

Karina Hermann

Integracja europejska a zrównoważony transport

Rynek - Społeczeństwo - Kultura nr 1, 48-54

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Integracja europejska a zrównoważony transport

The European Union Integration and a Sustainable Transport

Karina Hermann, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

STRESZCZENIE

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie głównych problemów ekologicznych związanych z działalnością transportową, opis narzędzi oraz działań podejmowanych przez Polskę oraz Unię Europejską w celu ograniczenia negatywnego wpływu tej działalności na środowisko naturalne, a także ukazanie istoty i roli integracji europejskiej w drodze do zrównoważonego rozwoju.

The main aim of this paper is to presents primary ecological problems which are related to transport activity, and the description of tools and operations undertaken by Poland and European Union to reduce the negative impact of this activity on the natural environment. Moreover this article presents the role of the European integration on the way to the sustainable development.

ABSTRACT

Spójność społeczno-gospodarcza

Obszar Unii Europejskiej charakteryzuje się dwiema odmiennymi cechami, które odzwierciedlają jego nie-spójność zarówno społeczną, jak i gospodarczą. Pierwszą z nich – cenioną i postrzeganą jako fundament do dalszego rozwoju – jest różnorodność kulturowa i narodowa. Drugą, uważaną za barierę na drodze do dalszej integracji, jest zróżnicowanie warunków życia ludności (Kawecka-Wyrzykowska 2009). Na gruncie obaw rodzących się wraz z rozwojem kolejnych faz integracji europejskiej powstała polityka spójności Wspólnoty. Warunek integracji społecznej, gospodarczej oraz terytorialnej regionów Wspólnoty z kolei nie może zostać spełniony z pominięciem udziału działalności transportowej. Wynika to z roli transportu jako elementu towarzyszącego każdej aktywności ludzkiej. Zapewnia on warunki działalności produkcyjnej oraz tworzy dostępność społeczną i gospodarczą w przekroju terytorialnym (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2008). Cele polityki transportowej oraz polityki spójności Wspólnoty wzajemnie się uzupełniają, sprzyjając optymalnemu rozwojowi Europy.

W Traktacie o Unii Europejskiej, który wszedł w życie w 1993 roku, znajduje się zapis, że jednym z najistotniejszych celów Unii, obok unii gospodarczej i walutowej oraz rynku wewnętrznego, jest spójność gospodarcza i społeczna. W marcu 2000 roku w Lizbonie Rada Europejska przyjęła strategię mającą na celu wzrost poziomu zatrudnienia i przekształcenie Unii w „najlepiej prosperującą gospodarkę świata do roku 2010”. Rada w Göteborgu uzupełniła tę strategię w czerwcu 2001 roku o zrównoważony rozwój.

Idea zrównoważonego rozwoju stanowi nadrzędny, globalny cel. Unia Europejska ma kluczową rolę w doprowadzeniu do rozwoju zrównoważonego w Europie oraz na szerszej, globalnej scenie, gdzie wymagane jest szerokie działanie międzynarodowe. Czym więc jest zrównoważony rozwój? Najogólniej uważa się go za taki rozwój „...który zapewnia realizację potrzeb obecnego pokolenia bez wywierania negatywnego wpływu na zdolność przyszłych pokoleń do spełnienia ich potrzeb” (Komunikat Komisji, *Zrównoważona Europa...* 2012). Uznaje się więc, że w długim okresie rozwój gospodarczy, integracja społeczna i ochrona środowiska powinny iść ramię w ramię.

Narzędzia i działania Unii Europejskiej związane z ideą trwałego i zrównoważonego rozwoju

Głównym narzędziem określającym szczegółowe cele oraz działania, zmierzającym przede wszystkim do osiągnięcia w pełni zrównoważonego rozwoju, a także pomagającym w wypracowywaniu odpowiednich wzorców jest długoterminowa Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej (*Wskaźniki zrównoważonego rozwoju...* 2012).

Priorytety i cele rozwojowe UE zawarte są także w wielu innych unijnych dokumentach strategicznych, m.in. w (*Wskaźniki zrównoważonego rozwoju...* 2012):

- Dokumentcie Strategia „Europa 2020” – powstałym jako odpowiedź na rosnącą konkurencyjność gospoda-

rek wschodzących (Chiny, Indie); przedstawia on wizję społecznej gospodarki rynkowej, której głównymi założeniami są rozwój inteligentny, rozwój zrównoważony oraz integrację społeczną i terytorialną.

