN@MO* Project Case Study.** In order to meet global challenges, cities must be governed efficiently, be compact, and as a result more sustainable, socially coherent, strong and competitive at economic level. Initiatives taken in favour of urban mobility may help in shaping of the global society, putting the main focus on the quality of life, citizens' needs and the principle of sustainable development. These actions aim at focusing citizens' attention on the need to improve air quality, decrease congestion in city's main streets, but most of all to invest in your own health and physical condition, which increases the level of citizens' life conditions, and in turn provides the city with considerable economic benefits. However, is it quite a challenge to ensure a sustainable urban mobility pattern which requires a high level of stakeholders' participation and establishing a detailed complex planning process. The aim of the paper is to present, based on the available literature and data sources and also survey research results, shaping life quality in the aspect of mobility in the context of current megatrends, taking as a case study the *CIVITAS DYN@MO* project implementation in the city of Gdynia.

**Keywords:** Life quality, local development, megatrends, sustainable mobility in cities and agglomerations.

**JEL codes:** O18, R42, Q56, Q01

## Wprowadzenie

Przed miastami stawiane są obecnie ambitne wyzwania na poziomie globalnym, europejskim i krajowym. Tematyka zrównoważonego rozwoju miast łączy w sobie bardzo wiele aspektów. Jakość życia we współczesnych miastach zależy m.in. od sprawnego systemu transportowego. Wyznacznikiem efektywności przepływu osób i towarów w ruchu miejskim jest niezawodność usług, a przede wszystkim czas i sprawność przemieszczania się, które w dzisiejszych czasach determinują sposób życia wielu użytkowników ruchu miejskiego. Nieustannie zmieniający się styl życia mieszkańców miasta, zwiększona potrzeba mobilności oraz konieczność sprawnego przepływu dóbr spowodowały, że obecnie działające systemy transportowe nie są w stanie przeciwdziałać powstającym problemom, takim jak: kongestia, hałas, zanieczyszczenie środowiska czy wypadki z udziałem pieszych. Mobilność miejska (zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju) ma znaczenie nie tylko dla miasta i miejskiej społeczności, ale także dla stosunków z państwami sąsiadującymi oraz globalnego społeczeństwa, które w coraz większym stopniu koncentruje się w aglomeracjach miejskich.

Celem publikacji jest ocena inicjatyw podjętych przez miasto Gdynia w ramach projektu unijnego CIVITAS DYN@MO związanych z kształtowaniem jakości życia w aspekcie mobilności, na tle oddziaływania aktualnych megatrendów. Przyjęto hipotezę, która zakłada, że działania podejmowane przez gdyńskich władarzy na rzecz równoważenia mobilności miejskiej uwzględniają potrzeby mieszkańców i przyczyniają się do poprawy jakości życia w Gdyni.

### 1. Równoważenie mobilności na rzecz podnoszenia jakości życia oraz założenia projektu *CIVITAS DYN@MO*

Jakość życia jest lub powinna być celem nadrzędnym wszelkich naszych indywidualnych działań, a w skali zbiorowej – każdej społeczności lokalnej, regionalnej, narodowej czy międzynarodowej (globalnej). W tym wymiarze fundamentalne znaczenie tej kategorii najczęściej przejawia się w strategii rozwoju budowanej na różnych poziomach, ukierunkowanych na jakość życia mieszkańców określonego obszaru. W badaniach jakości życia ważnym celem jest określenie jej poziomu zrównoważenia lub niezrównoważenia. W tym kontekście pojęcie zrównoważonej jakości życia oznacza zrównoważone docenianie i dostrzeganie całego bogactwa globalnej jakości, czyli równoważenia rozwoju fizycznego, psychicznego i duchowego (uczuciowego) [Borys 2018].

