

Tadeusz Dyr

# Infrastruktura transportu w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju

*Koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju, zgodnie z ustawą z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [12], określa uwarunkowania, cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju oraz działania niezbędne do jego osiągnięcia. Istotną jej częścią jest rozmieszczenie obiektów infrastruktury transportowej. Z tego punktu widzenia Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) [11] jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju, mającym istotny wpływ na kierunki inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu.*

W KPZK 2030 przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie do 2030 r., określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady, mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. KPZK 2030 ma więc wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego.

Przyjęcie perspektywy do 2030 r. ma szczególne znaczenie dla rozwoju sieci transportowej. Ogłoszona w 2010 r. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE [4] zakłada bowiem, że do 2030 r. powstanie sieć bazowa TEN-T [7]. Planowane w Polsce inwestycje powinny uwzględniać kierunki inwestycji będących przedmiotem wspólnego zainteresowania państw członkowskich Unii Europejskiej, przewidzianych do współfinansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” [14, 5].

Uwzględniając znaczenie KPZK 2030 dla długoterminowego rozwoju gospodarczego i wpływ tej koncepcji na plany i programy rozwoju infrastruktury transportowej, przedstawiono najważniejsze postanowienia tego dokumentu. Podjęto także próbę oceny wpływu przyjętej koncepcji na rozwój systemu transportowego w Polsce.

## Uwarunkowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju

Do najważniejszych czynników, które będą miały wpływ na kierunki zagospodarowania przestrzennego zaliczono:

- uwarunkowania polityczne, w tym proces rozszerzania Unii Europejskiej, rozwój współpracy UE z krajami Europy Wschodniej, Europy Południowo-Wschodniej i Bliskiego Wschodu oraz potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego;
- uwarunkowania wynikające z historycznie ukształtowanej struktury przestrzennej sieci osadniczej, w tym istniejącą strukturę przestrzenną i funkcjonalną systemu osadniczego, jego główne składniki i kierunki przekształceń, osadnictwo wiejskie i składniki suburbanizacji, powiązania między regio-

nami i dużymi miastami oraz miastami i ich zapleczem, a także funkcje obszarów wiejskich;

- uwarunkowania demograficzne, w tym zmniejszanie się zasobów pracy, kierunki migracji oraz zwiększenie mobilności przestrzennej prowadzące do koncentracji ludności na obszarach zurbanizowanych, a także depopulacji w skali subregionalnej i lokalnej;
- uwarunkowania gospodarcze, w tym zwiększenie innowacyjności, restrukturyzację tradycyjnych gałęzi przemysłu, zwiększenie zapotrzebowania na wiedzę i technologie informacyjne, zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe i upowszechnienie dostępu do tych usług oraz obciążenia budżetowe;
- uwarunkowania technologiczne, w tym rozwój technologii energooszczędnych i energetyki zaawansowanej technologicznie, zmiany technologiczne w transporcie;
- uwarunkowania wynikające z dziedzictwa kulturowego;
- uwarunkowania przyrodnicze;
- uwarunkowania związane z realizacją celów rozwojowych Unii Europejskiej, w tym dążenie do podwyższania konkurencyjności w skali globalnej, wymiar terytorialny w ramach polityk sektorowych, zmiany w polityce spójności po 2013 r., rozwój sieci TEN-T;
- krajowe uwarunkowania prawno-instytucjonalne.

Analiza czynników determinujących kierunki zagospodarowania przestrzennego wskazuje, że szczególne znaczenie w najbliższych dwóch dekadach będzie miał rozwój infrastruktury transportu. Jej odpowiedni stan techniczny, nasycenie oraz struktura stanowią podstawę kreowania wysokiej jakości usług transportowych i poprawy dostępności komunikacyjnej poszczególnych obszarów. W konsekwencji są istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, integracji europejskiej, możliwości współpracy z państwami sąsiadującymi z Unią Europejską, zwiększania konkurencyjności europejskiej gospodarki oraz ograniczania problemów rynku pracy, wynikających z negatywnych trendów demograficznych. Są to jednocześnie czynniki determinujące zwiększenie popytu na usługi transportowe.

Wśród czynników determinujących politykę zagospodarowania przestrzennego istotne znaczenie ma konieczność kreowania takiego systemu transportowego, który zagwarantuje ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz zmniejszenie energochłonności. W tym aspekcie – uwzględniając założenia europejskiej polityki transportowej [1], mającej swoje źródło w idei zrównoważonego rozwoju [3] – niezbędne będzie przyspieszenie zmian technologicznych w transporcie, obejmujących rozwój infrastruktury pozwalającej na obsługę pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz energią elektryczną [9]. Zwiększy się także zapotrzebowanie na rozwój szynowego transportu zbiorowego w relacjach między- i wewnątrzaglomeracyjnych.

Instrumentem europejskiej polityki transportowej, mającym kluczowe znaczenie do osiągnięcia celów strategii „Europa 2020” [10], jest koncepcja rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Ma ona zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz lepszą dostępność w całej UE. Właściwie zaprojektowany układ sieci TEN-T może sprzyjać nie tylko urzeczywistnieniu celów UE, lecz także powiększać dostępność poszczególnych miast i regionów w Polsce. Jest to tym bardziej istotne, że jej rozwój będzie finansowany ze środków instrumentu „Łącząc Europę” [14].

