

Jacek SZOŁTYSEK

IDENTYFIKACJA MIEJSKICH POTRZEB TRANSPORTOWYCH I KOMUNIKACYJNYCH PRZESŁANKĄ PODEJMOWANIA DECYZJI PRZEZ WŁADZE MIAST

Streszczenie. Referat poświęcony jest kwestiom identyfikacji potrzeb transportowych i komunikacyjnych w mieście w celu ułatwienia władzom miasta podejmowania decyzji, mających na celu zmniejszanie dolegliwości, jakie odczuwają mieszkańcy z powodu funkcjonowania w mieście transportu i komunikacji. Świadomość potrzeb transportowych pozwala również na podejmowanie działań o charakterze prewencyjnym, niedopuszczającym bądź zmniejszającym intensywność występowania niepożądanych zjawisk transportowych.

THE IDENTIFICATION OF CITY TRANSPORTATION AND PUBLIC TRANSPORT NEEDS AS CIRCUMSTANCE FOR MAKING DECISION PROCESS BY CITY GOVERNMENT

Summary. The paper deals with problems of identification transportation and public transport needs in the city. This knowledge may be useful for city government in making decisions on transport issues. These decisions have to eliminate all the trouble transport activities make to citizens and prevent causing such troubles in the future.

1. WSTĘP

Wszelkie przemieszczania odbywają się w czasie i przestrzeni. Czas jest zasobem nieodnawialnym, a przestrzeń coraz bardziej zasobem ograniczonym. Około 17% swego życia użytkownikowie czasu na czekanie, wobec czego skrócenie tego czasu oznacza nie tylko dla niego pozyskanie czasu dla produktywności.¹ Zaspokajanie potrzeb użytkowników miast w zakresie przemieszczania staje się więc istotnym wyzwaniem dla tych podmiotów, które realizują usługi transportowe i komunikacyjne w mieście.

¹ Rzeczyński B.: Technologia i logistyka transportu a dynamika przestrzeni ekonomicznej miasta, Logistyka 2/2004, s.15

2. TRANSPORT I KOMUNIKACJA W MIEŚCIE

2.1. Transport, system komunikacyjny a miasto

Rozwój motoryzacji umożliwia zaspokojenie *potrzeb transportowych użytkowników miasta*. Pod wpływem tych procesów kształtują się złożone i wielostronne związki między zagospodarowaniem przestrzennym i transportem. *Transport i komunikacja to integratory podstawowych funkcji miasta, stąd ich sprawne funkcjonowanie jest jednym z głównych zadań, realizowanych przez miasto*. W tym aspekcie równie istotnym integratorem jest informacja, towarzysząca wszelkim procesom przepływów.

Zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodków zurbanizowanych, zwłaszcza tych zajmujących duże obszary (*aglomeracje, konurbacje, megapolis*), należy do problemów trudnych i przysparzających *urbanistyce* wielu problemów. Źródłem tych kłopotów jest przede wszystkim brak zgodności pomiędzy strukturami przestrzennymi ośrodków zurbanizowanych i funkcjonującymi w ich obrębie strukturami *systemów transportowych*, z czego wynika konieczność właściwego planowania nowych i modernizacji już istniejących miast i ich systemów komunikacyjnych². Problemy te urbanistyka może rozwiązywać przy wsparciu logistyki, poprzez wykorzystanie sugestii nowych lokalizacji tych elementów infrastruktury, które w najwyższym stopniu decydują o nieadekwatności wspomnianych struktur³.

Problematykę związków transportu i miast można rozpatrywać w wielu aspektach. Z transportowego punktu widzenia zagadnienia te dzieli się na dwie grupy i rozpatruje związki transportu miejskiego oraz transportu międzymiejskiego z siecią osiedleńczą.

Transport miał i nadal ma wpływ na lokalizację i wzajemne rozmieszczenie miast⁴. Wiąże się to z tak zwaną lokalizacją generalną miasta, obejmującą położenie geograficzne i komunikacyjne. Przez położenie komunikacyjne należy rozumieć lokalizację miasta względem aktualnej sieci komunikacyjnej. Konieczne jest jednak uwzględnienie faktu, iż rola określonego położenia komunikacyjnego miasta ulega zmianom zależnym od rozwoju sieci komunikacyjnej i środków transportu. Rewolucyjną rolę w transporcie odegrał transport kolejowy, którego rozwój przyczynił się do szybkiego rozkwitu bądź też upadku znaczenia wielu miast. Natomiast rozwój transportu samochodowego wpłynął głównie na zmianę ich struktury przestrzennej i zasięgu oddziaływania.