- Białych księgach – zawierających oficjalne propozycje kierunków zmian wspólnej polityki, mających formę politycznej deklaracji, choć nie są one wiążące.
- Zielonych księgach – obejmujących wąski fragment integracji UE, które mają na celu zapoczątkowanie dyskusji czy też konsultacji na tematy związane z danym problemem, np. *TEN-T: Przegląd polityki. W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej*.
- Komunikatach Komisji Wspólnot Europejskich.
- Opiniach Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego.

Z uwagi na coraz mniej korzystne dla środowiska tendencje, gospodarcze i społeczne wyzwania, przed którymi stanęła Unia Europejska (połączone z nowymi wyzwaniami w zakresie konkurencyjności oraz nowymi zobowiązaniami międzynarodowymi) – w strategii UE dotyczącej zrównoważonego rozwoju wyodrębniono siedem głównych obszarów, w których powinny nastąpić zmiany, aby osiągnąć trwały rozwój i przypisano do nich cele.

Wśród wymienionych znalazły się (*Odnowiona Strategia... 2012*):

1. *Zmiany klimatu i czysta energia* – ograniczenie kosztów i negatywnych skutków zmian klimatu, które obciążają społeczeństwo i środowisko naturalne,
2. *Zrównoważona konsumpcja i produkcja* – propagowanie modeli zrównoważonej konsumpcji oraz produkcji,
3. *Ochrona zasobów naturalnych i gospodarowanie nimi* – poprawa gospodarowania zasobami oraz unikanie ich nadmiernej eksploatacji, z uwagi na korzyści przynoszone przez ekosystemy,
4. *Zdrowie publiczne* – promowanie zdrowia publicznego na równych warunkach oraz poprawa ochrony przed zagrożeniami dla zdrowia,
5. *Integracja społeczna, demografia i migracja* – stworzenie zintegrowanego społeczeństwa poprzez uwzględnianie solidarności między- i wewnątrzpokoleniowej, a także zapewnienie obywatelom stabilnej jakości życia, ponieważ jest to koniecznym warunkiem trwałego, indywidualnego komfortu,
6. *Wyzwania w zakresie globalnego ubóstwa i trwałego rozwoju* – aktywne propagowanie na całym świecie trwałego rozwoju i dopilnowanie, by polityka zewnętrzna i wewnętrzna UE była zgodna z celami trwałego roz-

woju oraz z międzynarodowymi zobowiązaniami Unii, i wreszcie:

7. *Zrównoważony transport* – dopilnowanie, aby systemy transportowe spełniały gospodarcze, społeczne i dotyczące środowiska potrzeby społeczeństwa, przy jednoczesnej minimalizacji ich niepożądanego wpływu na gospodarkę, społeczeństwo i środowisko naturalne (*Odnowiona Strategia... 2012*).

Zrównoważenie transportu jest istotne ze względu na fakt, że transport jest ważnym czynnikiem współczesnej gospodarki, bez którego nie mogłyby być realizowane cele *Strategii Lizbońskiej* na rzecz wzrostu i zatrudnienia. Dlatego też nie można wykluczyć tego istotnego czynnika z życia gospodarczego i społecznego. Problemy środowiskowe związane z transportem są liczne i zróżnicowane. Na tle tych problemów kluczem do polityki zrównoważonego transportu wydaje się być podział zadań przewozowych, czyli dążenie do racjonalnego z tego punktu widzenia udziału poszczególnych środków transportu w przewozach.

Problemy ekologiczne związane z transportem w Polsce i UE

Zanim omówione zostaną cele polityki transportowej państw członkowskich oraz ich realizacji należałoby przedstawić problemy ekologiczne związane z transportem, którym nie tylko Unia Europejska, ale cały świat musi stawić czoła.

Mówiąc o problemach związanych z transportem uwaga koncentruje się przede wszystkim na transporcie drogowym. Obserwowana obecnie wyraźna dominacja tej gałęzi transportu jest następstwem zmian w relacjach i odległościach przewozu oraz zwiększania się udziału w przewozach towarów masowych. Główne zalety transportu samochodowego – *door to door, just in time*¹ – powodują, że w krajach Unii Europejskiej transport ten obsługuje ponad 70% przewozu ładunków oraz około 90% przewozów pasażerskich, czego konsekwencją są duże koszty zewnętrzne wynikające z oddziaływania na środowisko naturalne. Należy tu zauważyć, że koszty zewnętrzne transportu to koszty pokrywane przez ogół społeczeństwa dziś i w przyszłości, a nie bezpośrednio przez użytkowników transportu.