## Wizja przestrzennego zagospodarowania Polski

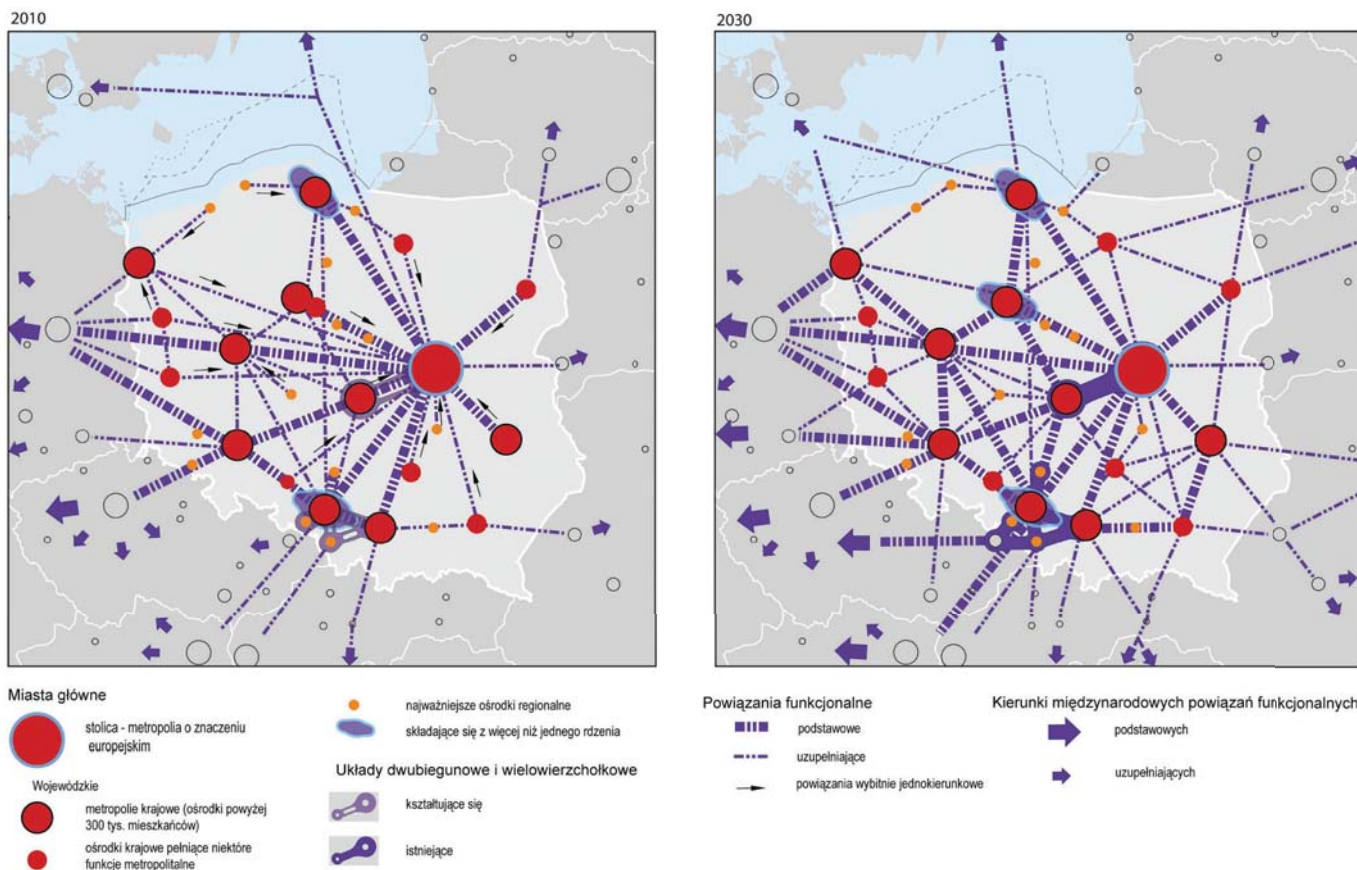
Podstawą formułowania wizji przestrzennego zagospodarowania Polski są wyzwania stojące przed gospodarką ujęte w raporcie Polska 2030 [2]. Według zawartej w nim wizji, w 2030 r. Polska będzie krajem o ugruntowanych warunkach trwałego i zrównoważonego rozwoju, dobrze zagospodarowanym, sprawnie zarządzanym i bezpiecznym. Stan ten będzie rezultatem procesów gospodarczych, społecznych, przestrzennych i cywilizacyjnych. W 2030 r. poziom dochodów Polaków osiągnie średni pułap europejski, z PKB na mieszkańca zbliżonym do średniej UE i porównywalnym poziomie przeciętnego standardu życia, w tym dostępu do usług publicznych. Polska będzie się charakteryzowała spójnością społeczno-ekonomiczną. Podstawą rozwoju mają być silne regiony, wykorzystujące potencjał endogeniczny [11].

Pomiędzy wymiarem przestrzennym kraju a wizją społeczno-gospodarczą występują wzajemne relacje i sprzężenia zwrotne. Sformułowana wizja rozwoju Polski w horyzoncie 2030 r. determinuje strategiczne ramy zagospodarowania przestrzeni, mającej

stanować istotny czynnik wspomagający osiągnięcie celów polityki rozwoju. Zakładana intensyfikacja procesów modernizacyjnych i rozwojowych w Polsce wpłynie bezpośrednio na przyspieszenie i wzmocnienie obserwowanych po wejściu Polski do UE kierunków zmian polskiej przestrzeni. Proces ten będzie zachodził jednocześnie ze zmianami w przestrzeni europejskiej warunkowanymi globalnymi procesami rozwojowymi oraz pogłębianiem integracji gospodarczej i politycznej wewnątrz UE, a także z krajami sąsiednimi [11].

W urzeczywistnianiu wizji rozwoju społeczno-gospodarczego Polski szczególne znaczenie mają duże miasta i sieć współpracy między nimi. Stanowi ona współzależny, otwarty układ obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które są zintegrowane w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie funkcji gospodarczych, społecznych, edukacyjnych, kulturalnych oraz sektora badawczo-rozwojowego. Wszystkie ośrodki miejskie stanowiące węzły sieci muszą być połączone efektywną (na poziomie co najmniej średnim w skali UE) siecią transportową i teleinformatyczną. Jej podstawowymi węzłami w 2030 r. będą (rys. 1):

- stolica oraz największe miasta i aglomeracje, tj. aglomeracja górnośląska (Katowice wraz z miastami wchodzącymi w skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego), Łódź, Kraków, Trójmiasto (Gdańsk, Sopot i Gdynia), Wrocław, Poznań, Szczecin, kształtujący się duopol Bydgoszcz – Toruń oraz Lublin;
- miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym, w których następuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym: Białystok, Rze-



Rys. 1. Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich w 2010 i 2030 r. [11]

szów, Opole, Olsztyn, Kielce, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra;

- ośrodki regionalne, połączone z głównymi węzłami, stanowiące ważny element równowagi rozwoju kraju, tj. Częstochowa, Radom, Bielsko-Biała, Rybnik, Płock, Elbląg, Wałbrzych, Włocławek, Tarnów, Kalisz z Ostrowem Wlkp., Koszalin, Legnica, Grudziądz, Słupsk.

Podstawowa sieć transportowa i teleinformatyczna uzupełniona zostanie o ośrodki subregionalne i lokalne. Ich połączenie wzmocni potencjał metropolii, dając jednocześnie impuls rozwojowy obszarom słabszym ekonomicznie i społecznie, położonym w większej odległości od głównych centrów życia społeczno-gospodarczego.

W KPZK 2030 zaplanowano, że do 2030 r. powstanie między największymi miastami efektywny, multimodalny, spójny i zintegrowany system infrastruktury transportowej. Największe miasta zostaną połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych, a niektóre z nich także systemem kolei o wysokim standardzie, rozbudowanym i zmodernizowanym systemem dróg, w tym w standardzie obecnych autostrad lub dróg ekspresowych (rys. 2 i 3). Metropolia sieciowa będzie ponadto połączona z siecią europejską w kierunku berlińskim, drezdeńskim, praskim i wiedeńskim oraz z regionem Øresundu, a autostradami morskimi z pozostałymi miastami Skandynawii i bałtyckimi (Kaliningrad, Kłajpeda, Sankt Petersburg, Ryga).