W warunkach kolejowo-samochodowego systemu komunikacyjnego wzrósł promień obsługi regionalnej miast, a równocześnie nastąpiło rozrzedzenie się sieci miejskich ośrodków regionalnych. Rozwój transportu wpłynął w dużym stopniu na lokalizację wielu miast, jak również na krystalizację ich funkcji; nie pozostał on także bez wpływu na rozwój samego miasta. W szczególności widoczne stały się problemy centrów miast, dokąd w naturalny sposób zdążali zarówno mieszkańcy, jak i podmioty o charakterze administracyjnym, kultu religijnego, handlowym i wytwórczym, stając się źródłami ruchu, generując przepływy zarówno towarów, jak i użytkowników miast. Dynamiczny rozwój tych procesów powodował coraz większą lukę między charakterem tych procesów a strukturą miasta. Wpływ komunikacji na rozwój i zmiany w mieście należy rozpatrywać z punktu widzenia zmiany przestrzeni, liczby ludności i kształtu. Czynnikiem komunikacyjny jest jednym z istotnych

² S.Dziadek: Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych, PWN, Warszawa 1991, s. 7.

³ Interesujący przykład takiego wpływu zaprezentowany został przez autorów australijskich – Ch. Kauffmana i W.Morissa w: Kauffman Ch., Moris W.: Policy Mechanisms to Influence Location Choices, OECD Workshop on Land-use Planning for Sustainable Urban Transport: Implementing Change, Linz, Austria 23-24 września 1998, s.5, oraz: Naess P.: Government Action to Guide Land-use and Urban Development, OECD Workshop on Land-use Planning for Sustainable Urban Transport: Implementing Change, Linz, Austria 23-24 września 1998, s.5

⁴ Co nie oznacza, że w każdym przypadku o lokalizacji miasta decydował transport.

progów rozwoju miasta. Logistyka miejska może być pomocna w rozwiązaniu problemu ruchu w centrach miast, zwłaszcza tych większych, które spełniają wiele różnych funkcji. Porządkuje ona czasowo-przestrzenny przepływ różnych strumieni indywidualnego ruchu samochodowego (osobowego, dostawczego, wywozowego, a nawet tranzytowego), zbiorowego autobusowego i tramwajowego przez śródmieście. Może także pomóc w rozwiązaniu problemów związanych ze zbyt dużym natężeniem samochodowego transportu dostawczego na terenie miast.

Transport był i jest jednym z kluczowych czynników rozwoju przestrzennego aglomeracji. Jego wpływ na przestrzenny rozwój miasta wiąże się ze zmianami dostępności komunikacyjnej jego poszczególnych punktów, natomiast szybkość przewozu, a w efekcie czas przejazdu, ograniczają odległości przemieszczeń, a tym samym obszar miasta. Zwiększenie zasięgu oddziaływania poprzez wprowadzenie nowych środków transportu często jest równoznaczne ze wzrostem przestrzennym miasta i zmianami jego granic. Według W. Pięcińskiego w zależności od rodzaju komunikacji powierzchnia miasta może wynosić:⁵

- miasto o ruchu pieszym – 12 km²,
- miasto z komunikacją miejską – 76 km²,
- miasto z szybką koleją miejską – 450 km²,
- miasto o ruchu samochodów osobowych – 700 km².

Doświadczenie wskazuje jednak, że miasta o wymienionych rodzajach komunikacji rozwinęły się znacznie bardziej, niż to wskazują szacunki wymienione powyżej.

Generalnie potrzeby transportowe⁶ użytkowników miast można podzielić na dwie obszerne grupy:

- potrzeby zgłaszane wobec transportu pasażerskiego – wynikające z chęci lub konieczności przemieszczania się osób z miejsca początkowego podróży do miejsca końcowego, z wykorzystaniem środka transportu. W takim przypadku używać będziemy określenia „komunikacja”, by odróżnić przewozy ładunków od przewozów osób,
- popytu na przewozy towarowe – związane z działalnością produkcyjną, usługową, handlową czy potrzebami użytkowników, którzy nie są w stanie dokonać przewozu towarów środkami komunikacji pasażerskiej.

