

Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (cz. 1)

Tadeusz Dyr

Wstęp

22 stycznia 2013 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie *Strategii rozwoju transportu do 2020 r.*¹, przedłożoną przez ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Dokument ten wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania. Wdrożenie strategii ma pozwolić nie tylko na usunięcie aktualnie istniejących barier, ale także na stworzenie nowej jakości w infrastrukturze transportowej, zarządzaniu i systemach przewozowych.

Integralną częścią *Strategii rozwoju transportu do 2020 r.* jest prognoza oddziaływania na środowisko². Jej przygotowanie miało na celu wskazanie najważniejszych pól konfliktowych i ewentualnych problemów dotyczących realizacji Strategii. Podsumowanie tej prognozy stanowi załącznik do *Strategii rozwoju transportu*³.

Przyjęcie uchwały w sprawie *Strategii rozwoju transportu do 2020 r.* poprzedziły konsultacje społeczne dotyczące zarówno Strategii, jak i jej oddziaływania na środowisko. Wnioski z tych konsultacji zawarte zostały w załączniku nr 2 do Strategii⁴.

Strategia rozwoju transportu do 2020 r., będąca średniookresowym dokumentem planistycznym, będzie miała istotny wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego w Polsce. Determinowała będzie także kierunki wsparcia projektów transportowych z funduszy Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020. Dokument ten uwzględnia cele i kierunki działań określone w strategiach zarówno krajowych, jak i unijnych, w tym „Europa 2020”⁵. Celowe jest więc zaprezentowanie założeń Strategii. Zagadnienia te są przedmiotem niniejszego artykułu.

1. Strategia rozwoju transportu w systemie dokumentów strategicznych

Strategia rozwoju transportu do 2020 r. jest średniookresowym dokumentem planistycznym, który zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (DzU 2009, nr 84, poz. 712 z późn. zm.) i uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2009 r.

w sprawie planu uporządkowania strategii rozwoju⁶ stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Jej istotą jest wskazanie celów oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w długookresowej strategii rozwoju kraju⁷ oraz średniookresowej strategii rozwoju kraju⁸. Wzajemne powiązania strategii rozwoju kraju przedstawia rysunek 1.

2. Cele strategii rozwoju transportu

Zasadniczym celem polityki transportowej do 2020 r. jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. Tak sformułowanemu celowi głównemu podporządkowane zostały cele strategiczne i szczegółowe. Ich strukturę przedstawiono na rysunku 2.

Poprawa dostępności terytorialnej wymaga integracji poszczególnych gałęzi transportu. Przyczyni się to do

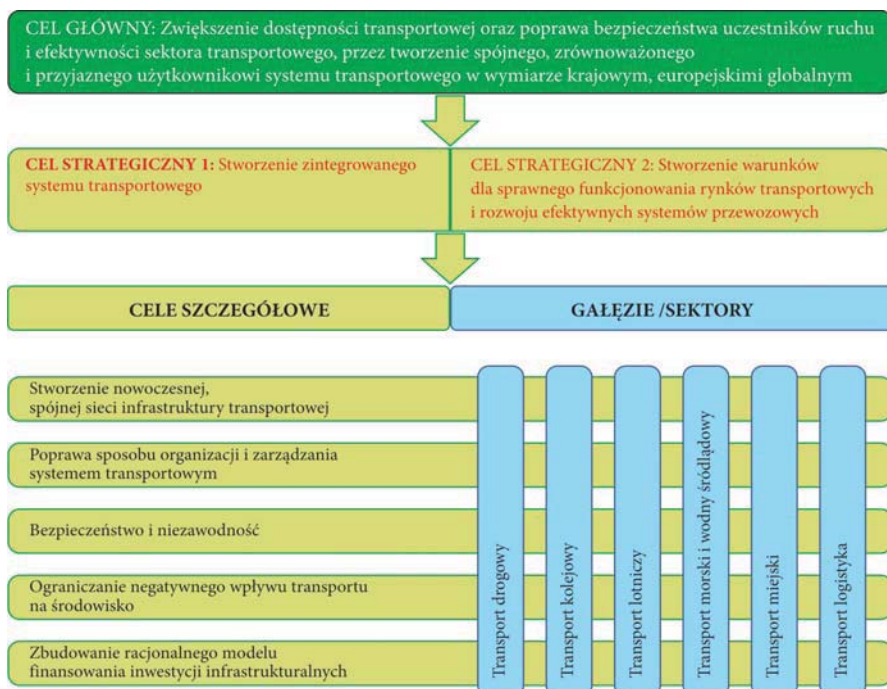
przezwyciężenia barier geograficznych. Pozwoli również na lepsze wykorzystanie potencjału gospodarczego regionów, a w konsekwencji na wzrost ich konkurencyjności⁹.