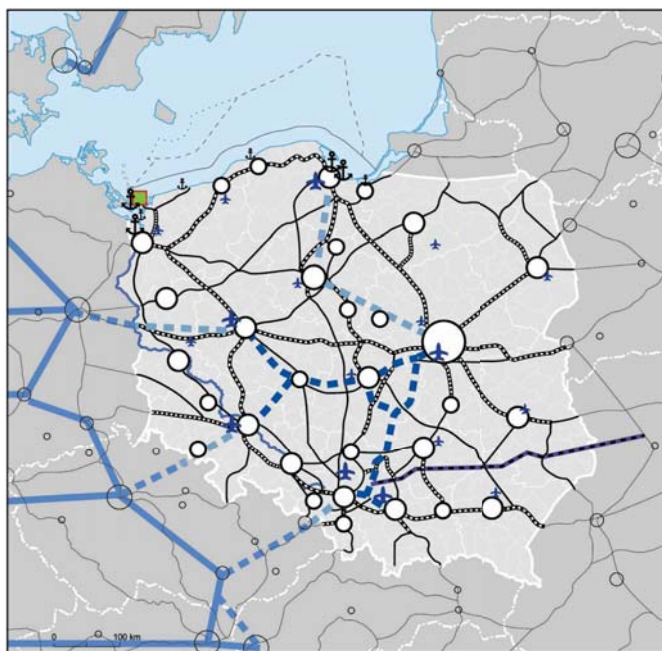
Wizja rozwoju infrastruktury transportowej zakłada nową jakość w polskim systemie transportowym. Powstanie linii kolejowych dużych prędkości, uzupełnionych siecią linii konwencjonalnych o dopuszczalnej prędkości 120–200 km/h (ich przebieg wskazuje, że prędkość ta mogłaby kształtować się realnie na poziomie 140–160 km/h) przyczynić się powinno do zwiększenia udziału kolei w rynku transportowym. Twórcy tej niezwykle interesującej i nowatorskiej koncepcji zakładają jednak asekuracyjnie, że realizacja inwestycji zależeć będzie od polityki transportowej rządu. Niewątpliwie planowanie w tak długim okresie musi uwzględniać zmiany polityczne. Wychodząc jednak z tego założenia, nie należałoby planować żadnych przedsięwzięć rozwojowych, których okres realizacji będzie dłuższy niż bieżąca kadencja władz przygotowujących koncepcję. Twórcy koncepcji nie mogą przewidzieć jak zostaną one wykorzystane przez następców. Powinna jednak istnieć spójność między dokumentami strategicznymi przyjętymi przez ten sam rząd. Tymczasem uchwalona w styczniu 2013 r. Strategia Rozwoju Transportu [13] zakłada zupełnie inne podejście do kształtowania sieci kolejowej. W dokumencie tym założono, że główny wysiłek inwestycyjny skierowany zostanie na konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. większa część sieci była w stanie dobrym (tj. wymagająca jedynie konserwacji) i aby na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h. Ewentualna decyzja do-



- |                            |  |   |
|----------------------------|--|---|
| <b>Sieć głównych miast</b> | <b>Sieć drogowa 2030</b>   | <b>Sieć lotnisk 2030</b>                                      |
| ● stolica                  | — autostrady   | ✈️ podstawowa uzupełniająca                                   |
| ○ wojewódzkie              | — drogi ekspresowe   | ⚓ Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne |
| ○ najważniejsze regionalne | — kierunki, na których zwiększono przepustowość dróg ekspresowych lub wybudowano nowe autostrady | — Odrzańska Droga Wodna                                       |
|                            | — sieć autostrad i dróg ekspresowych poza Polską w UE i inne główne poza UE                      | ■ Terminal LNG  |
|                            | — brakujące powiązania zagraniczne   |   |

\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Rys. 2. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci drogowej do 2030 r. [11]



- |                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
| <b>Sieć głównych miast</b> | <b>Sieć kolejowa 2030 - linie</b>                 | <b>Sieć lotnisk 2030</b>                                      |
| ● stolica                  | — dużych prędkości - w fazie rozważania przebiegu | ✈️ podstawowa uzupełniająca                                   |
| ○ wojewódzkie              | — dużych prędkości - wstępne analizy              | ⚓ Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne |
| ○ najważniejsze regionalne | — konwencjonalne 120-200 km/h                     | — Odrzańska Droga Wodna                                       |
|                            | — konwencjonalne 100-120 km/h                     | ■ Terminal LNG  |
|                            | — LHS (Hutnicza Szerokotorowa)                    |   |
|                            | — dużych prędkości poza Polską                    |   |
|                            | — dużych prędkości - brakujące połączenia         |   |
|                            | — ważniejsze konwencjonalne poza Polską           |   |

\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Rys. 3. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej do 2030 r. [11]

tycząca budowy linii dużych prędkości ma zostać podjęta do 2020 r. Oznacza to, że planowane inwestycje zmierzają w kierunku wzmocnienia transportu drogowego. Zaplanowano bowiem znaczącą ich asymetrię wobec pozostałych gałęzi. Tezę tę potwierdzają przyjęte wskaźniki realizacji celów Strategii Rozwoju Transportu. W konsekwencji system transportowy w Polsce będzie nadal niezrównoważony [8].

W KPZK 2030, oprócz kreowania połączeń między miastami, założono uporządkowanie przestrzeni miejskiej. Ich centra mają być atrakcyjną lokalizacją dla siedzib podmiotów gospodarczych i instytucji publicznych oraz dobrym miejscem do życia. Wymaga to racjonalnego zaplanowania przestrzeni miejskiej i wprowadzenia ładu przestrzennego. Konieczne będą także zmiany w systemie transportu miejskiego. Planuje się systematyczne wypieranie energochłonnego transportu samochodowego wewnątrz miast przez zintegrowane systemy transportu publicznego, bazujące na dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych.

## **Cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju** **Cel strategiczny i cele szczegółowe**

Celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie. Osiąganie tego celu musi się odbywać z zachowaniem spójności przyrodniczo-kulturowej służącej realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju.

Przyjętemu celowi strategicznemu podporządkowane zostało 6 celów szczegółowych, mających sprzyjać urzeczywistnieniu wizji przestrzennego zagospodarowania Polski w perspektywie do 2030 r. Obejmują one:

- 1) zwiększenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- 2) poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- 3) poprawę dostępności terytorialnej kraju w równych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;
- 4) kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski;
- 5) zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa;
- 6) przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Rozwój infrastruktury transportu ujęty został w celu trzecim. Komplementarność sformułowanych celów i ich wzajemne powiązania powodują, że infrastruktura transportu, stanowiąca podstawę kreowania nowoczesnego i efektywnego systemu transportowego, jest istotnym czynnikiem osiągnięcia zarówno pozostałych celów szczegółowych, jak i celu strategicznego. Przy-

kładem może być cel pierwszy obejmujący zwiększenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną. Powstanie policentrycznej sieci metropolii, warunkującej zwiększenie międzynarodowej konkurencyjności miast Polski i ich obszarów funkcjonalnych, obejmują przede wszystkim wzmocnienie i dywersyfikację ich funkcji gospodarczych poprzez tworzenie warunków do lokalizowania na ich terenie inwestycji w sektorach o wysokiej wartości dodanej. Wzmocniony będzie ich potencjał badawczo-naukowy i wspierane działania ułatwiające współpracę biznesu i nauki. Struktury przestrzenne i funkcjonalne dostosowane będą do potrzeb rozwojowych gospodarki opartej na wiedzy i innowacyjności. Niezbędne będą również inwestycje w zakresie infrastruktury transportu. Zostały one ujęte jednak w odrębnym celu.