Stopień zanieczyszczenia środowiska przez techniczne środki transportu uzależniony jest od ich liczby, jakości i stanu technicznego oraz od kultury społeczeństw. Bezpośrednim zagrożeniem są przede wszystkim:

¹ Door to door – dostarczanie zamówienia od drzwi do drzwi; Just in time – koncepcja polegająca na dostarczaniu towaru dokładnie w chwili, kiedy jest on potrzebny, dzięki czemu nie ma potrzeby gromadzenia zapasów.

Tabela 1. Procentowy udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach ładunków ogółem w latach 2009-2010

Wyszczególnienie	2009		2010	
	%	W tysiącach ton	%	W tysiącach ton
Transport samochodowy	84	1 424 883	84	1 551 841
Transport kolejowy	11	201 226	12	216 899
Transport rurociągowy	3	50 242	4	56 208
Transport morski	0,5	9 378	0,45	8 362
Śródlądowy transport wodny	0,33	5 655	0,27	5 141
Transport lotniczy	0,002	37	0,002	41
Ogółem	-	1 691 421	-	1 838 492

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Mały Rocznik Statystyczny Polski 2011*.

- emisje substancji szkodliwych (głównie CO₂),
- hałas i drgania,
- wzniecanie pyłów.

Emisje CO₂ do atmosfery to od wielu lat temat gorących dyskusji światowych ekologów i polityków, gdyż dwutlenek węgla uznawany jest za jednego z głównych winowajców zmian klimatycznych, a co za tym idzie niesie zagrożenie dla środowiska naturalnego i rozwoju społeczno-gospodarczego w wymiarze globalnym. Liderem dyskusji na światowych spotkaniach jest Unia Europejska, której jednym z priorytetów jest walka z emisją CO₂. Szacuje się, że transport jest odpowiedzialny za 20-25% światowej emisji CO₂ (wykres 1.), z czego transport drogowy reprezentuje ok. 90% ogółu emisji generowanych przez ten sektor. W Polsce wzrost ilości gazów cieplarnianych z tego źródła wyniósł w ostatnim 25.-leciu blisko 75% (Krzyczkowski 2011).

Przeciętny europejski samochód emituje przeszło 4 tony dwutlenku węgla (CO₂) w ciągu roku, jednak emisja CO₂ to nie jedyny problem związany z transportem drogowym w aspekcie ochrony środowiska – bardzo dużą rolę

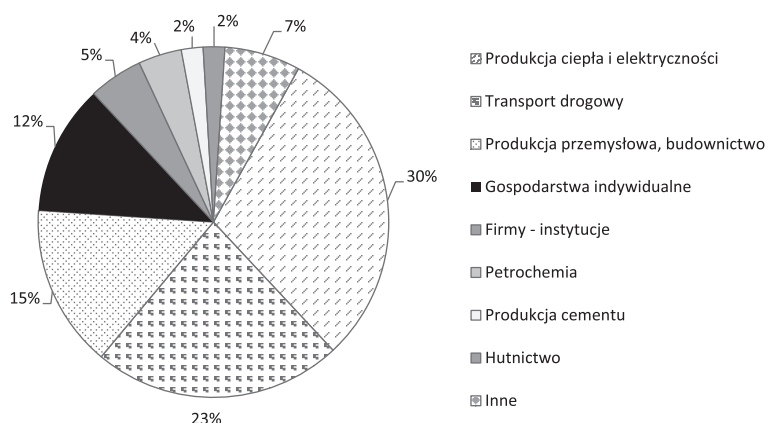
odgrywa tutaj zjawisko *kongestii transportowej*², zajmowanie terenów pod budowę infrastruktury drogowej, a także wysoka emisja spalin samochodowych, relatywnie duże zużycie energii przez ten rodzaj transportu oraz problemy związane z generowaniem hałasu o poziomie wyższym niż dopuszczalny.

Polityka transportowa i polityka spójności w świetle strategii zrównoważonego rozwoju

Wspólną Politykę Transportową wprowadzono na mocy postanowień traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Działania Unii Europejskiej w ekologicznym aspekcie transportu drogowego koncentrują się zasadniczo - jak wcześniej wspomniano - na kontroli rozmaitych jego kosztów zewnętrznych. Rozwój transportu musi iść w parze z wymogami w zakresie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Głównym celem polityki transportowej Unii Europejskiej jest zrównoważony rozwój, czyli strategia polegająca na „identyfikacji i rozwijaniu działań Unii, umożliwiających osią-

² Kongestia transportowa – potocznie zator lub korek.

Wykres 1. Struktura emisji gazów cieplarnianych w 2007 r. w Unii Europejskiej



Źródło: (Krzyczkowski 2011).