Istnienie związków pomiędzy poziomem życia w mieście (jakością życia) a impulsami rozwojowymi miast i zdolności ich do budowy przewag konkurencyjnych jest już dobrze wykazane i udowodnione [Szołtysek, Otręba 2012; Zenker *et al.* 2013; Zadroźniak 2016]. Miasto poprzez przestrzeń przymusza użytkowników do dokonywania wysiłków w zakresie przemieszczeń. Dolegliwości związane z dostępem do przestrzeni i z płynnością przemieszczeń, ze stopniem skomplikowania ułożenia tras i sposobów podróży, z kosztami osvajania przestrzeni, wpływają na stopień mobilności i poczucie jakości życia [Szołtysek, Otręba 2015]. Możliwości aktywnego i **świadomego kształtowania środowiska miejskiego** o wysokich walorach użytkowych, pozwalającego na zaspokajanie potrzeb i oczekiwań mieszkańców, staje się we współczesnym świecie coraz ważniejsza, ze względu na rosnące tendencje urbanizacyjne oraz wzrost wymagań człowieka wobec środowiska, w którym żyje [Radziszewska 2017].

Ponadto jednym z głównych wyzwań, przed jakim obecnie stoją wszystkie gospodarki, bez względu na ich wielkość i zaawansowanie w rozwoju lub transformacji, jest globalizacja i **ściśle związana** z nią regionalizacja [Jewtuchowicz, Rzeńca 2009]. Kluczowym czynnikiem rozwojowym w dobie powszechnej globalizacji gospodarki jest m.in. właśnie transport, który pozwala na łączenie się rynków, zwiększenie produkcji i aktywizację regionów wokół infrastruktury [Lopez-Ruiz *et al.* 2013]. Ponadto zaspokajają potrzeby komunikacyjne ludności, wspomaga aktywizację życia społeczno- gospodarczego, a także sprzyja rozwojowi turystyki [Pawłowska 2014].

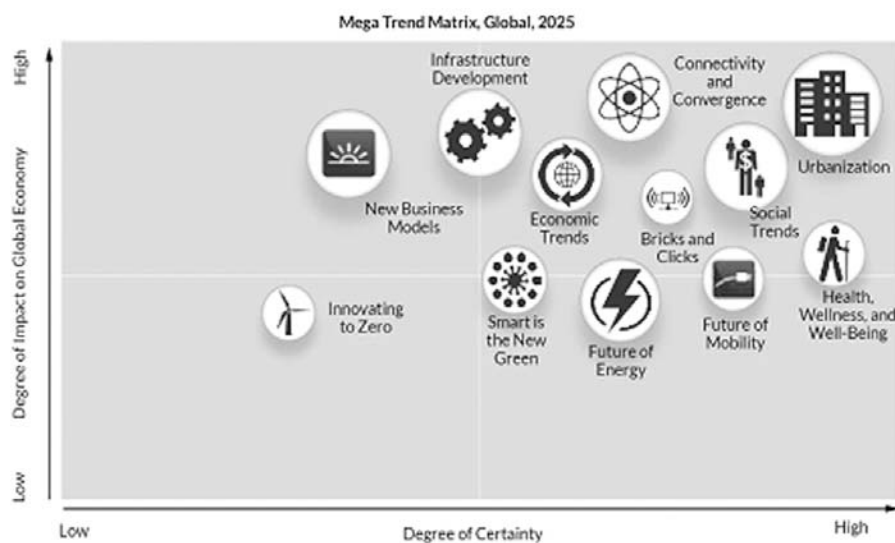
Transport pociąga za sobą zarówno gospodarcze, jak i społeczne, przestrzenne oraz środowiskowe skutki, w związku z czym wymaga zrównoważonego rozwoju [Banister 2008]. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO<sub>2</sub> i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport. Z powodu tego zjawiska gospodarka europejska ponosi straty blisko 100 mld EUR, co przekłada się na ok. 1% PKB. Na uwagę zasługuje realizacja dotychczasowych unijnych projektów mających na celu unowocześnianie i poprawę transportu miejskiego, m.in. CIVITAS II [Allen, Browne 2016], by przeciwdziałać tym negatywnym zjawiskom. Planowanie mobilności jest jednak skomplikowanym zadaniem ze względu na złożoność oraz sprzeczność czynników i potrzeb w tym procesie [Singh *et al.* 2009]. Dodatkowym utrudnieniem są kwestie polityczne i finansowe [Palmowski 2016].