Poprawa dostępności terytorialnej kraju w równych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, będąca przedmiotem celu trzeciego, obejmuje następujące działania:

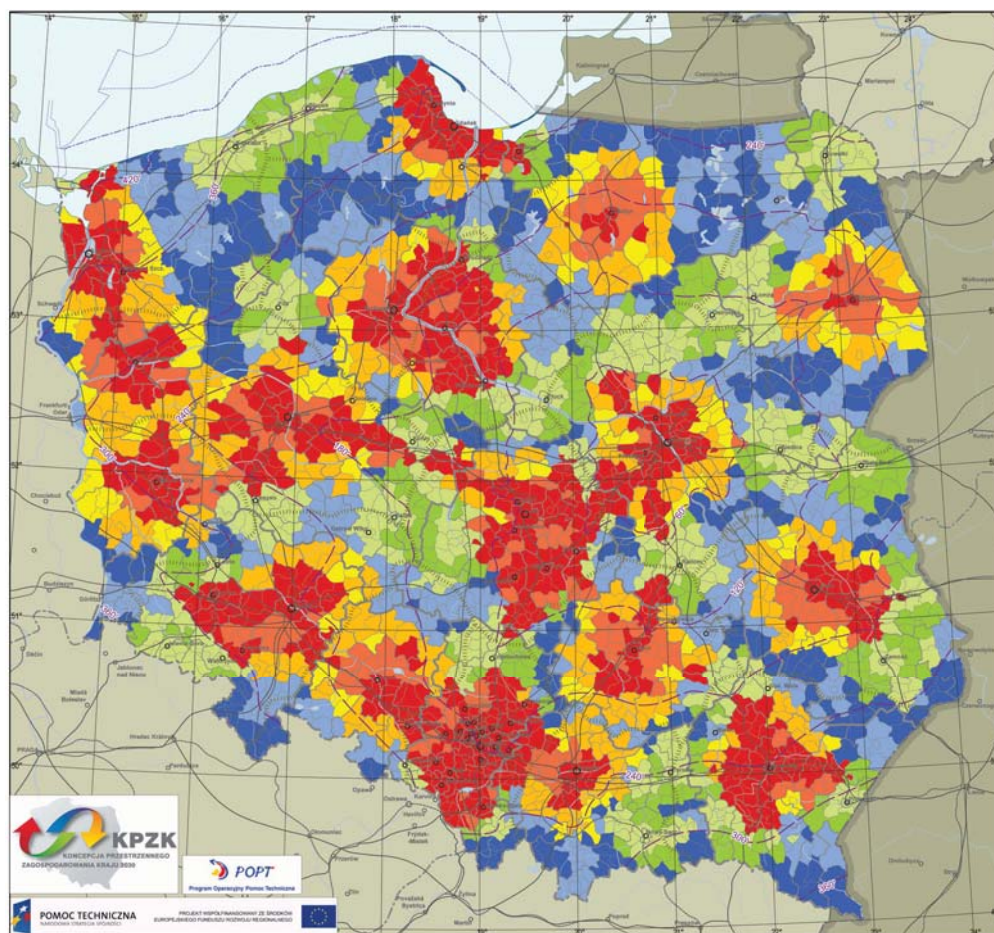
- 3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów;
- 3.2. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu;
- 3.3. Poprawa dostępności teleinformatycznej;
- 3.4. Zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji.

## **Zidentyfikowane problemy**

Punktem wyjścia do sformułowania przedstawionych działań jest identyfikacja głównych problemów systemu transportowego Polski. Na podstawie przeprowadzonych badań, w KPZK 2030 stwierdzono, że istniejący w drugiej połowie XX w. poziom wzajemnej dostępności przestrzennej największych polskich miast okazał się niewystarczający do potrzeb gospodarki o charakterze rynkowym. Równoległe nastąpiła szybka dekapitalizacja sieci transportowych (drogowej, kolejowej i dróg wodnych). W efekcie doszło do pogłębienia różnic regionalnych i wykształcenia stref o gorszej dostępności w systemie krajowym (Polska Zachodnia z Wrocławiem i Szczecinem, Polska Południowo-Wschodnia z Rzeszowem) oraz w systemie europejskim (wschodnia część kraju, regiony turystyczne Mazur i Karpat). Utrwalił się rozkład obszarów o skrajnie niskiej spójności przestrzennej z resztą kraju, między innymi Kotliny Kłodzkiej, wyspy Uznam, Bieszczad oraz środkowego Pomorza i północnych Mazur. Zły stan techniczny i niedorozwój infrastruktury lądowej drugiego rzędu (drogi wojewódzkie, regionalne linie kolejowe) stał się jedną z przyczyn pogorszenia dostępu do usług publicznych zlokalizowanych w ośrodkach wojewódzkich, subregionalnych, a w niektórych regionach nawet w ośrodkach powiatowych. Zróżnicowanie przestrzenne dostępności przedstawiono graficznie na rysunku 4. Dokonując oceny, przyjęto następujące granice zadowalającej, indywidualnej dostępności czasowej transportem samochodowym do centrów najbliższej położonych ośrodków:

- wojewódzkich – 60 min,
- powiatowych – 40 min,
- gminnych – 20 min.

Od początku lat 90. XX w., w warunkach braku nowych inwestycji, obserwowany jest systematyczny wzrost mobilności oraz znaczące zwiększenie intensywności ruchu towarowego w transporcie drogowym. Prowadzi to do znaczącego zwiększania się kosztów zewnętrznych. Jednocześnie transport kolejowy okazał się mniej konkurencyjny ekonomicznie oraz nieprzygotowany lo-



**MAPA 12**  
**TYPOLOGIA CZASOWEJ DOSTĘPNOŚCI**  
**TRANSPORTOWEJ DO OŚRODKÓW**  
**KONCENTRACJI USŁUG RÓŻNEGO RZĘDU**

Skala 1:2 500 000  
 0 20 40 60 80 100 km

Ocena czasowej dostępności przestrzennej do ośrodków koncentracji infrastruktury społecznej (usługowych) różnego rzędu

■ W<60, G<40, P<20'	■ W>60, G<40, P<20'
■ W<60, G<40, P>20'	■ W>60, G<40, P>20'
■ W<60, G>40, P<20'	■ W>60, G>40, P<20'
■ W<60, G>40, P>20'	■ W>60, G>40, P>20'