Złożoność i wielorolowość powiązań transportu z innymi zjawiskami społecznymi uzależnia poznanie istoty tego zjawiska nie tylko od znajomości jego cech wewnętrznych, ale także i czynników oddziałujących spoza sfery działalności transportowej. Jedne i drugie bowiem w konkretnym przypadku stanowią nie tylko przesłanki wywołujące, ale w dominującej mierze przesądzające o potrzebie, randze i przebiegu procesu transportowego⁷. Przebieg procesu transportowego zależny jest od przejawów potrzeb pierwotnych – sam proces transportowy ma więc charakter wtórny. P. Małek stwierdza, że prawo wtórności potrzeby przewozowej wskazuje, iż potrzeba usługi przewozowej nie występuje samoistnie, jako zapotrzebowanie na przemieszczanie z miejsca na miejsce. Wynika ona z innych potrzeb, związanych z zaspokojeniem wymogów życia gospodarczego i rozwoju duchowego ludności⁸.

⁵ W. Pięciński: Komunikacja jako czynnik kształtowania miasta, „Miasto” 1977 nr 1, s. 15.

⁶ Potrzeby transportowe związane są z procesami transportowymi. Często w literaturze spotykamy się z zamiennym stosowaniem pojęcia transport a przewóz. Proces transportowy wiąże się jednak z przemieszczaniem ładunków z miejsc produkcji do miejsc konsumpcji oraz osób z początkowych do końcowych punktów podróży i wymaga on realizacji zespołu różnorodnych czynności, które występują w określonej kolejności czasowej, są ze sobą powiązane i w sumie składają się na proces transportowy. Proces przewozowy jest pojęciem węższym od procesy transportowego i obejmuje tylko ten zakres czynności, które wiążą się z czynnym i biernym zaangażowaniem taboru przewozowego określonej gałęzi transportu.

⁷ Roszko K.: Warunki komunikacyjne jako czynnik kształtujący ruchliwość mieszkańców, Instytut Urbanistyki i Architektury, Katowice 1971, s.5.

⁸ Małek P.:Ekonomia transportu, PWE, Warszawa 1969.

2.2. Potrzeby przewozowe w mieście

Chcąc zbadać, w jaki sposób kształtują się przepływy w obrębie miasta, traktując transport jako zjawisko wtórne, wywołane przez elementy pierwotnego oddziaływania, należy rozpatrzyć, co jest bezpośrednią przyczyną wywołującą potrzebę transportową. M. Madejski określa tę przyczynę jako brak koniecznej lub zamierzonej jedności przestrzeni pomiędzy elementami niezbędnymi dla dowolnej działalności ludzkiej⁹. Pomiędzy poszczególnymi ośrodkami zurbanizowanymi bądź ośrodkami mieszkaniowymi lub gospodarczymi istnieje więź komunikacyjna, która polega na wymianie osób i towarów. Wymiana osób odbywa się w ramach dojazdów do pracy i szkół, po zakupy, podróży służbowych lub też wyjazdów rekreacyjno-wypoczynkowych. Inni autorzy dzielą cele podróży na zawodowe, bytowe, rekreacyjne i pozostałe¹⁰. Potrzeby przewozowe wynikające z celów zawodowych odznaczają się największą koncentracją w czasie, stabilnością rozkładu przestrzennego oraz największą częstotliwością i regularnością¹¹. Przemieszczanie się tych strumieni pasażerskich może się odbywać różnymi środkami transportu, w zależności od istniejącego wyposażenia poszczególnych ośrodków w infrastrukturę techniczną. Przewozy ładunków masowych i drobnicy odzwierciedlają natomiast proces wymiany towarów i są to zazwyczaj przewozy pomiędzy zakładami (surowce, półfabrykaty, maszyny itp.) bądź miejscami produkcji i zbytu. Właśnie przemieszczenia osób lub ładunków są podstawą kształtowania się więzi komunikacyjnych, których intensywność i natężenie zależy od wielu czynników, do których zalicza się przede wszystkim: wielkość i rangę ośrodka zurbanizowanego w regionie, odległość pomiędzy poszczególnymi ośrodkami oraz stan techniczny infrastruktury łączącej te ośrodki¹². Kształtowanie się przepływów w miastach ma bezpośredni wpływ na stopień uciążliwości, jakie stwarza transport dla użytkowników miast oraz na odczuwany poziom satysfakcji z życia w mieście. Stąd działania mające na celu zmniejszenie tychże dolegliwości muszą uwzględniać czynniki, które kształtują potrzeby przewozowe. Miejskie potrzeby przewozowe kształtowane są przez wiele powiązanych ze sobą czynników, do których można zaliczyć między innymi:

- wielkość aglomeracji miejskiej, w tym liczbę ludności, obszar miasta i jego kształt,
- strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta, a zwłaszcza przestrzenną rozbieżność między miejscami zamieszkania a miejscami pracy,
- stopień aktywności ludności,
- strukturę demograficzno-społeczną ludności, szczególnie zaś strukturę według wieku i statusu społeczno-zawodowego,
- poziom dochodów ludności,
- ilość czasu wolnego ludności¹³.

