ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2006
Seria: TRANSPORT z. 62 Nr kol. 1721

Ryszard JANECKI[1]

PRZESŁANKI KREOWANIA I REALIZACJI PRZEZ REGIONY[2] POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Streszczenie. Jednym z czynników konkurencyjności regionów w dobie globalizacji i regionalizacji gospodarki pozostaje transport regionalny i lokalny. W tych warunkach rośnie znaczenie polityki transportowej regionów, a przejawem tego procesu są podejmowane w jej ramach coraz to nowe wyzwania. W artykule, nawiązując do powyższego kontekstu, scharakteryzowano najważniejsze przesłanki kreowania i realizacji polityki transportowej przez regiony.

PREMISE OF CREATION AND REALIZATION OF TRANSPORT POLICY OF REGIONS

Summary. Regional and local transport is continually one of competitiveness factors of regions in present market economy. The meaning of transport policy of regions growing up in globalisation and regionalisation process of market economy. New challenges observed in transport policy of regions are the symptoms of this process. Most important premise of creation and realization of transport policy of regions have been described in this article.

1. PRZESŁANKI POLITYKI TRANSPORTOWEJ REGIONÓW – UWAGI OGÓLNE

Zarówno w procesach globalizacji, jak i regionalizacji, dwóch obecnie dominujących w gospodarce opcji, jednym z czynników konkurencyjności regionów pozostaje sprawny transport regionalny i lokalny. W tym układzie rośnie również znaczenie polityki transportowej regionów, a przejawem tego procesu są podejmowane w jej ramach coraz to nowe wyzwania. Wśród najważniejszych przesłanek kreowania i realizacji polityki transportowej przez regiony wymienić należy sześć następujących grup wiążących się:
- z integracją przestrzeni regionalnej;
- z gospodarczym znaczeniem transportu w regionach;
- z wpływem transportu na jakość życia mieszkańców;
- z rolą władz regionalnych w rozwoju systemu transportowego na obszarze województwa;
- ze znaczeniem samorządów regionalnych w realizacji unijnej polityki regionalnej;
- z oddziaływaniem transportu na środowisko.

Każda z wymienionych powyżej grup przesłanek potwierdza duże znaczenie polityki transportowej w wymiarze regionalnym dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionów.

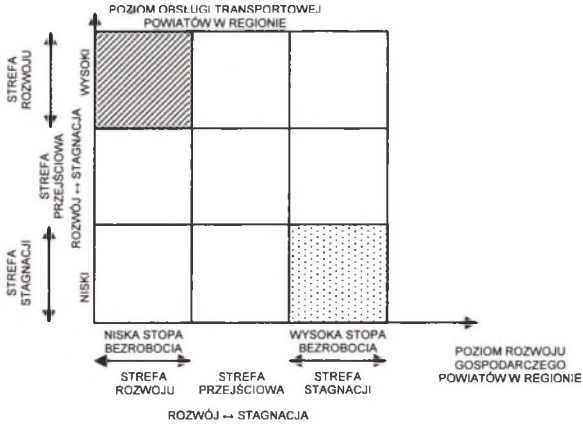
[1] Wydział Transportu, Politechnika Śląska, ul. Krasińskiego 8, 40-019 Katowice, rjan48@wp.pl
[2] W artykule przez pojęcie regiony rozumie się obecne województwa samorządowe. Natomiast pojęcia obszar regionu (województwa), jednostka terytorialna m.in. ze względu na dostępność danych odnoszą się do powiatu jako elementu struktury przestrzennej i administracyjnej województwa.

Jednocześnie specyfikuje problemy, jakie obecnie występują w transporcie regionalnym i wymagają rozwiązania.

2. INTEGRACJA PRZESTRZENI REGIONALNEJ

Integracja przestrzeni regionalnej będąca procesem przeobrażeń i dostosowań struktury regionów kreuje długookresowe korzyści, przede wszystkim w sferze publicznej. Polegają one na wyrównywaniu dysproporcji ekonomicznych, społecznych i terytorialnych w regionie i między regionami. Stąd integracja przestrzeni regionalnej wyraża się dążeniem do wyższego poziomu spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej[3].

Spójność ekonomiczna przesądza o skali nierównomierności występujących wewnątrz poszczególnych województw w zakresie wyników i konkurencyjności gospodarki, poziomu zatrudnienia i wysokości dochodów ludności. Obserwuje się przy tym zależność opisaną następującymi relacjami: wysokiemu poziomowi wewnętrznej integracji regionu odpowiada wysoki stopień konwergencji wzrostu gospodarczego poszczególnych obszarów w regionie i odwrotnie: niski poziom zintegrowania struktur regionalnych to jednocześnie wysoki stopień dywergencji wzrostu gospodarczego poszczególnych elementów przestrzeni regionalnej.



Rys. 1. Poziom obsługi transportowej w regionie
Fig. 1. Level of transport service in areas of regions
Źródło: Opracowanie własne.

W polskich regionach problemy spójności ekonomicznej są bardzo wyraźne. We wszystkich województwach identyfikuje się bowiem obszary, na których kumulują się negatywne skutki wewnątrzregionalnej nierównomierności wzrostu gospodarczego. W tej sytuacji duże znaczenie ma transport, gdyż przyjmuje się, że dostęp do sprawnego i efektywnego systemu transportowego jest jednym z ważnych czynników rozwoju gospodarczego regionów[4]. Modernizacja i rozbudowa oraz dywersyfikacja struktur produkcyjnych powinna zatem być następstwem stanu, w którym dostateczna jest dostępność podstawowych usług gospodarczych, a więc także infrastruktury transportowej i usług realizowanych przy jej wykorzystaniu. Na mapie relacji pomiędzy poziomem obsługi transportowej powiatów regionu a stopniem ich rozwoju gospodarczego – zob. rys. 1 –

[3] Por. szerzej: Nowe partnerstwo dla spójności. Konwergencja, konkurencyjność, współpraca. Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej, Komisja Europejska, Luksemburg 2004.
[4] Poprawa stanu rzeczy tylko w transporcie nie jest jednak czynnikiem wystarczającym do zapewnienia wzrostu gospodarczego.

występuje zależność, w której niskiemu poziomowi rozwoju gospodarczego odpowiada niedostateczny poziom obsługi transportowej obszaru i odwrotnie.

Powyższe zjawisko potwierdzają wyniki badań identyfikujących systemy transportowe dwóch grup obszarów:

- 94 powiatów, które w każdym z szesnastu województw charakteryzują się najwyższą stopą bezrobocia[5],
- 56 powiatów, które z kolei w każdym województwie mają najniższą stopę bezrobocia.

Wyniki analizy porównawczej dla wszystkich 150 powiatów przedstawia tablica1 i rysunek 2.

Tablica 1

Porównanie systemów transportowych powiatów o zróżnicowanym poziomie stopy bezrobocia