Przyjęte granice zasadowej i niezasadowej dostępności czasowej indywidualnym transportem samochodowym do centrów najbliższych położonych ośrodków:

wojewódzkich - 60 minut  
 grodzkich (wraz ze stolicami dawnych województw) - 40 minut  
 powiatowych - 20 minut

— Izochny dojazdu do Warszawy  
 ..... Granice obszarów rynkowych miast wojewódzkich

**Izochny dojazdu samochodem do centrów miast powiatowych**



Opracowano w Instytucie Geografii i Przemysłowego Zagospodarowania PAN pod kierunkiem P. Śleszyńskiego dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego

Rys. 4. Różnicowanie przestrzenne dostępności transportowej [11]

gistrycznie, technicznie i instytucjonalnie do zaproponowania i zapewnienia alternatywy przewozowej – bardziej przyjaznej środowisku. Rozwój poszczególnych rodzajów transportu odbywał się niezależnie, co doprowadziło do prawie całkowitego braku rozwiązań multimodalnych. W konsekwencji problemy transportowe stały się jedną z głównych barier rozwojowych. Stanowią one obecnie istotne ograniczenie przestrzennego zwiększenia rynków pracy, a pośrednio z powodu braku rozwiązań w zakresie transportu publicznego sprzyjają niekontrolowanej suburbanizacji. Okres transformacji systemowej uruchomił spiralę prowadzącą do narastającej kongestii w systemie drogowym przy jednoczesnym obniżeniu jakości usług transportu publicznego.

Negatywne cechy systemu transportowego Polski, jak słuźnie podkreślono w KPZP 2030, zostały do pewnego stopnia utrwalone w priorytetach inwestycyjnych dwóch pierwszych perspektyw finansowych po akcesji do Unii Europejskiej (2004–2006 i 2007–2013). Realizowane inwestycje miały – i niestety mają nadal – bardzo często charakter punktowy i w małym stopniu uwzględniają potrzebę (zgodnie z nowym paradygmatem polityki przestrzennej i regionalnej) wykorzystania wszystkich potencjałów rozwojowych ośrodków położonych na obszarze całego kraju. Dlatego, nawet jeśli programy operacyjne zostaną w pełni zrealizowane, wiele ośrodków i regionów pozostanie w latach 2013–2015 słabo dostępnych przestrzennie, zaś kolej (mimo wchłonięcia znaczących środków pomocowych) nie zwiększy udziału w rynku przewozów towarowych i pasażerskich. Ta niezwykle trafna ocena sformułowana przez twórców KPZP 2030 nie

znajduje odzwierciedlenia w zmianie priorytetów inwestycyjnych w sektorze transportu.

Uwzględniając zidentyfikowane problemy systemu transportowego założono, że polityka przestrzennego zagospodarowania kraju będzie zmierzać przede wszystkim do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Realizacja tego celu będzie następowała poprzez zapewnienie zbieżności priorytetów inwestycyjnych w transporcie zawartych w krajowych średnio- i długookresowych dokumentach strategicznych oraz unijnych wytycznych w sprawie sieci TEN-T. Kluczowe znaczenie będą miały inwestycje służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. W kontekście zapewnienia spójności pomiędzy Polską Centralną a Polską Zachodnią, Pomorzem Środkowym i Polską Wschodnią duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących najważniejsze ośrodki miejskie położone w większej odległości od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju z miastami policentrycznej sieci metropolii. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem polityki przestrzennej w zakresie dostępności nie będą przedsięwzięcia służące wyłącznie tranzytowi, zwłaszcza drogowemu. W przypadku ośrodków położonych w większej odległości od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskują wyższą rangę niż tra-

sy łączące je między sobą. Do wspomagania procesów rozprzestrzeniania się rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się sieci metropolii z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę oraz modernizację dostępu do obszarów geograficznie oddalonych od ośrodków rozwoju społeczno-gospodarczego, w tym przygranicznych.

Drugim kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, szczególnie w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie powinno następować sukcesywnie, począwszy od 2015 r., po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:

- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem sieci kolei o wysokim standardzie;
- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. W zakresie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, takich jak Elbląg, w szczególności od strony lądu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych.

Zakres inwestycji w kolejnictwie i żegludze będzie musiał osiągnąć skalę gwarantującą ich konkurencyjność względem transportu drogowego. Oznacza to konieczność podjęcia inwestycji z wykorzystaniem najnowszych technologii. Z uwagi na zakres prac inwestycyjnych polityka w zakresie transportu kolejowego musi wykraczać poza horyzont czasowy 2030 r.

Rozwojowi transportu modalnego będzie sprzyjać ponadto wprowadzanie systemu opłat drogowych (*road pricing*) oraz preferencje administracyjne dla rozwiązań intermodalnych.

### Działanie 3.1.

#### Poprawa dostępności polskich miast i regionów

Poprawa dostępności polskich miast i regionów obejmuje działania dotyczące zwiększenia:

- wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich,
- dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej,

- dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich,
- dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast.

#### Poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich

Osiągnięcie strategicznego celu polityki przestrzennego zagospodarowania kraju obejmuje przede wszystkim poprawę wzajemnej dostępności czasowej między tymi ośrodkami (miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi), gdzie jest ona najniższa (obecnie oraz w perspektywie ukończenia aktualnie realizowanych inwestycji) i jednocześnie najbardziej pożądana z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego kraju. Dotyczy to połączeń Warszawy z Wrocławiem, Szczecinem, Rzeszowem i Lublinem oraz ich wzmocnienia w relacjach: Warszawa – Białystok, Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań, Warszawa – Bydgoszcz (rys. 5 i 6).

Wysiętek inwestycyjny skupiony zostanie na poprawie dostępności w obrębie integrujących się układów bipolarnych i wielowierzchołkowych, takich jak Warszawa – Łódź, Bydgoszcz – Toruń, Aglomeracja Górnośląska – Kraków – Częstochowa – Bielsko-Biała. Wszystkie te działania będą realizowane między innymi przez uzupełnienia w docelowym układzie dróg ruchu bezkolizyjnego (autostrady i drogi ekspresowe), zmiany w hierarchii priorytetów niektórych inwestycji drogowych oraz tworzenie podstaw do zbudowania docelowego systemu kolei dużych prędkości, modernizację części kluczowych połączeń poprzez podniesienie standardu i prędkości przejazdu do 200–230 km/h, a także modernizację systemu istniejących kolei umożliwiającą znaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami (przez osiągnięcie średniej prędkości 120–160 km/h), między innymi na liniach: Warszawa – Lublin (– Kijów), Warszawa – Białystok – Ełk (– Kowno), Szczecin – Trójmiasto, Olsztyn – Iława – Toruń – Poznań, Szczecin – Poznań, Radom – Kielce – Kraków. Ważnym kierunkiem inwestycji infrastrukturalnych będzie także wzmocnienie roli dużych ośrodków poprzez budowę ich pełnych obwodnic oraz zwiększenie liczby przepraw mostowych przez Wisłę (Nowy Korczyn, Połaniec) i inne duże rzeki.

#### Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej

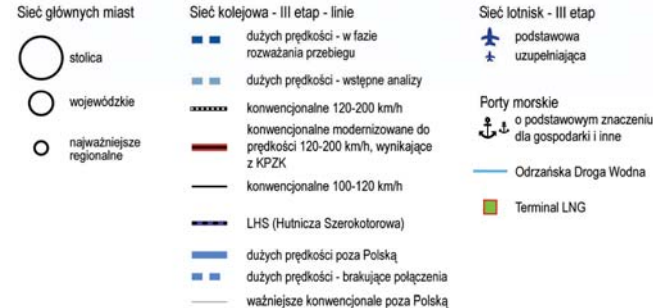
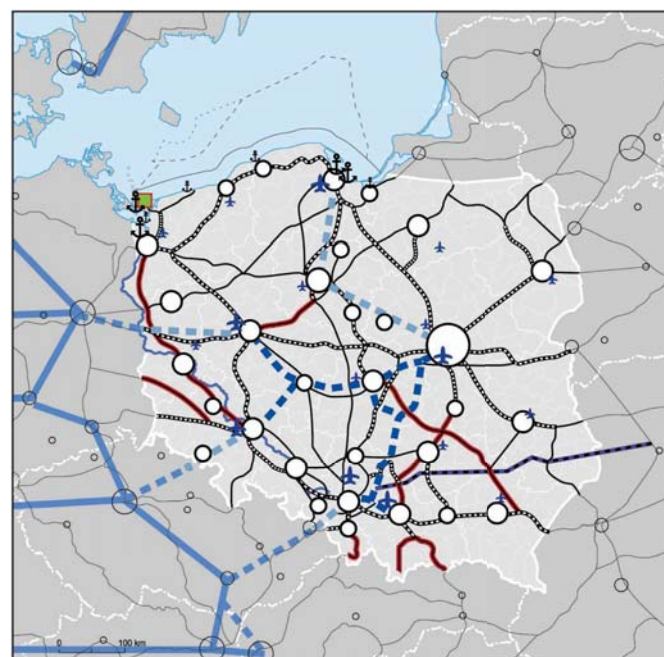
Do pełnego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, dostępności miast, portów morskich oraz obszarów oddalonych od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju istotne znaczenie będą miały rozwiązania wzmacniające integrację polskiego systemu transportowego w ramach europejskiej sieci TEN-T zarówno w układzie wertykalnym, jak i horyzontalnym. Działania obejmą podniesienie rangi i priorytetu realizacyjnego inwestycji drogowych i kolejowych na trasach:

- Wrocław – Praga, Lublin – Lwów, Lublin – Kijów,
- Warszawa – Łomża – Ełk – Kowno (Via Baltica),
- Warszawa – Białystok – Mińsk – Moskwa,
- Warszawa – Mińsk, Rzeszów – Koszyce, Wrocław – Brno – Wiedeń.

Poprawie dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej sprzyjały będą działania polegające na uruchomieniu cywilnych portów lotniczych w Polsce Wschodniej (w szczególności w Lublinie i Szymanach, a następnie w Białymstoku). W zależności od wyników analiz opłacalności ekonomicznej rozważyć należy także lokalizację portów lotniczych w Kielcach i Koszalinie. Rozwój komunikacji lotniczej w tych regionach



\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależać od polityki transportowej Rządu



\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależać od polityki transportowej Rządu

Rys. 5. Przewidywany rozwój sieci drogowej do 2030 r. (etap III) [11]

Rys. 6. Przewidywany rozwój sieci kolejowej do 2030 r. (etap III) [11]

będzie jednak wymagał rozwiązania sposobu finansowania infrastruktury i kosztów zapewnienia służb żeglugi powietrznej. Wszystkie istniejące i planowane porty lotnicze powinny być obsługiwane przez transport szynowy. Otwarta pozostaje kwestia wskazania lokalizacji i ewentualnej realizacji lotniska centralnego dla przewozów międzykontynentalnych.

**Poprawa dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich**

Działania w zakresie poprawy dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich skupią się na zwiększeniu dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych różnego szczebla i na integracji rynków pracy dużych ośrodków oraz otaczających je regionów. Będzie to oznaczało pierwszeństwo inwestycji drogowych i kolejowych łączących największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi. Zapewni to ośrodkom subregionalnym i obszarom wiejskim dostęp do większych miast, czyli do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy oraz do rynków pracy, edukacji, opieki medycznej itp. Jest to jednocześnie warunek wstępny do rozprzestrzeniania innowacji na inne obszary. Dostęp ten umożliwi mobilność wahańców mieszkańców obszarów wiejskich i przyczyni się do zwiększenia poziomu ich zatrudnienia. Dostępność jest także warunkiem intensywnego wykorzystania najważniejszych obszarów i atrakcji do celów turystycznych.

**Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast**

Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na inne ośrodki. Ma to duże znaczenie do zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Do wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynowanie realizacji polityk sektorowych. W tym zakresie planuje się zrealizowanie kompleksowego programu działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmocnienia ośrodków subregionalnych oraz rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z największych polskich miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Szczególne działania dedykowane będą regionom takim jak Pomorze Środkowe, Mazury Północne, Bieszczady i Kotlina Kłodzka. Oprócz priorytetu inwestycyjnego dla dróg i linii kolejowych przebiegających przez te obszary (w tym kierunków Gdańsk – Szczecin, Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki, Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec,

Warszawa – Ełk, Wrocław – Brno) wspierane będą wybrane inwestycje lokalne, takie jak budowa przeprawy na wyspę Uznam i zwiększenie rangi drogi Krosno – Sanok.

### **Działanie 3.2.**

#### **Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu**

Działania ograniczające zewnętrzne koszty transportu, zaplanowane w KPZK 2030, obejmują:

- ograniczenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych;
- poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego;
- utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego.

#### **Ograniczenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych**

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służy uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury.

Ograniczeniu zewnętrznych kosztów transportu sprzyja, jak podkreślono w KPZK 2030, modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu. Jest to istotny warunek poprawy konkurencyjności proekologicznego transportu kolejowego wobec motoryzacji indywidualnej zarówno w przewozach międzyaglomeracyjnych, jak i lokalnych. Realizowane procesy modernizacyjne przyczynią się także do zapewnienia sprawnego systemu połączeń kolejowych w ruchu towarowym. Wspierane będą systemy intermodalne między innymi poprzez utworzenie sieci terminali dla transportu kombinowanego (duże miasta, towarowe przejścia graniczne, porty rzeczne i morskie).