Kreowanie spójnego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej, jak i wykorzystania nowoczesnych, inteligentnych systemów transportowych usprawniających funkcjonowanie transportu oraz poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Takie podejście jest zgodne z założeniami europejskiej polityki transportowej¹⁰. Przyczyni się ono powinno do wzrostu wykorzystania proekologicznych gałęzi transportu, a w konsekwencji zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Zwiększenie stopnia wykorzystania transportu zbiorowego sprzyjać będzie ograniczaniu kongestii (szczególnie na obszarach zurbanizowanych) oraz skracaniu czasu podróży.

Realizacja celów strategii rozwoju transportu wymaga nadrobienia zaniebdań przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne i gospodarcze w Europie i na świecie. Obecnie wiele obszarów w Polsce nie posiada bowiem



Rys. 1. Miejsce strategii rozwoju transportu w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju
Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op.cit., s. 6



Rys. 2. Struktura i hierarchia celów strategii rozwoju transportu do 2020 r.
 Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op.cit., s. 6

dogodnych możliwości dojazdu do lokalnych centrów wzrostu gospodarczego. Nie mogą one zatem pełnić funkcji naturalnej bazy zasobów dla szybko rozwijających się terytoriów. Powstają więc obszary wykluczenia społecznego mające niewykorzystane zasoby kapitału ludzkiego.

Wyzwaniem dla Polski jest usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). Należy także skupić się na zwiększaniu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego. Podejście takie nawiązuje do koncepcji rozwoju infrastruktury w Unii Europejskiej. Infrastruktura transportowa jest bowiem istotnym czynnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kreowania konkurencyjności zarówno poszczególnych regionów, jak i całej Unii Europejskiej. Szczególne znaczenie przypisuje się transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) mającej zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz lepszą dostępność w całej UE.

Rozwój infrastruktury transportowej, w tym sieci TEN-T jest istotnym czynnikiem osiągnięcia celów przywoływanej

strategii „Europa 2020”. Opracowana została ona jako koncepcja przezwyciężenia kryzysu gospodarczego i finansowego końca pierwszej dekady XXI w. Kryzys ten, jak podkreślono w strategii, odsłonił wszystkie strukturalne słabości Unii Europejskiej. Podejmowane działania powinny prowadzić do takich zmian, które umożliwią osiągnięcie wysokiej konkurencyjności unijnej gospodarki i jej trwałego rozwoju¹¹.

Autor:

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

Przypisy:

- ¹ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22 stycznia 2013.
- ² W. Domek i in., *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011.
- ³ *Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Transportu*. Załącznik nr 1 do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa

i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22 stycznia 2013.

- ⁴ *Wnioski z konsultacji społecznych projektów: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) i Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu SRT*. Załącznik nr 2 do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22 stycznia 2013.
- ⁵ *Komunikat Komisji Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. KOM (2010) 2020.
- ⁶ *Plan uporządkowania strategii rozwoju (tekst uwzględniający dokonane w dniu 10 marca 2010 r., 30 kwietnia 2011 r. oraz 12 lipca 2012 r. reasumpcje decyzji Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2009 r.)*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, lipiec 2012 r.
- ⁷ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*. Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 11 stycznia 2013. Przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r.
- ⁸ *Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 25 września 2012 r. Przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r.
- ⁹ Szerzej problem znaczenia infrastruktury oraz sprawnego systemu transportowego w rozwoju regionalnym zawiera m.in. publikacja T. Dyr, *Inwestycje infrastrukturalne w sektorze transportu jako czynnik kreowania konkurencyjności regionów*, [w:] T. Dyr, E. Siek, *Uwarunkowania rozwoju regionalnego Unii Europejskiej*. Spatium, Radom 2012, s. 29-52.
- ¹⁰ Por. Biała Księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. KOM (2011) 144 wersja ostateczna. Por. także T. Dyr, *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*. Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 2011, nr 10, s. 20-29.
- ¹¹ Szerzej T. Dyr, *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*. Technika Transportu Szybnego 2012, nr 1-2, s. 22-28.