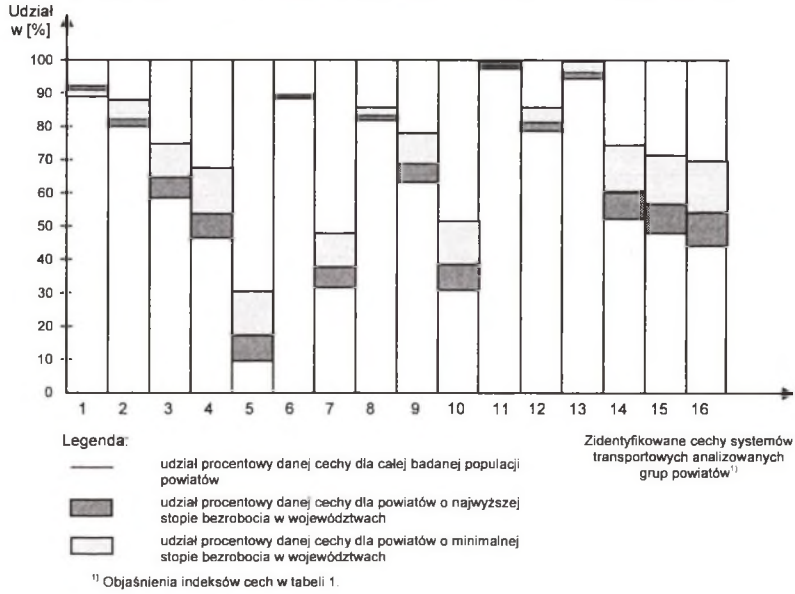
Cecha systemu transportowego powiatu	Udział cechy w (%) w ogólnej liczbie analizowanych powiatów	Różnica udziału cechy w (%) w stosunku do wartości dla wszystkich analizowanych powiatów	
		powiaty o najwyższej stopie bezrobocia w województwach	powiaty o minimalnej stopie bezrobocia w województwach
1	2	3	4
TRANSPORT KOLEJOWY			
1. Bezpośredni dostęp do czynnej infrastruktury kolejowej	91,3	+1,2	-2,0
PRZEWOZY PASAŻERSKIE			
2. Prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich	82,0	-2,2	+5,5
3. Oferowanie bezpośredniego połączenia z miastem wojewódzkim	64,7	-6,2	+10,3
4. Oferowanie bezpośredniego dostępu do systemu przewozów pociągami pospiesznymi	54,0	-7,2	+13,9
5. Oferowanie bezpośredniego dostępu do systemu przewozów pociągami kwalifikowanymi	17,3	-7,7	+13,0
PRZEWOZY ŁADUNKÓW			
6. Prowadzenie ruchu pociągów towarowych	88,7	-0,4	+0,6
7. Posiadanie bezpośredniego połączenia ze stacją rozrządową	38,0	-6,1	+10,2
TRANSPORT DROGOWY			
8. Bezpośredni dostęp do sieci dróg krajowych	83,3	-1,4	+2,4
9. Przebieg przez teren powiatu drogi krajowej o zasięgu co najmniej ponadregionalnym	69,3	-5,5	+9,3
10. Istniejący lub planowany bezpośredni dostęp do autostrady lub drogi ekspresowej	38,7	-7,8	+13,1
PRZEWOZY PASAŻERSKIE			
11. Oferowanie przez publiczny transport drogowy połączenia z miastem wojewódzkim	98,7	-0,9	+1,3
12. Oferowanie przez publiczny transport drogowy dostępu do systemu połączeń o zasięgu ponadregionalnym	81,3	-2,6	+4,4
TRANSPORT LOTNICZY			
13. Dostęp do lotniska w promieniu do 100 km	96,7	-2,0	+3,3
PRZEWOZY PASAŻERSKIE			
14. Dostęp w promieniu do 100 km do portu lotniczego obsługującego regularną komunikację pasażerską	60,7	-8,6	+14,3
15. Oferowanie przez port lotniczy dostępny w promieniu do 100 km połączeń międzynarodowych	56,7	-8,8	+14,7
PRZEWOZY ŁADUNKÓW			
16. Dostęp w promieniu do 100 km do portu lotniczego odprawiającego cargo	54,0	-9,3	+15,6

Źródło: Opracowanie własne.

[5] Dane GUS na koniec miesiąca kwietnia bieżącego roku.

Zestawione dane wskazują, że w przypadku powiatów o wysokiej stopie bezrobocia w poszczególnych województwach tylko wskaźnik udziału dotyczący dostępu do czynnej infrastruktury kolejowej jest wyższy od wartości średnich dla całej analizowanej populacji powiatów – zob. tablica 1 i rysunek 2. Tak więc nierównomierności w infrastrukturze transportowej oraz w ofercie przewozowej systemu transportowego nakładają się na zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego tych obszarów.

Drugim wymiarem integracji przestrzeni regionalnej pozostaje spójność społeczna. Jej utrzymywanie stanowi niezbędny czynnik rozwoju gospodarczego. Dla spójności społecznej kluczowe znaczenie mają problemy dotyczące dostępności pracy. Czynnik ten decyduje o tym, czy ludzie mają możliwość korzystania z odpowiedniego standardu życia oraz wnoszenia kreatywnych postaw do życia społeczności, której są członkami. Takim zachowaniom sprzyja sprawnie funkcjonujący regionalny system transportowy.



Rys. 2. Charakterystyka cech wraz z różnicami ich udziałów w (%) w stosunku do wartości udziału danej cechy charakteryzującej system transportowy w całej badanej populacji powiatów

Fig. 2. Deviation of properties participations (%) from value of participation of property which describe transport system in population of administrative districts

Źródło: Opracowanie własne.

Koncepcja spójności terytorialnej podkreśla potrzebę zmniejszania rejestrowanej w regionach i między regionami nierównowagi terytorialnej[6]. W warunkach Polski, wśród obecnych problemów w tym zakresie w transporcie regionalnym trzeba wymienić niedostateczne powiązania komunikacyjne:

– obszarów odznaczających się przeszkodami natury geograficznej[7];

[6] Wśród rejestrowanych obecnie problemów nierównowagi terytorialnej w Polsce wymienia się między innymi koncentrację działalności ekonomicznej i ludności na wybranych obszarach poszczególnych województw, ciągłe utrzymywanie się różnic pomiędzy aglomeracjami i pozostałą częścią danego województwa, utrzymywanie się a niekiedy poszerzanie zróżnicowania poziomów PKB i bezrobocia – por. m. innymi: Nowe partnerstwo dla spójności. Konwergencja, konkurencyjność, współpraca. Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej, Wspólnoty Europejskie, Luksemburg 2004, COM (2004) 107, s. 27-28.

[7] Są to przede wszystkim tereny podgórskie i górskie w pasie województw południowej Polski.

- terenów przyłączonych do obecnych województw w wyniku reformy administracyjnej z 1999 roku[8];
- najbardziej zewnętrznych obszarów województw.

Wymienione powyżej tereny mają bowiem prawo oczekiwać także bardziej równego dostępu do usług gospodarczych, a więc podstawowych urządzeń infrastrukturalnych, usług użyteczności publicznej i innych usług zaliczanych do grupy podstawowych oraz wiedzy. Ich dostępność jest jednym z zasadniczych warunków spójności terytorialnej[9].

Problemy obszarów podlegających naturalnym, bo wynikającym z warunków geograficznych ograniczeniom podejmowane przez politykę transportową w regionach wymagają działań zgodnych z ideą zrównoważonego rozwoju. Przyjęta powinna być zatem taka ścieżka ich rozwoju, aby szanowane było naturalne dziedzictwo tych terenów, niezagrożona ich rzeźba terenu i ukształtowanie krajobrazu. Wymienione czynniki stanowią o pewnej przewadze rozpatrywanych obszarów jako miejsc zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczej. W warunkach rozwoju gospodarki, w której maleje znaczenie bliskości surowców i dużych rynków, cechą zwiększającą atrakcyjność lokalizacji stają się walory fizycznego otoczenia. Jednocześnie w takim układzie wzrasta znaczenie czynnika dostępności do podstawowych usług i urządzeń, a tym samym do systemu transportowego. Postulowanym kierunkiem działań w polityce transportowej regionów posiadających przeszkody natury geograficznej może być modernizacja połączeń kolejowych zamiast budowy dróg, gdyż w takim przypadku uwzględnione zostają potrzeby zabezpieczenia środowiska naturalnego i poprawy dostępności usług gospodarczych.

Problemy obszarów peryferyjnych i nowo włączonych w 1999 roku do obecnych województw można rozpatrywać wspólnie. Większość bowiem powiatów, które po raz pierwszy weszły w skład niektórych województw (około 90%) to jednocześnie obszary peryferyjne.

W odniesieniu do tej kategorii terenów, w aspekcie konieczności równoważenia rozwoju regionów i integracji przestrzeni regionalnej obok czynnika dostępności do sprawnego i efektywnego systemu transportowego, istotnym zagadnieniem pozostaje poprawa wewnętrznej spójności terytorialnej regionów. Oba czynniki są ze sobą ściśle powiązane, a dostępność do systemu transportowego w danym regionie jest jednym z zasadniczych warunków spójności terytorialnej tego obszaru.

Obraz spójności terytorialnej powiatów – będących po raz pierwszy w strukturze administracyjnej danego województwa - z regionem tworzy ilościowa i jakościowa charakterystyka funkcjonujących połączeń kolejowych i połączeń w publicznym transporcie drogowym obsługujących relacje powiat-miasto wojewódzkie oraz powiat-powiat.

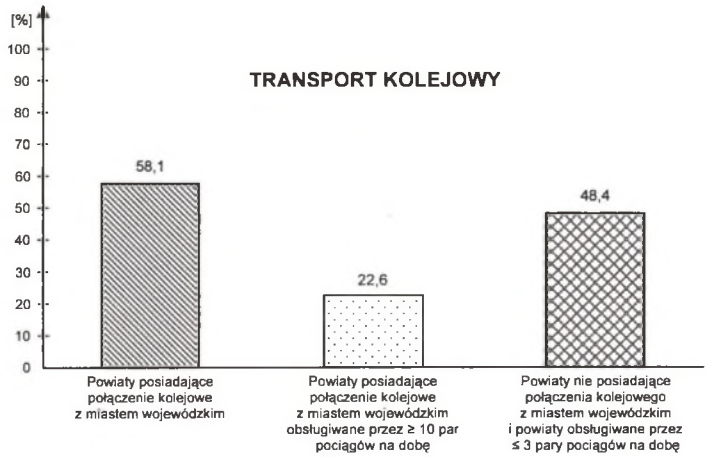
Na rysunkach 3-10 zilustrowano podstawowe dane dotyczące powyższej problematyki.