Poprawa dostępności drogowej obszarów cennych przyrodniczo (w tym atrakcyjnych turystycznie) będzie polegała na podwyższeniu standardu i bezpieczeństwa dróg prowadzących do tych obszarów, bez generowania ruchu tranzytowego wewnątrz nich. Prowadzona będzie jednoczesna optymalizacja transportu drogowego poprzez skoordynowane wykorzystanie w nim inteligentnych rozwiązań informacyjno-organizacyjnych.

Proekologiczna wartość transportu wodnego powinna być uwzględniana w zintegrowanym planowaniu przestrzennym kraju i jego regionów. Niemniej rozwój tego rodzaju transportu musi być skoordynowany z planami gospodarowania wodą w poszczególnych dorzeczeniach i poddawany ocenie długookresowej racjonalności ekonomicznej. Należy też brać pod uwagę odporność cennych ekosystemów na antropopresję. Poprawa dostępności polskich portów i rozwój dróg wodnych do celów turystycznych musi uwzględniać ewentualne kolizje z obszarami chronionymi, w tym między innymi z obszarami Natura 2000.

#### **Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego**

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu realizowane będzie także poprzez preferencje dla rozwoju transportu publicznego w zapewnianiu dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych. W tym zakresie najważniejsza będzie integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (priorytet uzyskują działania w obszarach metropolitalnych) i regionu. Obejmuje to w szczególności doskonalenie i rozwój

systemów transportu szynowego (kolej aglomeracyjna, tramwaj szybki) i szybkiego autobusu. Realizacji tego celu sprzyjać będzie doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”.

#### **Utworzenie zintegrowanego, multimodalnego systemu transportowego**

Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi nastąpi poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu, a co się z tym wiąże, poprzez uwzględnienie kosztów i korzyści funkcjonowania różnych typów transportu w kontekście ogólnorozwojowym oraz rozbudowę inteligentnych systemów transportowych. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miało stworzenie operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu, dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność terminali portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym oraz integracja sieci lotnisk z istniejącą i zaplanowaną siecią dróg oraz połączeń kolejowych w relacjach wewnętrznych, zgodnie z celem wspólnej polityki transportowej UE, jakim jest utworzenie europejskiego jednolitego obszaru transportowego. Na obszarach aglomeracyjnych preferowane będzie stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego. Jednocześnie wprowadzone zostaną preferencje administracyjne dla rozwiązań intermodalnych.

### **Działanie 3.4.**

#### **Zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji**

Realizacja inwestycji proponowanych w działaniach 3.1 i 3.2 podzielona została na 3 etapy. W pierwszym etapie przewidziano inwestycje planowane w bieżącej perspektywie finansowej, tj. w latach 2007–2013. Stan infrastruktury transportowej na koniec tego okresu przedstawiono na rysunkach 7 i 8.

Kluczowym założeniem jest osiągnięcie w 2030 r. stanu infrastruktury w układzie przedstawionym na rysunkach 5 i 6. W koncepcji tej drogi podzielone zostały na 3 kategorie:

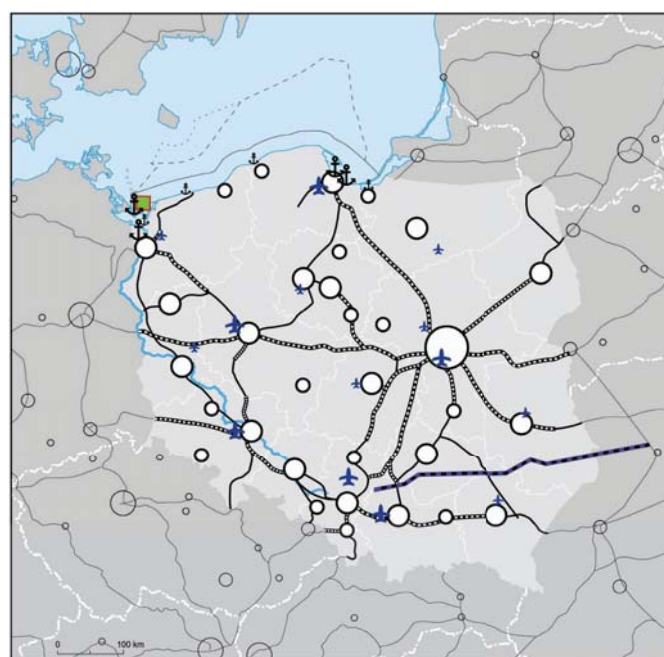
- podstawowa sieć szkieletowa przebiegu ruchu bezkolizyjnego w standardzie obecnej autostrady, w miarę możliwości po nowym śladzie i przy zachowaniu wyższych parametrów technicznych (klasa A);
- uzupełniająca sieć przebiegu bezkolizyjnego w standardzie obecnej drogi ekspresowej, fragmentami po nowym śladzie, częściowo przy zachowaniu wyższych parametrów technicznych, na pozostałych odcinkach po śladzie dróg istniejących, z zachowaniem możliwości podniesienia parametrów (klasa S);
- pozostałe drogi krajowe (przy założeniu zmniejszenia ich długości poprzez przekazanie części tras w zarząd wojewódzki) sukcesywnie modernizowane w ramach obecnych parametrów technicznych, także uzupełniane obwodnicami.  
Linie kolejowe w układzie docelowym obejmują:
  - koleje dużych prędkości (>200 km/h), przeznaczone dla transportu pasażerskiego;
  - koleje konwencjonalne, w tym:
    - zmodernizowane do prędkości 120–200 km/h; powstające głównie dzięki modernizacji szlaków istniejących (z fragmentami nowych odcinków, np. w rejonie obszarów funkcjonalnych dużych ośrodków), w pełni zintegrowane z ko-





\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależała od polityki transportowej Rządu

Rys. 7. Przewidywany rozwój sieci drogowej do 2015 r. (etap I) [11]



\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależała od polityki transportowej Rządu

Rys. 8. Przewidywany rozwój sieci kolejowej do 2015 r. (etap I) [11]

lejami dużych prędkości, przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich;

- zmodernizowane do prędkości 100–120 km/h, powstające dzięki modernizacji szlaków istniejących, zintegrowane z systemem terminali intermodalnych, przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych.

W 2030 r. powinna zostać zakończona budowa szkieletowej sieci połączeń głównych ośrodków miejskich o standardzie dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe). Obejmować ona powinna drogi pomiędzy Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, Łodzią, Wrocławiem, konurbacją górnośląską, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem wraz z otwartym układem zagranicznych metropolii europejskich (Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, Kijowa, Mińska i Moskwy – rysunek 5). Dodatkowy element będą stanowić autostradowe obwodnice najważniejszych ośrodków miejskich – „duża” obwodnica Warszawy, obwodnica Krakowa, Trójmiasta oraz pełne obwodnice autostradowe po 2030 r. – Poznania, Wrocławia i Szczecina. Kluczowe części uzupełniającej sieci dróg ekspresowych będą obejmować odcinki zapewniające obsługę obszarów obecnie niedostatecznie dostępnych, między innymi Pomorza Środkowego, Mazur, Polski Wschodniej, Podkarpacia oraz Kotliny Kłodzkiej. W stosunku do obowiązujących planów rozbudowy sieci drogowej w ramach KPZK 2030 założono uzupełnienie „brakujących połączeń” autostradowych i ekspresowych (np. połączenie drogi ekspresowej Via Baltica z drogą Via Carpathia na odcinku Białystok – Suwałki, czy drogi S16 na odcinku Suwałki

– Toruń) niezbędnych do pełnej funkcjonalności społeczno-gospodarczej terytorium kraju i poszczególnych obszarów.