Wiele studiów poświęcono czynnikom wpływającym na transport w miastach i zachowania komunikacyjne ich mieszkańców. Ch. Just¹⁴ zwraca uwagę na to, że nie brano w nich pod uwagę wpływu, jaki ma szybka zmiana liczby i struktury społecznej mieszkańców. Te zmiany są uzależnione od takich czynników, jak migracja czy przyrost naturalny, na które z kolei oddziałują aspekty kulturowe, bezpieczeństwo socjalne i sytuacja ekonomiczna. Generalnie można stwierdzić, że wraz ze wzrostem dobrobytu zmienia się sposób zaspokajania potrzeb komunikacyjnych poprzez zmianę struktury – transport prywatny – na niekorzyść transportu publicznego, nie zmienia się jednak zapotrzebowanie na przemieszczanie. W miastach, z

⁹ Madejski M., Lissowska E.: *Badania analityczne transportu samochodowego*, WKiŁ, Warszawa, 1970.

¹⁰ Rydzkowski W.: *Wojewódzka-Król K. (red.), Transport*, PWN, Warszawa 1997, s. 240.

¹¹ Wyszymirski O.: *Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej*, Uniwersytet Gdański 1997, s. 30-31.

¹² Dziadek S., *Systemy...*, op. cit., s. 74.

¹³ Golebska E.: *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa 1999, s. 312.

¹⁴ Just Ch.: *Traffic in cities*, Internationales Verkehrswesen.2003, nr 6, s. 277-280.

których następuje migracja młodego pokolenia, zaś udział starszego pokolenia wzrasta, maleje zapotrzebowanie na przemieszczanie się. Tego typu informacje demograficzne winny być brane pod uwagę przy projektowaniu rozwiązań komunikacyjnych w miastach, zaliczanych do pomocniczych procesów logistycznych.

Do charakterystycznych cech potrzeb przewozowych w mieście należą: koncentracja w układzie miejsc powstawania i celów podróży, cykliczność występowania, której wyrazem są szczyty przewozowe oraz duża różnorodność. Wszystkie one stwarzają dodatkowe wymagania w zakresie organizacji ich zaspokajania w ramach logistyki miejskiej. Obecnie powstają nowe projekty w dziedzinie optymalizacji transportu na terenie aglomeracji.

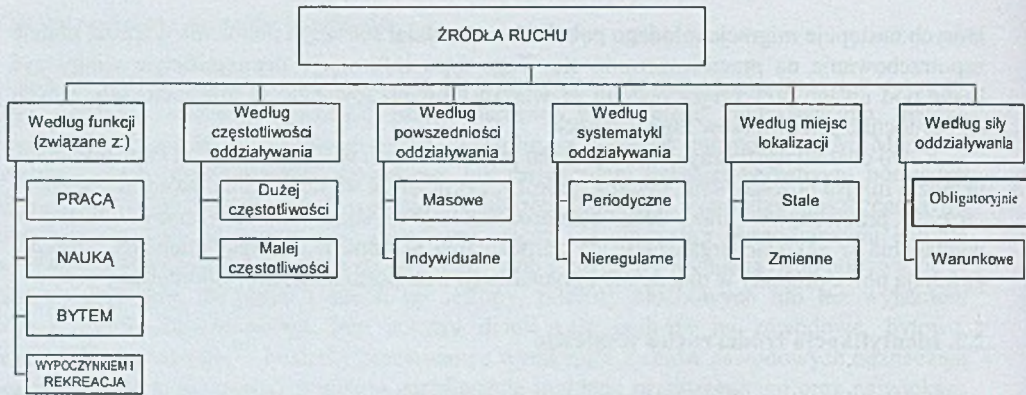
2.3. Identyfikacja źródeł ruchu w mieście