Połączenia kolejowe z miastem wojewódzkim (zob. rysunek 3) posiada tylko 58,1% powiatów tej grupy. Natomiast publiczny transport drogowy zapewnia komunikację do i z miasta wojewódzkiego dla 93,5% powiatów (zob. rysunek 4). Liczba uruchamianych pociągów w relacjach powiat-miasto wojewódzkie pozostaje bardzo zróżnicowana. Tylko w przypadku 22,6% powiatów jest ona równa i większa od dziesięciu par pociągów w ciągu doby. Relacje słabe odpowiadające minimum komunikacyjnemu (kursowanie do 3 par pociągów w ciągu doby) lub brak połączeń z miastem wojewódzkim występuje w ponad 48% analizowanych jednostek. Słabe pozostają także powiązania komunikacyjne miast wojewódzkich z powiatami analizowanej grupy w publicznym transporcie drogowym.

---

[8] Dotyczy obszarów nie należących przed reformą podziału administracyjnego kraju z 1975 roku do obecnych województw oraz pozostających w latach 1975-1999 poza województwem, którego stolicą była obecna siedziba władz administracyjnych regionu.

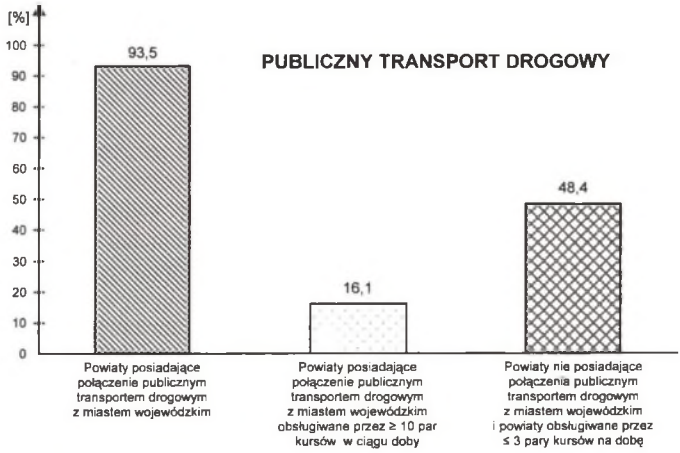
[9] Nowe partnerstwo dla spójności..., op.cit., s. 33-34.



Rys. 3. Połączenia kolejowe powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw z miastem wojewódzkim

Fig. 3. Rail connections of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships with its principal city

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 4. Połączenia publicznym transportem drogowym powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw z miastem wojewódzkim

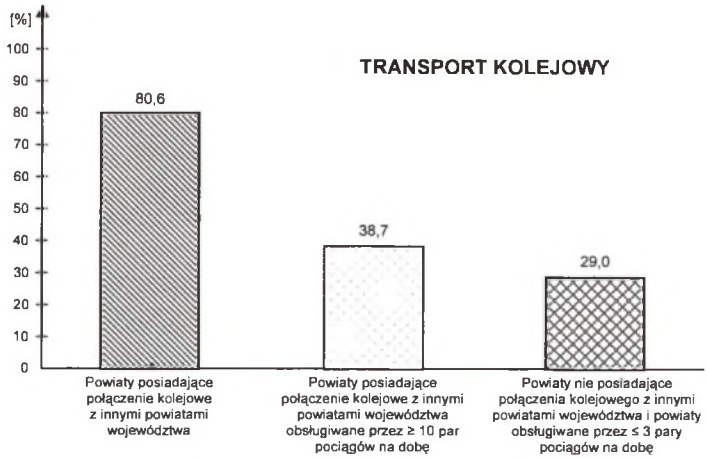
Fig. 4. Public road transport connections of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships with its principal city

Źródło: Opracowanie własne.

W świetle badań silnych relacji obsługiwanych przez dziesięć i więcej kursów w jednym kierunku jest tylko 16,1%. Powiaty nie posiadające połączeń realizowanych przez publiczny transport drogowy z miastem wojewódzkim i powiaty obsługiwane przez co najwyżej trzy kursy na dobę stanowią 48,4% całej analizowanej populacji.

Druga grupa rozpatrywanych połączeń to relacje powiat-powiat. Zarówno w transporcie kolejowym, jak i w publicznym transporcie drogowym tego rodzaju połączenia obsługiwane są przez większą liczbę pociągów i kursów pojazdów drogowych. W transporcie kolejowym blisko 39% powiatów posiada połączenia z innymi powiatami, w których kursuje dziesięć i więcej par pociągów w ciągu doby (zob. rysunek 5). W przypadku publicznego

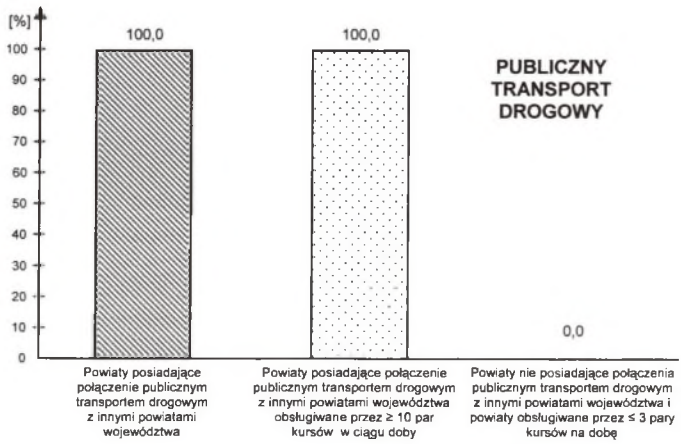
transportu drogowego we wszystkich powiatach funkcjonuje co najmniej jedna silna relacja powiat-powiat (zob. rysunek 6).



Rys. 5. Połączenia kolejowe powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw z innymi powiatami województwa

Fig. 5. Rail connections of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships with different administrative districts

Źródło: Opracowanie własne.



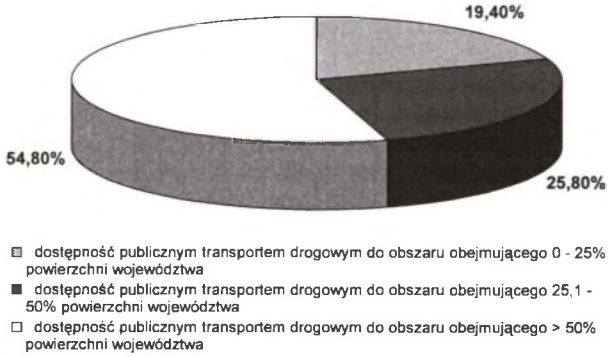
Rys. 6. Połączenia publicznym transportem drogowym powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw z innymi powiatami województwa

Fig. 6. Public road transport connections of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships with different administrative districts

Źródło: Opracowanie własne.

Widać zatem, że dostępność przestrzeni regionalnej dla obszarów, które po raz pierwszy od 1999 roku weszły w struktury administracyjne danych województw, zapewnia przede wszystkim publiczny transport drogowy. 54,8% powiatów tej grupy uzyskuje bowiem dzięki tej gałęzi transportu dostęp do ponad połowy powierzchni obszaru poszczególnych

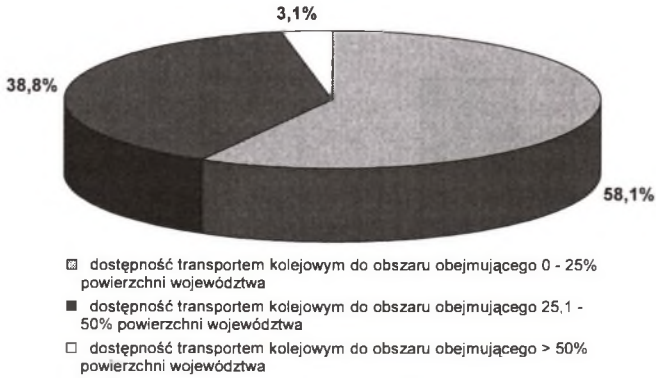
województw (zob. rysunek 7). Dla transportu kolejowego wskaźnik ten wynosi 3,1%, a więc jest kilkunastokrotnie (17,7) niższy (zob. rysunek 8).



Rys. 7. Dostępność geograficzna publicznego transportu drogowego dla powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw

Fig. 7. Geographical accessibility of public road transport of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships

Źródło: Opracowanie własne.