Wyniki badań przeprowadzonych przez Frost i Sullivan wykazały, że do 2025 r. największy i najbardziej radykalny wpływ na biznes, kulturę i społeczeństwo będą miały megatrendy przedstawione na ryc. 1. Na podstawie rycin określić można, że dominującą pozycję mają zmiany technologiczne,

społeczno-demograficzne i ekologiczne. Wśród nich największe znaczenie dla miast ma urbanizacja, opisana w raporcie Frost i Sullivan jako *najpewniejszy i najbardziej wpływowy megatrend do 2025 roku* [Frost, Sullivan 2018]. Istotna dla współczesnych aglomeracji będzie przyszłość i kierunki rozwoju mobilności mieszkańców, których liczba, pod wpływem postępującej urbanizacji, będzie w miastach stale wzrastać [Freudental-Pedersen *et al.* 2019]. Będzie to wymagało zmiany paradygmatu w planowaniu mobilności, a także większej dbałości o jakość życia obywateli [Lehner *et al.* 2018].

Wychodząc naprzeciw omawianym wyzwaniom, w latach 2012-2016 podjęto realizację projektu CIVITAS DYN@MO (DYNamic citizens @ctive for sustainable MObility), finansowanego z 7. Programu Ramowego Komisji Europejskiej. Jego celem było wdrożenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności, a także wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy miastami biorącymi w nim udział (Akvizgran w Niemczech, Gdynia, Koprivnica w Chorwacji, Palma de Mallorca w Hiszpanii). W ramach tego projektu skoncentrowano działania w najważniejszych dziedzinach zrównoważonego transportu miejskiego, m.in. w ramach trzech kluczowych zagadnień [Projekt... 2016]:

- zrównoważone planowanie mobilności miejskiej;
- czyste i energooszczędne pojazdy;



Ryc. 1. Światowe megatrendy do 2025 r. oraz ich wpływ na globalną gospodarkę

Źródło: [Fros, Sullivan 2018].

- inteligentne systemy transportu ITS i technologie informacyjno-komunikacyjne ICT.

Efektem tego projektu stało się wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), usankcjonowane uchwałą Rady Miasta Gdynia. Ten plan nowej generacji opracowany został z wykorzystaniem technologii informacyjnej i modelowania. Zaangażowani do współpracy zostali również interesariusze, w tym społeczność lokalna. W ramach tej inicjatywy Gdynia miała na celu stworzenie modelu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej w Polsce. Plan ten zakładał utworzenie pierwszej w Gdyni strefy pieszej (projekt pilotażowy), a co się z tym wiąże zmniejszenie ruchu pojazdów w centrum miasta o 10%. W czasie trwania projektu wdrożono innowacyjne rozwiązania przyjazne środowisku, np. trolejbusy z alternatywnym źródłem energii, czy superkondensator na trakcji trolejbusowej, dzięki czemu zmniejszono ilość pobieranej przez autobusy energii [Mobilna Gdynia 2019].

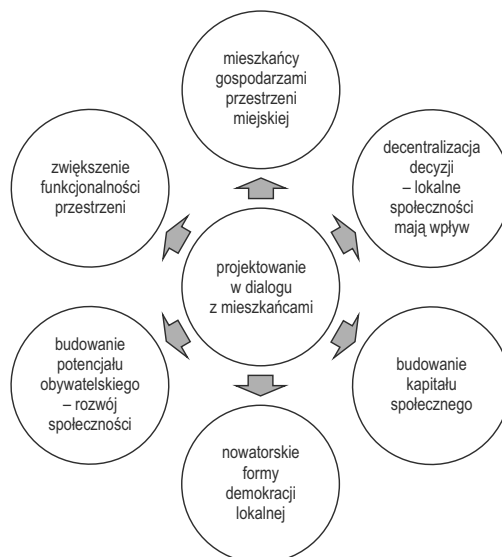
W ramach inteligentnych systemów transportowych (ITS) opracowano tzw. model transportowy Gdyni, umożliwiający zarządzanie ruchem i planowanie sieci transportowych oraz dokonanie wyboru najlepszych rozwiązań dla mobilności miejskiej. W omawianym projekcie wdrożono również system automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych, a także preselekcji wagi dla pojazdów ciężarowych.