W celu zidentyfikowania potrzeb transportowych i komunikacyjnych, występujących w mieście, autor uznał za niezbędne zidentyfikowanie źródeł ruchu. Źródłem ruchu nazywamy pierwotną przyczynę wywołującą przemieszczenie. Pierwotną przyczynę można odnieść do zlokalizowania miejsca stanowiącego końcowy punkt ruchu określonego elementu, który wywołał przemieszczanie. Źródłem ruchu osobowego jest miejsce o określonej funkcji, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby realizującej w nim określony cel, którego osiągnięcie uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia¹⁵. Identyfikacja źródeł ruchu, niezbędna z punktu widzenia autora, by dokonywać ewentualnych modyfikacji przepływów celem zmniejszenia dolegliwości związanych z kongestią, będzie ułatwiona, jeżeli dokonana zostanie wcześniejsza identyfikacja ich cech strukturalnych. Struktura źródeł ruchu została przedstawiona na rysunku 1. Zaprezentowany system klasyfikacji źródeł ruchu wydaje się być uniwersalny – dotyczy zarówno przewozu osób, jak i ładunków. W obrębie miasta podział wg funkcji sprowadza się do zaspokajania potrzeb użytkowników w zakresie pracy, nauki, spraw bytowych i szeroko pojętego czasu wolnego¹⁶.

Częstotliwość oddziaływania pozwala rozgraniczyć *stałe źródła ruchu* od *źródeł o sporadycznym oddziaływaniu*. Powszechność oddziaływania pozwala wyodrębnić źródła masowego ruchu od źródeł indywidualnych. Systematyczność oddziaływania źródeł ruchu wskazuje na grupę źródeł periodycznych oraz o nieregularnym oddziaływaniu. Źródła ruchu ponadto mogą posiadać stałą lokalizację bądź zmienną, zaś siły oddziaływania mogą mieć charakter obligatoryjny (bezwzględne siły), bądź fakultatywny. Źródła ruchu mogą oddziaływać na wszystkie grupy użytkowników bądź na wybrane, ponadto intensywność ich oddziaływania może być zależna np. od pory dnia, obecności innych alternatywnych źródeł. W tabeli 1. przedstawione zostały możliwe konfiguracje stałych połączeń transportowych i komunikacyjnych w układzie funkcjonującej w mieście infrastruktury. Przy określaniu połączeń omińnięte zostały wszelkie połączenia wewnątrz pojedynczych struktur oraz połączenia przypadkowe „ad hoc”, przykładowo pomoc pogotowia ratunkowego, straży pożarnej czy inne o charakterze nieregularnym.

¹⁵ Roszko K.: Warunki komunikacyjne jako czynnik kształtujący ruchliwość mieszkańców, Instytut Urbanistyki i Architektury, Katowice 1971, s.21.

¹⁶ wypoczynk, sport, rekreacja, kultura i in.



Rys. 1. Struktura źródeł ruchu według różnych kryteriów klasyfikacyjnych

Fig. 1. Sources of movement structure by different classification criteria

Źródło: Roszko K.: Warunki komunikacyjne jako czynnik kształtujący ruchliwość mieszkańców, Instytut Urbanistyki i Architektury, Katowice 1971, s.23

Tabela 1

Stałe połączenia transportowe i komunikacyjne wewnątrz systemu miasta według źródeł ruchu

Infrastruktura	Przemysłowa	Wynoczynkowa	Usługowa	Kultura Edukacja	Bezpieczeństwo	Zdro-wotna	Ochrona środowiska
Mieszaniowa	X	X	X	X	X	X	X
Przemysłowa			X		X	X	X
Wypoczynkowa			X	X	X		X
Usługowa	X	X		X	X	X	X
Kultura, Edukacja		X	X		X		X
Bezpieczeństwo	X	X	X		X		
Zdro-wotna					X		
Ochrona środowiska	X	X	X			X	

Źródło: Opracowanie własne

Przedstawione w tabeli 1. połączenia nie są symetryczne, tzn. nie zawsze połączeniom typu $A \rightarrow B$ towarzyszą połączenia zwrotne typu $B \rightarrow A$. Źródło ruchu może bowiem znajdować się w punkcie B, zaś w punkcie A może źródło ruchu nie występować. Prezentując połączenia o charakterze stałym, autor nie przesądza o kompletności przedstawionych związków komunikacyjnych i transportowych. Spełniona jednak zostaje intencja autora, mająca na celu przedstawienie złożoności zarówno systemu realizowanych połączeń, jak i różnorodności źródeł ruchu, znajdujących się w obrębie miasta. Tabela 2. prezentuje przykładowe stałe okresowe źródła ruchu o dużej częstotliwości z podziałem na miejsce ich występowania oraz na połączenia komunikacyjne i transportowe. Autor zaznacza, że możliwe jest szersze spektrum źródeł ruchu, lecz przy założeniu, że celem zestawienia jest prezentacja typowych przykładowych przyczyn przemieszczania, taki dobór wydaje się być wystarczający.