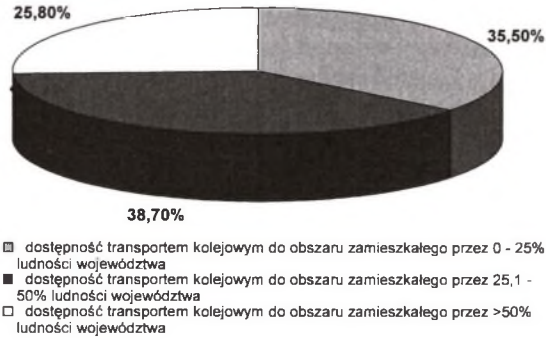


Rys. 8. Dostępność geograficzna transportu kolejowego dla powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw

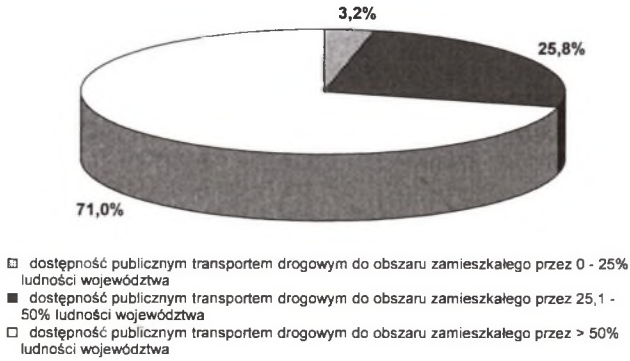
Fig. 8. Geographical accessibility of rail transport of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships

Źródło: Opracowanie własne.

Jeżeli chodzi o aspekt demograficzny, to wskaźniki kształtują się podobnie. Transport kolejowy dla około jednej czwartej powiatów zapewnia dostęp do obszarów województwa zamieszkanych przez ponad 50% ludności regionu, natomiast publiczny transport drogowy odpowiednio dla ponad dwóch trzecich analizowanych powiatów (zob. rysunek 9 – 10).



Rys. 9. Dostępność demograficzna transportu kolejowego dla powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw
Fig. 9. Demographic accessibility of rail transport of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships
Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 10. Dostępność demograficzna publicznego transportu drogowego dla powiatów po raz pierwszy od 1999 roku wchodzących w strukturę administracyjną danych województw
Fig. 10. Demographic accessibility of public road transport of administrative districts first time in 1999 included in administrative structure of voivodships
Źródło: Opracowanie własne.

Integracja przestrzeni regionalnej wskazuje wiele problemów wymagających podjęcia w programach polityki transportowej regionów. Wynikają one z dążenia do osiągania w procesie integracji coraz wyższego poziomu spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej. Ich wzrost oznacza zmniejszenie nierównomierności występujących w regionach w zakresie wyników gospodarczych, poziomu zatrudnienia, wysokości dochodów ludności oraz konkurencyjności gospodarki. Wzrostowi każdego z rodzajów spójności sprzyja sprawnie funkcjonujący, niwelujący zróżnicowania wewnątrzsektorowe regionalny system transportowy. Jego zasadniczymi atrybutami pozostają we współczesnych warunkach gospodarek globalnej i regionalnej nowoczesna infrastruktura transportowa oraz wykorzystująca infrastrukturę oferta rynku transportowego.

3. GOSPODARCZE ZNACZENIE TRANSPORTU W REGIONACH

Transport, będąc czynnikiem komplementarnym, integrującym i koordynującym gospodarkę narodową, pozostaje niezbędnym ogniwem każdego procesu gospodarczego. W sferze obrotu towarowego transport jest kontynuacją produkcji i staje się ostatnią fazą szeroko rozumianego cyklu produkcyjnego[10].

W skali regionu obsługa transportowa gospodarki realizowana jest w ramach usługowej funkcji transportu oraz funkcji stymulującej procesy wzrostu gospodarczego[11].

Usługową funkcję transportu można rozpatrywać w dwóch aspektach:

- zaspokajania potrzeb przewozowych w gospodarce przez świadczone usługi transportowe, a więc jako funkcję konsumpcyjną;
- zaspokajania potrzeb produkcyjnych przez świadczenie usług transportowych stwarzających warunki do działalności gospodarczej, stymulujących jej rozwój oraz wpływających na funkcjonowanie rynku i wymiany, a więc jako funkcję produkcyjną[12].

Aktywizujące funkcje transportu w stosunku do gospodarki przejawiają się:

- w stałym dysponowaniu określonych rozmiarów rezerwami zdolności przewozowej na ewentualny przyrost przewozów w stosunku do występujących aktualnie potrzeb;
- we wprowadzaniu do procesów gospodarowania w transporcie innowacji, które mogą pobudzać ogólny postęp w produkcji i w obrocie gospodarczym[13].

Znaczenie transportu dla gospodarki regionalnej wynika również z wagi czynnika transportowego w decyzjach lokalizacji działalności produkcyjnej oraz w kształtowaniu sieci osiedleńczej w regionach.

Lokalizacja działalności gospodarczej zawsze pozostaje w grupie problemów o dużym znaczeniu. Wynika to z występowania „klasycznych" dylematów co do miejsca działalności, wśród których wymienia się przystosowanie miejsca do potrzeb wynikających z funkcji podmiotu gospodarczego, możliwości uzyskania niezbędnych środków wytwarzania oraz zbytu produktów swojej działalności.[14] Są także kwestie kosztów produkcji, które są zależne od lokalizacji – ważne dla przedsiębiorców oraz problemy harmonijnego rozmieszczenia działalności w przestrzeni regionalnej i racjonalnego korzystania ze środowiska naturalnego nadzorowane przez władze samorządowe.

Obserwowany obecnie wysoki poziom społecznego podziału pracy, rozwój środków produkcji na skutek postępu naukowo-technicznego, tendencje do koncentracji różnych form działalności gospodarczej w przestrzeni[15] oraz elastyczny system produkcji wypierający produkcję masową[16] prowadzą, szczególnie w krajach wysoko rozwiniętych, do powstawania nowych koncentracji o charakterze innowacyjnym, takich jak: nowe przestrzenie przemysłowe, nowe obszary przemysłowe, tworzące terytorialne systemy produkcyjne (technologiczne), innowacyjne środowisko i przestrzenne systemy innowacyjne. Sektor przedsiębiorstw wysokiej technologii oraz podmiotów w innych dziedzinach opartych na wiedzy w decyzjach lokalizacyjnych uwzględnia obecnie również czynniki społeczne,

---

[10] Por. między innymi: W. Grzywacz, Infrastruktura transportu, WKiŁ, Warszawa 1972, s. 12; M. Madeyski, E. Lisowska, W. Morawski, Transport, rozwój i integracja, WKiŁ, Warszawa 1978, s. 133-137; W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), Transport, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1997, s. 21.

[11] R. Kuziemkowski, Racjonalne kształtowanie potrzeb przewozowych, WKiŁ, Warszawa 1978, s. 19-24.

[12] W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), Transport..., op.cit., s. 21.

[13] M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, Transport, rozwój i integracja..., op.cit., s. 184.

[14] J. Regulski, Planowanie miast, PWE, Warszawa 1986, s. 63.

[15] K. Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH, Warszawa 1994, s. 202.

[16] M. Klamut, Mechanizmy oddziaływania państwa na procesy inwestycyjne i lokalizacyjne, w: B. Winiarski (red.), Polityka regionalna – kierunki i instrumentacja, Wyd,. Akademii Ekonomicznej im. O. Lange we Wrocławiu, Wrocław 1994, s. 47-48.

kulturowe, psychologiczne i etyczne[17]. W przypadku tego rodzaju działalności gospodarczej czynniki egzogeniczne lokalizacji, przy założeniu że sektory przemysłu wysokiej technologii nie wykazują tylko jednego typu zachowań lokalizacyjnych, brane współcześnie pod uwagę to przede wszystkim kapitał ludzki, bliskość uniwersytetu i ośrodków badawczych, infrastruktura transportowa, usługi oraz klimaty: biznesowy i polityczny, korzyści aglomeracji i walory pejzażu.[18] Wymienioną w zbiorze czynników lokalizacyjnych infrastrukturę transportu w potencjalnym miejscu lokalizacji nowej działalności gospodarczej cechować powinny rozwiązania zapewniające bardzo dobrą dostępność transportową miejsca lokalizacji, wysoką dostępność portów lotniczych oferujących dogodne połączenia komunikacyjne krajowe i przede wszystkim międzynarodowe.

Gospodarcze znaczenie transportu rozciąga się także na układy osadnicze. Relacje pomiędzy transportem a tym elementem przestrzeni regionalnej mają symetryczny charakter. System transportowy warunkuje bowiem rozwój sieci osadniczej, a kształt sieci transportowej jest rezultatem tendencji do powiązań elementów układu osadniczego między sobą[19]. Skutki tych powiązań mają zróżnicowany zasięg przestrzenny oraz wymiar społeczny i ekonomiczny. Współcześnie w układzie system osadniczy – sieć transportowa, spośród identyfikowanych zjawisk i procesów można między innymi wymienić:

- generowanie „efektu tunelowego" w układzie komunikacyjnym obsługującym połączenia między metropoliami lub dużymi miastami[20];
- zdecydowaną przewagę lokalizacji węzłów transportowych w takich punktach sieci osadniczej, jak metropolie, duże miasta i pozostałe znaczące elementy układu osadniczego o zróżnicowanym zasięgu przestrzennego oddziaływania;
- stymulowanie ruchliwości przestrzennej mieszkańców i ich potrzeb komunikacyjnych, przy czym duże ośrodki osadnicze ułatwiają ją i wzmacniają, gdyż zapewnienie dostępności transportowej należy do zasadniczych zadań samorządowych;
- kształtowanie się nowych form osadniczych określanych jako region miejski i miasto-państwo pod wpływem obecnych tendencji w transporcie tworzących układ triady: hubs-spokes-emisja na zewnątrz do celu przemieszczania[21];
- niedostateczne powiązania sieci transportowych dalekiego zasięgu z sieciami regionalnymi i lokalnymi wpływające negatywnie na rozwój i funkcjonowanie nie będących metropoliami lub dużymi miastami ośrodków układu osadniczego;
- nadal wzrastające użytkowanie samochodu osobowego stymulujące przez wiele lat zjawisko suburbanizacji, a w ostatnim okresie powodujące zwiększenie wszelkiego rodzaju reglamentacji określonych przestrzeni układów osadniczych. Skutkuje to rozwojem tendencji nazywanej „powrotem do miasta", zmieniających funkcje terenów śródmiejskich w aglomeracjach i miastach oraz wpływających na ruchliwość mieszkańców.