W kontekście upowszechniania digitalizacji istotne było także utworzenie dla mieszkańców platformy internetowej „Mobility 2.0”, dzięki której zostali oni włączeni w proces planowania miejskiej sieci transportowej, a dla osób poruszających się głównie transportem zbiorowym – utworzenie pasów drogowych (buspasów).

Od 2010 r. gdyński samorząd inicjował (w konsultacji z mieszkańcami) różnego rodzaju innowacyjne społeczne projekty kształtujące przestrzeń publiczną [Mobilna Gdynia 2019]. Odbiorcami podejmowanych inicjatyw byli mieszkańcy osiedli, osoby starsze, niepełnosprawne itp. Każde z działań służyło budowie coraz skuteczniejszych sposobów komunikacji wólarzy miasta z mieszkańcami oraz kształtowaniu polityki i przestrzeni miasta w dialogu z użytkownikami (ryc. 2).

Również w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej duży nacisk położono na jego interaktywność, która obejmowała m.in. [Wołek 2016]:

- zaangażowanie społeczne;
- spotkania z interesariuszami;
- konsultacje publiczne;
- badania opinii na temat transportu;



Ryc. 2. Opis dobrej praktyki projektowania w dialogu z mieszkańcami

Źródło: [<https://docplayer.pl/6603998-Opis-dobrej-praktyki-sekr-b1-gdynia-pl.html>, 05.02.2019].

- społecznościowe projekty badawcze;
- dwukierunkową komunikację poprzez Web 2.0.

Konsultacjom społecznym został poddany także plan transportowy (plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2025) w celu poinformowania społeczności lokalnej o planowanych działaniach, prezentacji zaplanowanych rozwiązań organizacyjnych i inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, a także stworzenia mieszkańcom możliwości zgłaszania uwag czy wskazania rozwiązań preferowanych [Plan... 2016]. Dzięki nowoczesnym technologiom komputerowym i portalom internetowym mieszkańcy Gdyni mogą sprawdzać, na jakim etapie są realizowane prace planistyczne poszczególnych obszarów miasta.

## 2. Analiza wyników badań opinii mieszkańców Gdyni dotyczących kształtowania mobilności

W Gdyni – mieście portowym, atrakcyjnym również pod względem turystyki, rekreacji, a także warunków życia mieszkańców, wciąż widoczne są problemy związane z mobilnością miejską. Dotyczy to zwłaszcza deficytu miejsc parkingowych i **ścieżek rowerowych, nasilonego ruchu na drogach,**

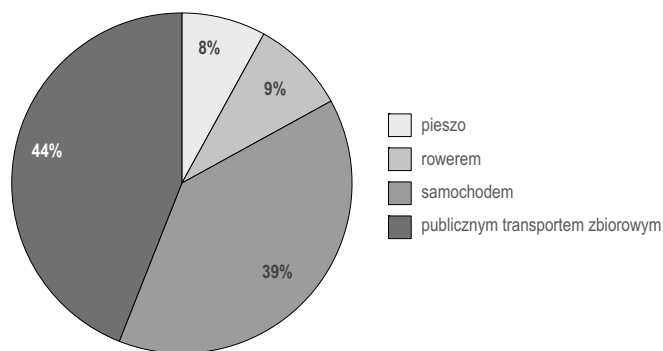
czy zanieczyszczenia środowiska spowodowanego wciąż zbyt dużą liczbą mieszkańców przemieszczających się po mieście samochodem. By ocenić efekty projektu *CIVITAS DYN@MO*, przeprowadzono pilotażowe badanie opinii wśród mieszkańców w odniesieniu do inicjatyw dotyczących kształtowania mobilności na rzecz podnoszenia jakości życia w mieście [Borys 2016].

Wśród 101 respondentów biorących udział w badaniu 53% stanowiły kobiety, 47% mężczyźni. Największy udział stanowiły osoby w wieku 21-30 lat (33%). Respondenci w wieku 31-40 lat stanowili 26% ankietowanych, a w wieku 41-50 lat – 22%. Nieco mniejszy odsetek stanowiła grupa respondentów w przedziale wiekowym 51-60 (13%). 1% respondentów należało do przedziału wiekowego 16-20, 2% stanowiły osoby powyżej 70 lat i 3% w przedziale wiekowym 61-70. 44% respondentów przemieszcza się w mieście publicznym transportem zbiorowym, natomiast 39% samochodem. Mniejszość korzysta z roweru lub wybiera podróże piesze (ryc. 3).