W transporcie kolejowym strategicznym zadaniem do 2030 r. będzie wzmocnienie roli tej gałęzi transportu poprzez inwestycje oraz zmiany organizacyjne i technologiczne, których celem będzie znaczne skrócenie czasów przejazdu i podniesienie standardu usług przewozów pasażerskich. Dodatkowy element będą stanowić nowe, zmodernizowane połączenia krajowe obszarów Pomorza Środkowego, Mazur, Polski Wschodniej i Kotliny Kłodzkiej wraz z połączeniami transgranicznymi ze wszystkimi sąsiadami na najbardziej priorytetowych kierunkach funkcjonalnych. W stosunku do obowiązujących planów, w KPZK 2030 postuluje się modernizację i budowę dodatkowych odcinków, niezbędnych z punktu widzenia obsługi połączeń funkcjonalnych poszczególnych obszarów terytorium kraju. Dotyczą one przede wszystkim realizacji fragmentów linii zlokalizowanych w północno-zachodniej, północno-wschodniej oraz południowo-wschodniej części kraju, jak również obsługi najważniejszych relacji funkcjonalnych z Niemcami, Obwodem Kaliningradzkim, Litwą, Białorusią, Ukrainą, Czechami i Słowacją (rys. 6).

### Zakończenie

Długa żywotność obiektów infrastrukturalnych, które nie podlegają szybkim zmianom jakościowym, skłania do wnikliwych analiz obecnych i przyszłych potrzeb oraz możliwości ich zaspokojenia. Skutki budowy obiektów infrastrukturalnych będą odczuwane w bardzo długim czasie. Rozwiązania techniczne oraz układ przestrzennej infrastruktury powinny być tak zaplanowane, aby przy-

jały rozwojowi społeczno-gospodarczemu. Powinny być zatem kreowane w sposób pozwalający na optymalne wykorzystanie istniejącej przestrzeni [6]. Warunki te spełnia KPZK 2030. W dokumencie tym przedstawiono kompleksowe rozwiązania dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej w perspektywie dwudziestoletniej. Uwzględniając długi okres powstawania infrastruktury, taki okres planowania wydaje się racjonalny.

Rozwój infrastruktury transportu przedstawiony w KPZK 2030 nawiązuje do najważniejszych strategii unijnych odzwierciedlających europejską politykę transportową, ideę zrównoważonego rozwoju oraz plany budowy sieci TEN-T. Porównując założenia KPZK 2030 i strategii unijne można zauważyć ich dużą zbieżność. Zupełnie inaczej przedstawia się porównanie KPZK 2030 z krajowymi dokumentami strategicznymi, zwłaszcza z przywołaną *Strategią rozwoju transportu*. Zakres transportowych inwestycji infrastrukturalnych ujętych w tej strategii jest znacznie mniejszy niż w KPZK 2030. W przeciwieństwie do KPZK 2030 rozwiązania zawarte w *Strategii rozwoju transportu* nie prowadzą do kreowania nowoczesnego, zintegrowanego systemu transportowego, sprzyjającego rozwojowi społeczno-gospodarczemu i kreowaniu wysokiej konkurencyjności polskich regionów. Ten brak spójności istnieje, pomimo że obydwa dokumenty zostały przyjęte uchwałą tego samego rządu.

Analizując KPZK 2030, należy zwrócić uwagę na harmonogram realizacji transportowych inwestycji infrastrukturalnych. Podzielone zostały one na 3 etapy, z których 2 mają precyzyjnie określone daty. Etap pierwszy zakończy się po wykonaniu inwestycji przewidzianych w bieżącej perspektywie finansowej (2015 r.), a etap trzeci w 2030 r. Brak jest natomiast daty zakończenia etapu drugiego. Główny wysiłek inwestycyjny, jak określono w KPZK 2030, planowany jest do 2020 r. Do tego czasu powstanie zasadniczy układ autostrad i dróg ekspresowych. Dopiero po tym roku pojawią się możliwości sfinansowania działań dotyczących dalszego zwiększania standardu i prędkości w transporcie kolejowym. Oznacza to prawdopodobnie, że do 2020 r. realizowane będą przede wszystkim zadania z zakresu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Tezę tę potwierdza szczegółowa analiza zapisów *Strategii rozwoju transportu*. W tej sytuacji może dojść do znacznej asymetrii jakości usług w transporcie drogowym i kolejowym, prowadzącej do marginalizacji kolei zarówno w rynku przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Wątpliwa wówczas może stać się celowość wydatkowania środków finansowych na inwestycje w gałęzi transportu mającej niewielkie znaczenie rynkowe.

W KPZK 2030 nie podjęto próby oszacowania wielkości nakładów na planowane inwestycje infrastrukturalne w sektorze transportu. Oszacowano jedynie – na podstawie dotychczasowych wydatków publicznych – maksymalną, możliwą do uzyskania wielkość środków ze źródeł publicznych na sfinansowanie transportowego programu inwestycyjnego do 2020 r. Brak, choćby przybliżonych przepływów pieniężnych jest niewątpliwym mankamentem KPZK 2030.

## Literatura

- [1] Biała Księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. COM (2011) 144.
- [2] Boni M. (red.): *Raport Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*. Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009.
- [3] *Communication from the Commission A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development*. COM (2001) 264.
- [4] Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. DzUrz WE L 204 z 05.08.2010, str. 1-129.
- [5] Dyr T.: *Finansowanie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*. Technika Transportu Szynowego 3/2012.
- [6] Dyr T., Kozubek P. R.: *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*. Spatium, Radom 2013.
- [7] Dyr T.: *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*. Technika Transportu Szynowego 1-2/2012.
- [8] Dyr T.: *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku*. Technika Transportu Szynowego 1/2013.
- [9] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*. COM(2013) 17.
- [10] Komunikat Komisji Europa 2020 – *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. COM (2010) 2020.
- [11] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z 13 grudnia 2011 r. M.P. 2012, poz. 252.
- [12] Obwieszczenie marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 24 kwietnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. DzU 2012, poz. 674.
- [13] *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Załącznik do uchwały nr 6 Rady Ministrów z 22 stycznia 2013 r. M.P. 2013, poz. 75.
- [14] Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające instrument „Łącząc Europę”. KOM (2011) 665.

prof. nadzw., dr hab. Tadeusz Dyr  
 Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu  
 Wydział Ekonomiczny