Wybrane wskaźniki potwierdzają gospodarczą rolę transportu w regionach (zob. tablica 2). Wielkość nakładów inwestycyjnych – 11,4 mld zł, wartość majątku trwałego 320,4 mld zł oraz rozmiary zatrudnienia w sektorze 708,8 tys. w 2004 roku wymagają takiego podejścia do zagadnień transportu w regionach, które pozwala na rzetelną identyfikację i ocenę problemów w transporcie regionalnym oraz wyklucza błędne decyzje co do jego przyszłości. Kierunki rozwoju transportu w regionach muszą być również brane pod uwagę przy programowaniu rozwoju poszczególnych województw i całego kraju.

---

[17] G. Benko, Geografia technopolii, tłum. K. Malaga, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1993, s. 25-34.
[18] G. Benko, Geografia technopolii..., op.cit., s. 17-25.
[19] Por. szerzej: R. Domański, Geografia ekonomiczna, PWN, Warszawa-Poznań 1977, s. 289.
[20] B. Jałowiecki, Zarządzanie rozwojem aglomeracji miejskich, Wyd. WSFiZ w Białymstoku, Białystok 2002, s. 40-41.
[21] B. Jałowiecki, Zarządzanie rozwojem aglomeracji..., op.cit., s. 45.

Tablica 2

Wybrane wskaźniki gospodarowania w transporcie regionów (dane dla 2004 r.)[1)]

Województwo	Udział pracujących w transporcie w ogólnej liczbie pracujących w województwie w (%)	Udział nakładów inwestycyjnych w transporcie w nakładach inwestycyjnych w województwie ogółem (ceny bieżące) w (%)	Udział wartości brutto środków trwałych w transporcie w wartości środków trwałych w województwie ogółem (bieżące ceny ewidencyjne)
1	2	3	4
Dolnośląskie	6,0	5,0	15,5
Kujawsko-pomorskie	5,1	5,5	17,0
Lubelskie	4,6	5,6	20,5
Lubuskie	6,3	6,5	20,0
Łódzkie	4,7	5,4	13,7
Małopolskie	5,2	4,8	13,2
Mazowieckie	6,8	19,5	23,5
Opolskie	5,6	10,0	19,0
Podkarpackie	4,4	10,9	17,4
Podlaskie	4,4	5,0	25,6
Pomorskie	7,2	10,7	20,3
Śląskie	6,4	6,6	10,8
Świętokrzyskie	4,7	6,2	21,2
Warmińsko-mazurskie	5,6	5,2	26,2
Wielkopolskie	5,0	7,4	16,5
Zachodniopomorskie	7,3	7,1	22,2
Polska	5,7	9,5	18,3

[1)] Dane dotyczą transportu gospodarki magazynowej i łączności jako sekcji PKD (Polskiej Klasyfikacji Działalności) opracowanej przez GUS na podstawie wydawnictwa Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich EUROSTAT „Nomenclature des Activités de communanté Européene".

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Pracujący w gospodarce narodowej w 2004 r., GUS, Warszawa 2005, tab.6 s. 34; Środki trwałe w gospodarce narodowej w 2004 r., GUS, Warszawa 2005, cz. I tab. 4 i cz. II tab. 10.

4. WPŁYW TRANSPORTU NA JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW REGIONÓW

Formułowanie przez władze regionalne programów polityki transportowej powinno uwzględniać także znaczenie transportu dla jakości życia społeczności regionalnych.

Kategoria jakości życia wyraża między innymi możliwości zaspokojenia przez jednostkę swoich potrzeb i rozwoju osobowości. W tym zakresie człowiek musi korzystać z wielu urządzeń i możliwości, poczynając od mieszkania, a kończąc na urządzeniach sportowych i rekreacyjnych. Istotne jest, aby urządzenia te były w jego zasięgu. Tym samym obszary o gorszej dostępności stwarzają mniejsze szanse życiowe dla swoich mieszkańców, a dostępność przestrzenna staje się jedną z determinant jakości życia[22]. Przykładowe wyniki badań dla województwa łódzkiego potwierdzają wielość problemów w tym zakresie.

Jeżeli transport publiczny zapewnia wszystkim powiatom województwa dostęp do ośrodka uniwersyteckiego o znaczeniu krajowym, jakim jest Łódź, co uznać należy za bardzo pozytywny czynnik, to już w przypadku znanych ośrodków turystycznych i rekreacyjnych na obszarze województwa, jakimi bez wątpienia pozostają Spała, Sulejów i w okresie zimowym Kamieńsk, wskaźnik dostępności nie jest zadowalający. Tylko odpowiednio 25%, 46% i 33%

[22] R. Domański, Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej, PWE, Warszawa 1983, s. 117.

powiatów w województwie posiada bezpośrednią publiczną komunikację autobusową z wymienionymi powyżej miejscowościami. Podobnie kształtuje się wskaźnik dostępności do ośrodków subregionalnych w województwie. Piotrków Trybunalski posiada połączenie z 17 jednostkami terytorialnymi województwa, ale Skierniewice już tylko z 8, Sieradz z 12, a Kutno z 7 powiatami na ogólną liczbę 24 jednostek podziału terytorialnego w województwie.

Coraz częściej wzmożonej ruchliwości ludzi towarzyszą oczekiwania w stosunku do oferty rynkowej, związane z odbywaniem przez nich większej liczby podróży. Podstawowe walory oferty to między innymi: cena akceptowana przez potencjalnego pasażera, wyższa jakość obsługi i szersze pole wyboru[23]. Podstawowe walory jakościowe to między innymi wygoda podróży oznaczająca mniejszy wysiłek związany z podróżą, zminimalizowane jej niebezpieczeństwo oraz najkrótszy w danych warunkach czas podróży[24]. Dla realizacji tych oczekiwań w najbliższych latach działań konieczne jest podjęcie w systemach transportowych regionów prowadzących do:

- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które w odczuciu użytkowników transportu jest stale zagrożone;
- tworzenia prostych i elastycznych warunków podróży o zasięgu regionalnym odbywanych z wykorzystaniem różnych środków transportu i zdecydowanie w większym stopniu uwzględnienie oczekiwań i wymagań pasażerów (idea transportu z ludzką twarzą)[25].

5. ROLA WŁADZ REGIONALNYCH W ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA

W procesach rozwoju regionalnego można rozróżnić grupę procesów sterowanych centralnie w ramach polityki interregionalnej oraz procesów rozwoju samodzielnie programowanych i realizowanych przez samorządy poszczególnych województw (polityka intraregionalna)[26]. Wśród zasadniczych wyzwań dla polityki rozwoju regionów współcześnie eksponuje się przede wszystkim działania w regionach prowadzące do wzmacniania ich endogenicznego potencjału, rozwoju infrastruktury, w tym także niematerialnej, wzrostu międzynarodowej konkurencyjności oraz podnoszenie poziomu i jakości życia mieszkańców.[27]

Po przeprowadzonej w 1999 roku reformie podziału administracyjnego kraju podmiotem polityki regionalnej stał się również samorząd województwa. Najważniejsze kierunki polityki rozwoju regionów zapisane w ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r.

---

[23] Por. szerzej np. dla regionu śląskiego: W. Starowicz, A. Rudnicki, R. Janecki, Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich. Synteza wyników, Monografie, zeszyt 6, SITK, Kraków 1999.

[24] B. Liberadzki, Europejska polityka transportowa, w: B. Liberadzki, L. Mindur (red.), Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, Wyd. Instytutu Technologii i Eksploatacji – PIB, Warszawa 2006, s. 23; por. szerzej dla komunikacji miejskiej m. innymi: W. Starowicz, Kształtowanie jakości usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym, Wyd. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001.

[25] Por. m. innymi: R. Janecki, Intermodalność w publicznym transporcie pasażerskim, w: TRANSLOG 2005. Zintegrowane łańcuchy transportowe – przesłanki i warunki rozwoju, SGH, Szczecin 2005, s. 201 i nast.