Respondenci pytani o wpływ inicjatyw podejmowanych przez miasto na określone czynniki w skali 1-5 (gdzie 1 oznacza mało istotny, a 5 bardzo istotny), najwyżej ocenili działania na rzecz publicznego transportu zbiorowego. Zauważalny dla respondentów jest również wpływ na jakość środowiska w mieście i **ścieżki rowerowe, najmniej zaś na strefy parkowania** (ryc. 4).

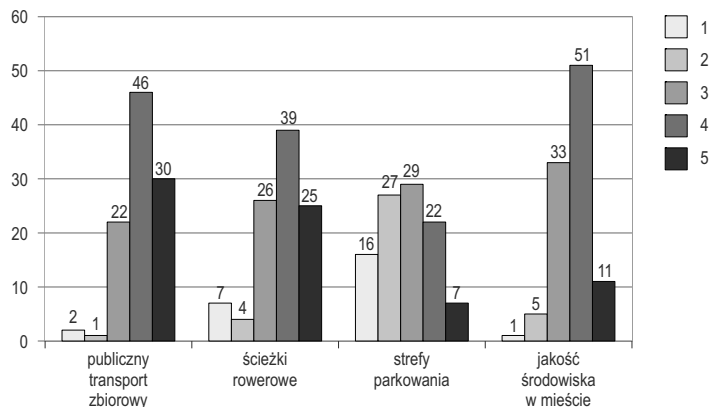
Wpływ podejmowanych przez miasto inicjatyw na czas przejazdu z punktu „A” do „B” znacznie wyżej ocenili respondenci poruszający się publicznym transportem zbiorowym (ryc. 5).

W celu określenia przydatności realizowanych i planowanych przez miasto inicjatyw oraz odniesienia się do faktycznych potrzeb mieszkańców, poproszono respondentów o ocenę określonych inicjatyw w skali od 1 do 5 (ryc. 6).

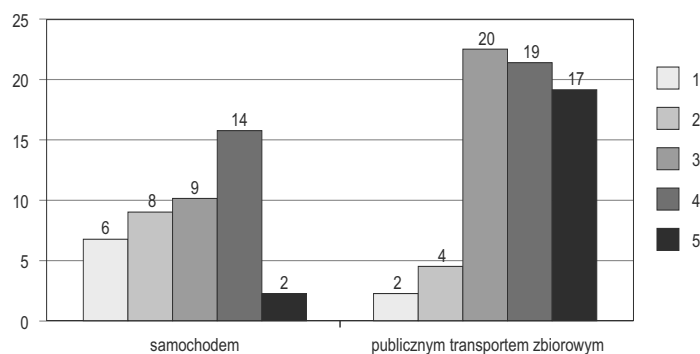


Ryc. 3. Podział respondentów ze względu na sposoby przemieszczania się po mieście

Źródło: Opracowanie własne (ryc. 3-8).



Ryc. 4. Ocena wpływu podejmowanych przez miasto inicjatyw na określone czynniki (w skali 1-5)