Tabela 2

Stale periodyczne źródła ruchu usytuowane w wybranych układach infrastruktury miasta

INFRASTRUKTURA	POTRZEBY PRZEMIESZCZANIA		PRZYKŁADOWE PRZYCZYNY	
	KOMUNIKACJA	TRANSPORT	KOMUNIKACJA	TRANSPORT
MIESZKANIOWA	TAK	TAK	Dojazd mieszkańców do miejsc zamieszkania	Dowóz ładunków (np. mebli, materiałów remontowych czy inwestycyjnych)
PRZEMYSŁOWA	TAK	TAK	Dojazd użytkowników do miejsc pracy	Dostawy materiałów, surowców, półproduktów
WYPOCZYNKOWA	TAK		Dojazd użytkowników do miejsc rekreacji, sportu,	
USŁUGOWA	TAK	TAK	Dowóz użytkowników do urzędów	Dowóz zaopatrzenia do sklepów
KULTURA, EDUKACJA	TAK		Dowóz użytkowników do szkół, uczelni wyższych, teatrów, kin	
BEZPIECZENSTWA	TAK		Dowóz do pogotowia ratunkowego, interwencje policji, straży miejskiej	Interwencje straży pożarnej, pogotowia technicznego
KOMUNIKACJA I TRANSPORT	*	*	Służy zaspokojeniu potrzeb mieszkańców w zakresie przemieszczania osób i rzeczy	

ZDROWOTNA	TAK		Dowóz ludzi do placówek leczenia, aptek, punktów rehabilitacji	
OCHRONA ŚRODOWISKA		TAK		Oczyszczanie infrastruktury z zanieczyszczeń, odpadów

Źródło: Opracowanie własne

2.4. Użyteczność znajomości źródeł ruchu dla władz miasta

Identyfikacja źródeł ruchu pozwala na uporządkowanie struktury przepływów zarówno potoków pasażerskich, jak i towarowych, występujących stale bądź w dłuższych okresach czasu. Taka wiedza stwarza przesłanki do wyznaczenia miejsc krytycznych, tj. takich, które w największym stopniu stwarzają przesłanki niezadowolienia bądź braku dostatecznej satysfakcji użytkowników miast. Znajomość tych miejsc pozwala nie tylko na podejmowanie decyzji mających na celu zmniejszanie dolegliwości, ale również na podejmowanie działań o charakterze prewencyjnym, niedopuszczającym bądź zmniejszającym intensywność występowania niepożądanych zjawisk transportowych.

Literatura

1. Rzeczyński B.: Technologia i logistyka transportu a dynamika przestrzeni ekonomicznej miasta, *Logistyka* 2/2004, s.15.
2. Dziadek S.: Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych, PWN, Warszawa 1991, s.7.
3. Pięciński W.: Komunikacja jako czynnik kształtowania miasta, „Miasto” 1977 nr 1, s. 15.
4. Roszko K.: Warunki komunikacyjne jako czynnik kształtujący ruchliwość mieszkańców, Instytut Urbanistyki i Architektury, Katowice 1971, s.5.
5. Małek P.: *Ekonomia transportu*, PWE, Warszawa 1969.
6. Madejski M., Lissowska E.: *Badania analityczne transportu samochodowego*, WKiŁ, Warszawa 1970.
7. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): *Transport*, PWN, Warszawa 1997, s. 240.
8. Wyszomirski O.: *Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej*, Uniwersytet Gdański 1997, s. 30-31.
9. Gołemska E.: *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa 1999, s. 312.
10. Just Ch.: *Traffic in cities*. Internationales Verkehrswesen. 2003, nr 6, s. 277-280.

Abstract

This paper deals with problems of identification transportation of goods and public transport needs in the city. To the author it is necessary to identify the transportation system of the city first and its influence on the city herself. Having identified the transportation system, the author suggests identifying sources of movement, as these factors, which cause transportation and public transport needs. This knowledge may be useful for city government in making decisions on transport issues. These decisions are meant to eliminate all the negative impacts transport activities causes to citizens and prevent causing such impacts in the future.