[26] Por. m. innymi: Polityka gospodarcza, B. Winiarski (red.), Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 356-357; Polityka gospodarcza, H. Ćwikliński (red.), Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, s. 188-190; T. Grzeszczyk, Zarządzanie funduszami europejskimi w rozwoju województwa. Badania – edukacja – konsulting, Wyd. Wyższej Szkoły Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi, Łódź 2003, s. 39; S. Korenik, Dysproporcje w rozwoju regionów Polski – wybrane aspekty, Wyd. Akademii Ekonomicznej im. O. Lange we Wrocławiu, Wrocław 2003, s. 77-78.

[27] Por. m. innymi: A. Klasik, Strategie regionalne. Formułowanie i wprowadzanie w życie, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Katowice 2002, s. 11; A. Klasik, Strategia rozwoju regionalnego województwa śląskiego. Założenia wstępne, w: Procesy adaptacyjne w regionach przemysłowych w perspektywie europejskiej, Materiały I sem. polsko-czeskiego, A. Klasik (red.), Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 1999, s. 48.

o samorządzie województwa[28] wprowadzającej powyższe zmiany są następujące:
- tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, w tym kreowanie rynku pracy;
- utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim;
- pozyskiwanie i łączenie środków finansowych publicznych i prywatnych w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej;
- wspieranie i prowadzenie działań na rzecz podnoszenia poziomu wykształcenia obywateli;
- racjonalne korzystanie z zasobów przyrody oraz kształtowanie środowiska naturalnego, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju;
- wspieranie rozwoju nauki i współpracy pomiędzy nauką a gospodarką, popieranie postępu technologicznego oraz innowacji;
- wspieranie rozwoju kultury oraz ochrona i racjonalne wykorzystywanie dziedzictwa kulturowego;
- promocja walorów i możliwości rozwojowych województwa.

W praktycznej realizacji ustawy o samorządzie województwa w latach 1999-2006 władze poszczególnych regionów:
- opracowały i przyjęły do realizacji strategie rozwoju województw, które w latach 2005-2006 zostały poddane aktualizacji;
- podjęły wykonywanie zadań o zasięgu wojewódzkim, w tym dotyczące zagospodarowania przestrzennego, sieci dróg publicznych drugiego rodzaju oraz transportu oferującego usługi, mające charakter użyteczności publicznej i transportu lotniczego;
- prowadziły politykę rozwoju regionu, szczególnie w zakresie rozwoju infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim;
- aktywnie włączyły się w realizację polityki spójności Unii Europejskiej.

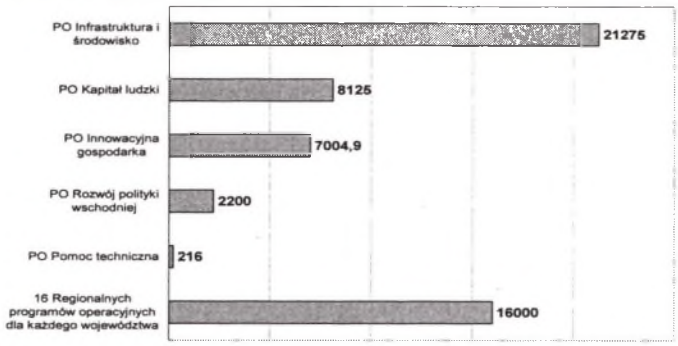
Problemy transportu w regionach, a zwłaszcza rozwój infrastruktury drogowej oraz regionalnych przewozów pasażerskich transportem kolejowym zajęły w tych działaniach eksponowane miejsca. Potwierdza to przegląd realizowanych obecnie strategii rozwoju poszczególnych województw.[29] Strategie te wskazują, iż w dziedzinie transportu zainteresowanie władz regionalnych koncentruje się na:
- modernizacji i rozbudowie infrastruktury transportu o zasięgu regionalnym;
- organizacji i finansowaniu regionalnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej;
- modernizacji i rozwoju regionalnych portów lotniczych oraz innych systemów transportowych charakterystycznych dla poszczególnych województw.

Rola samorządu wojewódzkiego w rozwoju transportu nie ogranicza się wyłącznie do warstwy kreowania programów rozwojowych dla tego obszaru funkcjonowania społeczności regionalnych. Samorządy województw dysponują bowiem również zestawem określonych instrumentów do realizacji polityki transportowej. Są to między innymi:
- strategie rozwoju regionów, których przygotowanie, wdrożenie i monitorowanie leży w gestii władz samorządowych;
- podejmowanie działań integrujących politykę transportową różnych podmiotów, odnoszącą się do transportu w regionie;
- bezpośrednie finansowanie wybranych projektów transportowych;
- opracowywanie projektów z dziedziny transportu regionalnego, które mogą być współfinansowane z funduszy strukturalnych Wspólnoty[30];
- zarządzanie środkami finansowanymi wybranych programów operacyjnych.

[28] DzU. z 1998 r., nr 91, poz. 576 z późn. zm.
[29] Por. szerzej także: Transport w rozwoju regionów, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, zeszyt nr 36, Kraków 2000.
[30] R. Tomanek, Funkcjonowanie transportu, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Katowice 2004, s. 131.

6. ZNACZENIE SAMORZĄDÓW REGIONALNYCH W REALIZACJI UNIJNEJ POLITYKI SPÓJNOŚCI

Począwszy od Traktatu Rzymskiego (1957 r.) jedną z podstaw Unii Europejskiej pozostaje prowadzenie wspólnej, ponadnarodowej polityki regionalnej. Przedmiotem tej polityki są regiony państw członkowskich uznawane za regiony problemowe[31] i wymagające świadczenia pomocy ze środków publicznych Wspólnoty. Wśród celów interwencji przyszłego okresu programowania obejmującego lata 2007-2013 wymienia się trzy grupy regionów. Ich specyfikację oraz kryteria wyróżnienia zawarto w tablicy 3.



Rys. 11.Środki finansowe w mln euro przeznaczone na interwencje w latach 2007-2013 w ramach programów operacyjnych
Fig. 11. Financial resources in mln Euro designed for operational programmes for years 2007 – 2013
Źródło: Dane Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Polityka regionalna Unii Europejskiej realizuje szereg zasad. Na ich czoło wybija się zasada subsydiarności. Jest ona podstawą podziału kompetencji pomiędzy instytucjami narodowymi państw członkowskich a instytucjami wspólnotowymi. Podkreśla ona przynależność rozwoju regionalnego do sfery oddziaływania instytucji państw członkowskich. Kontynuując powyższy tok analizy i odwołując się do praktyki UE, można powiedzieć, że w poszczególnych krajach członkowskich, a więc i w Polsce, polityka regionalna nie jest wyłączną domeną rządów państw członkowskich i instytucji wspólnotowych. Przeważają przy tym opinie wskazujące, że decyzje dotyczące rozwoju regionów powinny zapadać na szczeblu jak najbliższym obywatela[32]. Zatem, powinny być podejmowane przez władze samorządowe regionalne i lokalne przy współudziale społeczności tych obszarów, zgodnie z zasadą subsydiarności. Tak więc regiony z wybieralnymi władzami samorządowymi są w tym przypadku podmiotami polityki regionalnej prowadzonej w poszczególnych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Tym samym są adresatami środków pomocowych, jak i powinny uczestniczyć w ich alokacji.

[31] Integracja europejska, A. Marszałek (red.), Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1997, s. 316.
[32] H. Salmonowicz, Determinanty współpracy i integracji gospodarczej regionów przygranicznych, Wyd. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1999, s. 158 i nast.