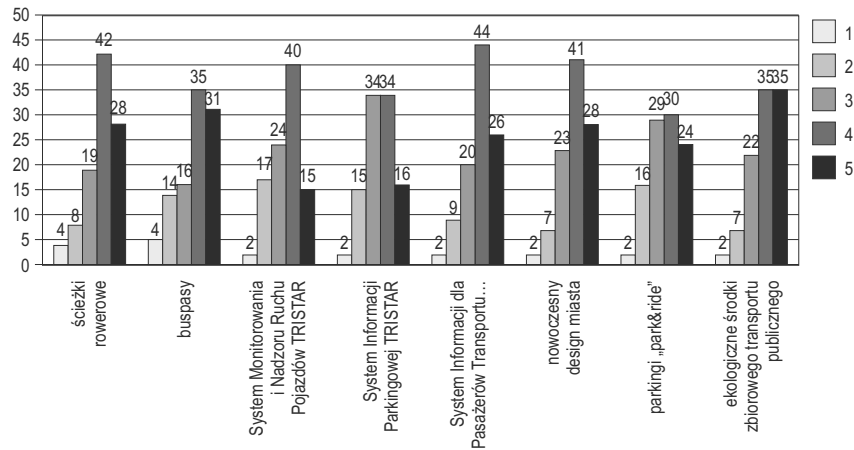


Ryc. 5. Ocena wpływu podejmowanych przez miasto inicjatyw na czas przejazdu samochodem/publicznym transportem zbiorowym (w skali 1-5)

Najwyżej ocenione zostały inicjatywy związane z ekologicznymi środkami transportu zbiorowego (średnia ocen 4,03), następnie nowoczesny *design* miasta (3,85) oraz System Informacji dla Pasażerów Transportu Zbiorowego TRISTAR (średnia ocen 3,82). Najniżej z kolei ocenione zostały parkingi „park&ride” (3,57) oraz System Monitorowania i Nadzoru Ruchu Pojazdów TRISTAR (3,40).

Dużą część respondentów zapytanych na czym powinny skupić się władze miasta w planowaniu kolejnych inicjatyw w ramach *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* wskazała parkingi (45%). Najmniejsza zaś, bo zaledwie 8%, wskazała *design* miasta (ryc. 7).

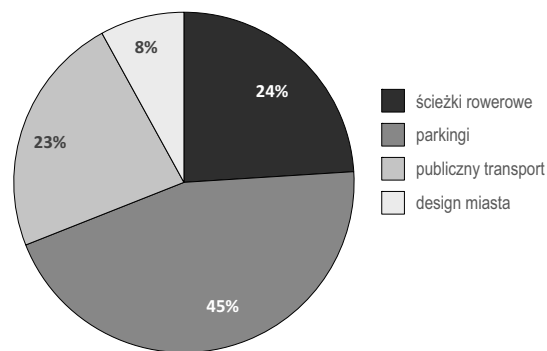




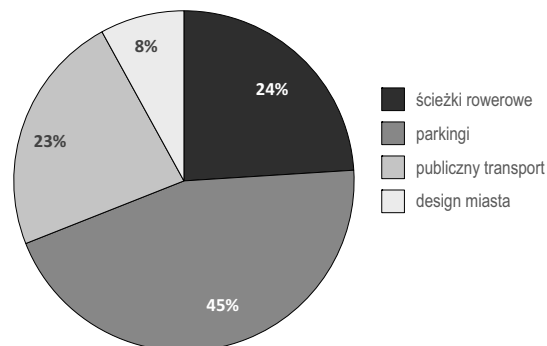
Ryc. 6. Opinia respondentów nt. przydatności realizowanych i planowanych inicjatyw wobec faktycznych potrzeb mieszkańców (w skali 1-5)

W celu sprawdzenia skuteczności środków przekazu informacji oraz promowania „Mobilnej Gdyni” i podejmowanych przez miasto inicjatyw, respondenci zapytani zostali o źródło, z którego dowiedzieli się o „Mobilnej Gdyni”.

Duża część zapytanych respondentów dowiedziała się o Mobilnej Gdyni z przeprowadzonej ankiety (27%) oraz od znajomych (24%). Informacje o akcjach organizowanych przez miasto, plakaty, ulotki oraz informacje umieszczane na portalu społecznościowym docierają do mniejszej części respondentów (ryc. 8).



Ryc. 7. Opinia respondentów na temat dalszego zakresu działań objętych Planem Zrównowazonej Mobilności Miejskiej



Ryc. 8. Skuteczność środków przekazu informacji dot. Mobilnej Gdyni

## Podsumowanie

Szanse rozwojowe miast są bezpośrednio związane z satysfakcją, jakiej dostarczają one ich użytkownikom przez wykonywanie funkcji miejskich. Dotyczy to m.in. sprawności pokonywania przestrzeni jako jednego z wymiarów waloryzacji samych miast, a zarazem jakości życia mieszkańców, ale też przyjezdnych. Rozwój miast związany jest zwłaszcza z dostosowaniem oferty usług miejskich do potrzeb perspektywicznych mieszkańców [Szołtysek, Otręba 2015], którzy przysporzą miastu korzyści konkurencyjnych.