Tablica 3

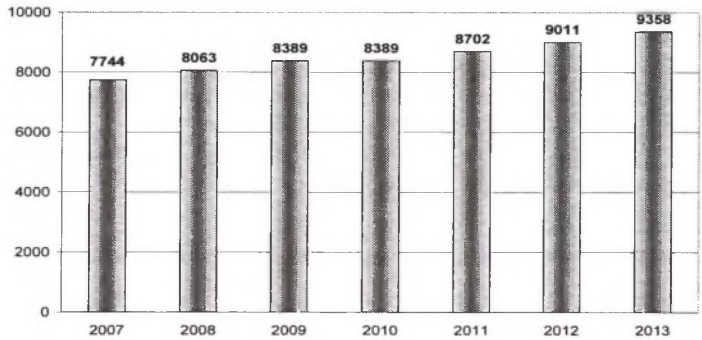
Priorytetowe cele polityki regionalnej Unii Europejskiej w latach 2000-2013

Okres programowania 2000-2006		Okres programowania 2007-2013	
Cel polityki	Kryterium wyboru – adresaci środków pomocowych	Cel polityki	Kryterium wyboru – adresaci środków pomocowych
1	2	3	4
Cel 1 (regionalny)	– Regiony posiadające PKB per capita poniżej 75% średniego poziomu Unii Europejskiej – Regiony objęte wsparciem przejściowym i stopniową redukcją pomocy	Cel: Konwergencja	– Wszystkie regiony Unii Europejskiej, w których PKB per capita jest niższy od 75% średniego PKB per capita dla całej Unii Europejskiej – Regiony, które w wyniku tak zwanego efektu statystycznego spowodowanego rozszerzeniem Unii do 25 państw utraciły dotychczasowy status regionów słabiej rozwiniętych
Cel 2 (regionalny)	– Regiony dotknięte trudnościami strukturalnymi, do których należą: • regiony przemian w przemyśle, usługach i rybołówstwie • biedne obszary rolnicze charakteryzujące się brakiem zróżnicowania gospodarczego • obszary zurbanizowane, na których występuje spadek aktywności gospodarczej – Regiony objęte wsparciem przejściowym i stopniową redukcją pomocy	Cel: Konkurencyjność i Zatrudnienie w Regionach	– Regiony, które kwalifikują się w obecnym okresie programowania do wsparcia w ramach Celu 1, natomiast w przyszłym okresie programowania nie będą kwalifikowały się do wsparcia w ramach celu Konwergencja ze względu na znaczący postęp w ich rozwoju gospodarczym (mechanizm przejściowy) – Pozostałe regiony Unii Europejskiej, które nie będą objęte wsparciem w ramach celu Konwergencja ani mechanizmem przejściowym
Cel 3 (horyzontalny)	– Regiony (z wyjątkiem regionów objętych Celem 1) podejmujące działania w zakresie rozwoju zasobów ludzkich, edukacji, kształcenia i promocji zatrudnienia na potrzeby słabszych grup społecznych na ich terenie		
Inicjatywa Wspólnotowa INTERREG III	– Regiony transgraniczne – Państwa członkowskie uczestniczące we współpracy w ramach transnarodowych stref współpracy – Wszystkie wspólnoty regionalne lub jednostki samorządu terytorialnego na obszarze Wspólnoty podejmujące działania na rzecz rozwoju współpracy międzyregionalnej	Cel: Europejska Współpraca Terytorialna	– Regiony usytuowane przy granicach wewnętrznych Unii Europejskiej – Niektóre regiony położone przy granicach zewnętrznych Wspólnoty – Określone obszary położone przy granicach morskich Unii – Państwa członkowskie uczestniczące we współpracy w ramach transnarodowych stref współpracy – Regiony państw członkowskich i wspólnoty lokalne podejmujące współpracę międzyregionalną

Źródło: Opracowanie własne.

W dobiegającym końca w 2006 r. okresie programowania nastąpiło w Polsce zderzenie samodzielnej roli województwa w kształtowaniu strategii rozwoju regionu ze scentralizowanym programowaniem operacyjnym rozwoju poszczególnych województw i rozdziałem środków finansowych wspierających cele rozwojowe. Wyrazem tej koncepcji funkcjonowania pomocy strukturalnej w latach 2004-2006 jest jeden Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego dla szesnastu województw. Decyzje o alokacji środków europejskich zostały skoncentrowane na szczeblu centralnym w poszczególnych resortach.

Rys. 12. Wartość środków finansowych w euro przypadających na jednego mieszkańca poszczególnych województw w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.
Fig. 12. Value of financial resources of Regional Operational Programmes in Euro for one inhabitant of voivodships
Źródło: Dane Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.



Rys. 13. Środki finansowe z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności na politykę regionalną w Polsce w latach 2007-2013
Fig. 13. Financial resources of structural funds and Cohesion Funds designed for regional policy in Poland for years 2007 – 2013
Źródło: UKIE.

W nadchodzącym okresie programowania – lata 2007-2013 istotną nowością jest szesnaście Regionalnych Programów Operacyjnych dla każdego województwa – zob. rysunki 11-13. Kryteria przydziału środków dla poszczególnych regionów wywołują kontrowersje, chociażby ze względu na znaczne zróżnicowanie kwot przypadających na jednego mieszkańca danego województwa – proporcja minimalnej i maksymalnej kwoty wynosi 1:2,14. W bezpośredniej dyspozycji regionów, a więc obejmującej środki, co do których decyzje alokacyjne będą podejmowane w regionach w latach 2007-2013, pozostawać będzie około 30% funduszy strukturalnych. Przewiduje się również, że około 70% środków w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki powinno trafić do regionów i tutaj mają być one dostępne.[33]

Podobnie jak w latach 2004-2006, w nadchodzącym okresie najwięcej środków powinno być przeznaczonych na rozwój infrastruktury, w tym także na rozwój infrastruktury transportu regionalnego.

7. ODDZIAŁYWANIE TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

W rozważaniach na temat kwestii wpływu transportu na środowisko uwagę skupiono na możliwych rozwiązaniach w zakresie systemu transportowego w regionach w kontekście racjonalnego wykorzystywania zasobów środowiska naturalnego.

Rozwój transportu w perspektywie najbliższych kilkunastu lat może przebiegać według następujących scenariuszy:
- kontynuacji obecnego stanu;
- zmodyfikowanego rozwoju;
- opcji o zróżnicowanym udziale transportu samochodowego, to jest od rozwiązań zdecydowanie promotoryzacyjnych do strategii typu Car-Free-City;
- zrównoważonego rozwoju transportu.[34]

Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania społeczno-gospodarcze, polityczne i finansowe realne wydają się być dwa scenariusze rozwoju i funkcjonowania systemu transportowego w regionach do 2015-2020 roku:
- scenariusz zmodyfikowanego rozwoju oznaczający kontynuację wielu dotychczasowych trendów przy jednoczesnej akceptacji warunków wynikających z akcesji do Unii Europejskiej oraz niektórych tendencji rejestrowanych w transporcie zachodniej Europy;
- scenariusz zrównoważonego rozwoju obejmujący działania prowadzące do równowagi w sferach: społecznej, ekonomicznej, środowiskowej, przestrzennej i funkcjonalnej transportu[35]; takie działania pozostawać będą w zgodzie z kierunkami polityki transportowej Unii Europejskiej do 2010 r.[36] przy stosowaniu przez nasz kraj w wybranych obszarach działalności transportowej zasady subsydiarności[37].

W tablicy 4 na przykładzie województwa śląskiego scharakteryzowano obydwa możliwe scenariusze rozwoju transportu w regionach.

---

[33] M. Kuźmicz, K. Niklewicz, Wielki skok na pieniądze z Brukseli, Gazeta Wyborcza nr 151 (5/59) z dn. 30.06.2006, s. 34.

[34] Por. m. innymi: S. Datka, W. Suchorzewski, M. Tracz, Inżynieria ruchu, WKIŁ, Warszawa 1997, s. 283-286; S. Dziadek, Specyfikacja przestrzenna i komunikacyjna aglomeracji katowickiej i jej otoczenia, Komunikacja Publiczna nr 4, 1999; A. Kassenberg, T. Kopta, A. Rudnicki, Polityka transportowa w zrównoważonym rozwoju, Problemy Ekologii nr 2, 2000.

[35] Por. Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju, MTiGM, Warszawa 2001, s. 20-21.

[36] White Paper. European transport policy for 2010: time to decide, COM (2001) 370.

[37] Por. R. Janecki, Kierunki rozwoju systemu transportowego województwa śląskiego a jakość środowiska, w: Technika w służbie środowiska t. II, A. Meder (red.) KOMEKO 2003, Gliwice 2003, s. 54.

Tablica 4

Charakterystyka możliwych scenariuszy rozwoju transportu w województwie śląskim z uwzględnieniem zabezpieczenia potrzeb środowiska naturalnego

Elementy składowe charakterystyki	Nazwa scenariusza rozwoju	
	zmodyfikowany rozwój	zrównoważony rozwój
1	2	3
Sieć dróg samochodowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym	• Rozwój sieci dróg krajowych zgodnie z programem dostosowawczym do wymagań Unii Europejskiej	
Sieć dróg samochodowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym	• Modernizacja, budowa obwodnic	• Większa skala prac modernizacyjnych i budowy obwodnic
Sieć kolejowa o znaczeniu krajowym i międzynarodowym	• Modernizacja linii o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (sieć TINA) zgodnie z programem rządowym i wymaganiami Unii Europejskiej	
		• Wykorzystanie zmodernizowanych odcinków do usprawnienia ruchu regionalnego i lokalnego
Sieć kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym	• Postępująca degradacja stanu technicznego; zamykanie nierentownych linii kolejowych	• Umiarkowany rozwój sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym i lokalnym
Transport zbiorowy	• Umiarkowany rozwój mało konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego	• Przyjęcie przez władze samorządowe priorytetu transportu zbiorowego i zapewnienie publicznej komunikacji zbiorowej odpowiednich środków finansowych • Transport zbiorowy bardzo dobrze rozwinięty i silnie dominujący
Transport indywidualny w miastach	• Umiarkowana swoboda w wykorzystaniu samochodu osobowego • Ograniczenia w dostępie do obszarów centrum miast • Powolny proces internalizacji kosztów zewnętrznych transportu	• Istotne restrykcje w użytkowaniu • Zdecydowane respektowanie zasady użytkownik transportu płaci
Alternatywne sposoby przemieszczania się	• Znaczenie marginalne	• Rozwój ruchu rowerowego i pieszego • Systemy „Park and Ride" i „Bike and Ride"
Popyt na transport	• Zgodność z tendencjami w krajach Wspólnoty – rozwój makroekonomiczny mniej transportochłonny	
	• Wzrost popytu na usługi transportu samochodowego	• Ograniczanie i spowalnianie wzrostu popytu na usługi transportu samochodowego
Wskaźnik motoryzacji	• Wyraźny trend rosnący	• Ograniczanie i spowalnianie wzrostu popytu na usługi transportu samochodowego
Udział w pracy przewozowej transportu publicznego	• Zdecydowanie mniejszy niż 50% • Dominacja transportu indywidualnego	• Większy od 50%
Sprzyjanie wzrostowi konkurencyjności i atrakcyjności regionu	• W małym zakresie	• Podstawa do rozwoju funkcji regionów zapewniających wysoki poziom konkurencyjności i atrakcyjności regionu w skali kraju i w skali międzynarodowej

Źródło: Opracowanie własne

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu wykazuje szereg zalet w porównaniu z drugim rozważanym wariantem, to jest opcję zmodyfikowanego rozwoju. Są one następujące:

- postulowanie działań równoważących transport w regionie ze względu na czynniki społeczne, ekonomiczne, przestrzenne i funkcjonalne;
- poprawa stanu środowiska naturalnego jako efekt programowania działań równoważących transport z ekologicznego punktu widzenia.

Do działań zgodnych z założeniami strategii zrównoważonego rozwoju transportu stosowanych bardzo często w praktyce należą:

- przedsięwzięcia modernizacyjne w zakresie sieci transportowych ukierunkowane na zmniejszenie ich uciążliwości dla środowiska;
- działania modernizujące ilostany środków transportowych prowadzące do ograniczenia kosztów zewnętrznych u „źródła";
- zwiększanie udziału publicznego transportu pasażerskiego w rynku usług transportowych;
- wzrost zadań transportu kolejowego w przewozach ładunków masowych.

Opcja zrównoważonego rozwoju transportu przesuwa kierunek zmian w stronę alternatywnych dla transportu drogowego gałęzi i technik transportu. Następuje również nadanie priorytetowego znaczenia publicznemu transportowi zbiorowemu o zasięgu regionalnym i lokalnym. Dlatego też ważne dla obecnych i przyszłych kierunków rozwoju transportu kwestie środowiskowe również powinna podejmować polityka transportowa regionów.

8. PODSUMOWANIE

Jak wynika z przeprowadzonych rozważań, istnieje wiele przesłanek podkreślających znaczenie regionalnego wymiaru polityki transportowej. Jest to szczególnie istotne w warunkach przynależności do Unii Europejskiej, rozwijającej koncepcję Europy regionów. Koncepcja ta wskazuje na konieczność podejmowania decyzji, dotyczących rozwoju regionów, w tym rozwoju transportu na szczeblu najbliższym obywatelowi, a więc przez samorządowe władze regionalne i lokalne. Do regionów adresowane jest wsparcie finansowe z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej. Ważnym zagadnieniem jest zatem przygotowanie polskich regionów do absorpcji zdecydowanie większych europejskich środków finansowych. Dla przykładu, środki na interwencje w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, w których decyzje alokacyjne podejmowane będą w regionach, stanowią blisko 30% ogólnej kwoty wsparcia finansowego rozwoju regionalnego w latach 2007-2013.

Jednocześnie z dotychczas podjętych decyzji wynika, że podobnie jak w kończącym się okresie, w latach 2007-2013 znaczna część środków przeznaczona będzie na infrastrukturę transportu o zasięgu krajowym i regionalnym. Wsparcie projektów infrastrukturalnych pochodzić będzie ze środków Regionalnych Programów Operacyjnych i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Szczególnie w przypadku projektów regionalnych obok organizacyjnego równie ważne staje się przygotowanie merytoryczne. Wybrane do realizacji projekty powinny wpisywać się w strategie rozwoju poszczególnych regionów. W tym kontekście pojawia się konieczność kreowania i realizacji polityki transportowej przez regiony.

Literatura

1. Benko G.: Geografia technopolii, tłum. K. Malaga. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1993.
2. Ćwikliński H. (red.): Polityka gospodarcza. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001.
3. Datka S., Suchorzewski W., Tracz M.: Inżynieria ruchu. WKiŁ, Warszawa 1997.
4. Domański R.: Geografia ekonomiczna. PWN, Warszawa-Poznań 1977.
5. Domański R.: Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej. PWE, Warszawa 1983.
6. Dziadek S.: Specyfikacja przestrzenna i komunikacyjna aglomeracji katowickiej i jej otoczenia. Komunikacja Publiczna nr 4, 1999.
7. Grzeszczyk T.: Zarządzanie funduszami europejskimi w rozwoju województwa. Badania – edukacja – konsulting. Wyd. Wyższej Szkoły Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi, Łódź 2003.
8. Grzywacz W.: Infrastruktura transportu. WKiŁ, Warszawa 1972.
9. Jałowiecki B.: Zarządzanie rozwojem aglomeracji miejskich. Wyd. WSFiZ w Białymstoku, Białystok 2002.
10. Janecki R.: Kierunki rozwoju systemu transportowego województwa śląskiego a jakość środowiska. w: Technika w służbie środowiska t. II, Meder A. (red.) KOMEKO 2003, Gliwice 2003.
11. Janecki R.: Intermodalność w publicznym transporcie pasażerskim. w: TRANSLOG 2005. Zintegrowane łańcuchy transportowe – przesłanki i warunki rozwoju, SGH, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2005.
12. Kassenberg A., Kopta T., Rudnicki A.: Polityka transportowa w zrównoważonym rozwoju. Problemy Ekologii nr 2, 2000.
13. Klamut M.: Mechanizmy oddziaływania państwa na procesy inwestycyjne i lokalizacyjne. w: Winiarski B. (red.), Polityka regionalna – kierunki i instrumentacja. Wyd. Akademii Ekonomicznej im. O. Lange we Wrocławiu, Wrocław 1994.
14. Klasik A.: Strategie regionalne. Formułowanie i wprowadzanie w życie. Wyd. Akademii Ekonomicznej, Katowice 2002.
15. Klasik A.: Strategia rozwoju regionalnego województwa śląskiego. Założenia wstępne. w: Procesy adaptacyjne w regionach przemysłowych w perspektywie europejskiej. Materiały I seminarium polsko-czeskiego, A. Klasik (red.), Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 1999.
16. Korenik S.: Dysproporcje w rozwoju regionów Polski – wybrane aspekty. Wyd. Akademii Ekonomicznej im. O. Lange we Wrocławiu, Wrocław 2003.
17. Kuciński K.: Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny. SGH, Warszawa 1994.
18. Kuziemkowski R.: Racjonalne kształtowanie potrzeb przewozowych. WKiŁ, Warszawa 1978.
19. Kuźmicz M., Niklewicz K.: Wielki skok na pieniądze z Brukseli. Gazeta Wyborcza nr 151 (5/59) z dn. 30.06.2006, s. 34.
20. Liberadzki B.: Europejska polityka transportowa. w: Liberadzki B., Mindur L. (red.), Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski. Wyd. Instytutu Technologii i Eksploatacji – PIB, Warszawa 2006.
21. Madeyski M., Lissowska E., Morawski W.: Transport, rozwój i integracja. WKiŁ, Warszawa 1978.
22. Marszałek A. (red.): Integracja europejska. Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1997.
23. Nowe partnerstwo dla spójności. Konwergencja, konkurencyjność, współpraca. Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej, Komisja Europejska, Luksemburg 2004.

24. Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju, MTiGM, Warszawa 2001.
25. Pracujący w gospodarce narodowej w 2004 r. GUS, Warszawa 2005.
26. Regulski J.: Planowanie miast. PWE, Warszawa 1986.
27. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): Transport. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1997.
28. Salmonowicz H.: Determinanty współpracy i integracji gospodarczej regionów przygranicznych. Wyd. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1999.
29. Starowicz W.: Kształtowanie jakości usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym. Wyd. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001.
30. Starowicz W., Rudnicki A., Janecki R.: Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich. Synteza wyników, Monografie, zeszyt 6, SITK, Kraków 1999.
31. Tomanek R.: Funkcjonowanie transportu. Wyd. Akademii Ekonomicznej, Katowice 2004.
32. Transport w rozwoju regionów. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, zeszyt nr 36, Kraków 2000.
33. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide, COM (2001) 370.
34. Winiarski B. (red.): Polityka gospodarcza. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2002.