W opracowaniu zaprezentowano wyniki badań zrealizowanych celem poznania opinii mieszkańców Gdyni na temat przydatności podejmowanych przez miasto inicjatyw oraz opinii na temat faktycznych potrzeb. Przyjętą hipotezę zweryfikowano pozytywnie. Większość badanych respondentów pozytywnie ocenia inicjatywy podejmowane przez miasto oraz ich wpływ na jakość życia. Działania podejmowane na rzecz publicznego transportu zbiorowego w dużej mierze zaspokajają potrzeby mieszkańców. Uwagi wymagają zaś miejsca parkingowe oraz rozbudowa sieci ścieżek rowerowych. Systemy typu TRISTAR służące m.in. do wspomaganie, monitorowania oraz koordynacji ruchu drogowego odgrywają istotną rolę w funkcjonowaniu transportu i jego bezpieczeństwie. Jego upowszechnianie i stałe usprawnianie pozwoli na ciągłą obserwację miejsc o wysokim natężeniu ruchu wspomagając dalsze procesy decyzyjne i planowanie w odniesieniu do równoważenia mobilności. System pozwoli również zminimalizować kongestię w układzie drogowym miasta.

W przyszłości warto skupić się na strukturze przestrzennej miasta, która często ma wpływ na wydłużanie się podróży mieszkańców z miejsca zamieszkania do pracy. Powstawanie nowych osiedli na terenie miasta i na jego

obrzeżach wymaga także rozplanowania sieci komunikacyjnych. Dużą rolę w rozwoju przestrzennym miasta, ale też w zwalczaniu narastającej kongestii w mieście, miałyby stworzenie węzłów komunikacyjnych powiązanych z lokalizacjami przedsiębiorstw i obiektami infrastruktury społecznej. Rozwiązania przekonujące mieszkańców do zmiany przyzwyczajeń transportowych, rozwiązałyby także problem miejsc parkingowych w mieście na rzecz osób, które nie mają możliwości zastąpienia samochodu innym środkiem transportu. W efekcie podniosłyby one jakość życia w mieście, wychodząc naprzeciw megatrendom dotyczącym zmian technologicznych, społeczno-demograficznych i ekologicznych.

## Literatura

- Allen J., Browne M., 2016, *Sustainability Strategies for City Logistics*, [<http://ebooks.narotama.ac.id>].
- Banister D., 2008, *The Sustainable Mobility Paradigm*. "Transport Policy", t. 15, wyd. 2.
- Borys E., 2016, *Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na przykładzie miasta portowego Gdynia*. Praca magisterska, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia.
- Borys T. (red.), 2018, *Od statystyki do jakości życia: księga jubileuszowa dedykowana profesorowi Tadeuszowi Borysowi*. UE we Wrocławiu, Wrocław.
- Freudental-Pedersen M., Kesselring S., Servou E., 2019, *What is Smart for the Future City? Mobilities and Automation*. *Sustainability* 2019, 11, 221; doi:10.3390/su11010221.
- Frost L. A., Sullivan D. L., 2018, *World's Top Global Megatrends to 2025 and Implications to Business, Society and Cultures*, [<https://www.slideshare.net/polenumerique33/frost-sullivan-worlds-top-global-mega-trends-to-2025-and-implications>, 05.12.2018].
- Jewtuchowicz A., Rzeńca A., 2009, *Współczesne wyzwania miast i regionów*. Wyd. UŁ, Łódź.
- Lehner A. et al., 2018, *Can ISO-Defined Urban Sustainability Indicators Be Derived from Remote Sensing: An Expert Weighting Approach*, April 2018, *Sustainability* 10(4):1268, DOI: 10.3390/su10041268.
- Lopez-Ruiz H. G., Christidis P., Demirel H., Kompil M., 2013, *Quantifying the Effects of Sustainable Urban Mobility Plans*. Report EUR 26123, Joint Research Center.
- Lorens P., 2013, *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- McLaren D., Agyeman J., 2015, *Sharing Cities: A Case for Truly Smart and Sustainable Cities*. (MIT Press).

- Mobilna Gdynia*, 2019, portal miejski, [<https://www.gdynia.pl/gdynia-mobilna,7582/aktualizacja-planu-zrownowazonej-mobilnosci-dla-gdyni,536524>, 2019-05-05].
- Palmowski T. (red.), 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej: Konkurencyjność gospodarki. Warunki życia. Spójność społeczna i terytorialna*. Uniwersytet Gdański, „Bernardinum”, Gdańsk-Pelplin.
- Pawłowska B., 2014, *Zrównoważony rozwój transportu warunkiem wzrostu dobrobytu społecznego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego*. Logistyka, 2.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni*, 2016, Gdynia.
- Projekt CIVITAS DYN@MO w Gdyni*, 2013.
- Przybyłowski A., 2018, *E-mobilność jako nowoczesna koncepcja rozwoju lokalnego*, [w:] *Wehikule Rozwoju Lokalnego i Regionalnego. Nowe perspektywy poznawcze i idee strategiczne*, A. Klasik, F. Kuźnik (red.). Studia KPZK PAN, t. CLXVI, Warszawa: 73-81.
- Radziszewska A., 2017, *Wyzwania dla kształtowania jakości życia w miastach w świetle rozwoju koncepcji smart city*. Prace Naukowe, *Nowe praktyki rozwoju lokalnego i regionalnego*, UE w Katowicach, Katowice.
- Singh R. K., Murty H. R. Gupta S. K. Dikshit A. K., 2009, *An Overview of Sustainability Assessment Methodologies*. Ecological Indicators, t. 9, wyd. 2, March: 189-212.
- Szołtysek J., Otręba R., 2012, *Zarządzanie miastem a sukces miasta*, [w:] *Logistyka. Współczesne wyzwania*, J. Szołtysek, B. Detyna (red.). Nr 3, PWSZ, Wałbrzych.
- Szołtysek J., Otręba R., 2015, *Wieloaspektowa analiza czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście – jako przesłanka tworzenia polityki logistycznej miasta*. „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu”, nr 383: 166-186.
- Territorial Agenda of the European Union 2020. Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions*, 2011, Godollo.
- Top 20 Global Mega Trends and Their Impact on Business, Cultures and Society*, Frost & Sullivan, b.m.w, b.r.w., [<https://www.thegeniusworks.com/wp-content/uploads/2016/01/Megatrends-2025-Frost-and-Sullivan.pdf>] [dostęp: 02.03.2019].
- UNEP, 2010, *Share the Road: Investment in Walking and Cycling Road Infrastructure*, [<http://www.unep.org/transport/sharetheroad/PDF/SharetheRoadReportweb.pdf>], t. 5, wyd. 1, January, 2000.
- Wołek M. (red.), 2016, *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni 2016-2025*. Uchwała nr XXV/629/16, Rady Miasta Gdyni z 26 października 2016 r., Monitor Rady Miasta Gdyni 2016, poz. 281.
- WUP-2014*, 2016, *World Urbanization Prospects, the 2014*, [<http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>].

Zadrożniak M., 2016, *Jakość życia w mieście*, [w:] *EkoMiasto#Społeczeństwo. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, A. Rzeńca (red.). Wyd U.Ł., Łódź : 21-38.

Zenker S., Eggers F., Farsky M., *Putting a Price Tag on Cities: Insights into the Competitive Environment of Places*. *Cities*, 30 (2013):133-139, 10.1016/j.cities.2012.02.002

[<https://docplayer.pl/6603998-Opis-dobrej-praktyki-sekr-b1-gdynia-pl.html>, 05.02.2019].

[<http://www.civitas.eu/content/gdynia>, 28.05.2016 r.].

[<http://www.mobilnagdynia.pl/m-projekty/civitas-dyn-mo/120-o-projekcie-civitas-dyn-mo-2>, 28.05.2016 r.].

[<https://www.gdynia.pl/gdynia-mobilna,7582/aktualizacja-planu-zrownowazonej-mobilnosci-dla-gdyni,536524>, 2019-05-05.].