Tabela 2. Aspekty realizacji celów polityki transportowej państwa

Aspekt społeczny	• równoprawność w dostępie do środków transportu (w celu ułatwienia dostępu do miejsc pracy, szkół, usług oraz rekreacji i turystyki) • zmniejszenie zagrożenia społeczeństwa wypadkami • ograniczanie uciążliwości transportu dla mieszkańców
Aspekt gospodarczy	• zapewnienie warunków dla wzrostu gospodarczego w skali makroekonomicznej przez usuwanie barier i tworzenie nowych warunków tego rozwoju • rozwój transportu jako działu gospodarki, ochrona rynku i konkurencji
Aspekt przestrzenny	• zagospodarowanie przestrzenne i systemu transportowego w celu ograniczenia tempa wzrostu generowanego ruchu i pracy przewozowej • lokalizowanie obiektów transportowych w zgodzie z zasadami racjonalnego zagospodarowania terenu i uwarunkowaniami ładu przestrzennego
Aspekt ekologiczny	• dążenie do zachowania równowagi między zaspokajaniem potrzeb człowieka i jego bezpieczeństwa, a zachowaniem walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów z zabezpieczeniem interesów przyszłych pokoleń (przestrzeganie zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Kiełczowski, Dobrzańska 2009).

gnięcie stałej poprawy jakości życia obecnemu i przyszłym pokoleniom, poprzez tworzenie społeczności zdolnych do efektywnego zarządzania i wykorzystywania zasobów oraz poszukiwania ekologicznego i społecznego potencjału innowacyjnego gospodarki, zapewniając pomyślność i społeczną spójność” (Cieślakowski 2011).

Za podstawowy cel polityki transportowej Polski (określony w *Polityce transportowej państwa na lata 2006-2025*) przyjmuje się wyraźną poprawę jakości systemu transportowego oraz jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, a więc ma zapewnić równowagę pomiędzy czterema sferami: społeczną, gospodarczą, przestrzenną oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej (Kiełczowski, Dobrzańska 2009). Cele polityki transportowej Polski z punktu widzenia poszczególnych sfer prezentuje tabela 2.

Cele polityki transportowej Polski oraz polityki transportowej Unii Europejskiej mają wspólny wymiar. Stosowanie zasad zrównoważonego rozwoju systemu transportowego wraz z wykorzystaniem nowoczesnych i innowacyjnych technologii winno sprzyjać zwiększaniu efektywności funkcjonowania, ograniczaniu zużycia energii, a w konsekwencji ograniczaniu jednostkowych emisji zanieczyszczeń.

Za szczególnie ważne z punktu widzenia ograniczenia negatywnego wpływu systemu transportowego na środowisko naturalne uważa się (*Polityka transportowa...* 2012):

1. Przestrzeganie zasady doskonalenia i rozwijania systemu transportowego poprzez realizowanie długofalowych planów i strategii działania – umożliwi to dokony-

wanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko oraz wczesne podejmowanie środków zaradczych (na etapie planowania i wczesnym etapie projektowania),

2. Podnoszenie konkurencyjności innych niż transport drogowy i lotniczy gałęzi transportu, w tym:
 - a) transportu szynowego – poprzez m. in. usprawnienia powiązań kolejowych między głównymi miastami Polski,
 - b) wspieranie rozwoju operatorów transportu intermodalnego i operatorów logistycznych,
 - c) promowanie rozwoju transportu morskiego bliskiego zasięgu i żeglugi promowej,
 - d) promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji.
3. Popieranie idei włączania kosztów zewnętrznych oraz eliminowanie szkodliwych dla środowiska subsydiów do procesu podejmowania decyzji zarówno co do kierunków rozwoju transportu, jak i zachowań komunikacyjnych społeczeństwa i transportowych przedsiębiorstw,
4. Uwzględnianie w maksymalnym możliwym stopniu względów ochrony środowiska zwłaszcza ochrony przyrody przy projektowaniu i budowie infrastruktury transportowej (dotyczyć to będzie zwłaszcza autostrad i dróg ekspresowych),
5. Wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej (jako uchwał) na różnych poziomach struktur samorządowych z uwzględnieniem zasady zrównoważenia systemu transportowego,

6. Promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych,
7. Upowszechnianie najlepszych rozwiązań i wiedzy, promowanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie systemu transportowego.

W dokumencie *Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025* jest również zawarte zobowiązanie państwa do podejmowania działań, które będą prowadzić do uzyskania takiej świadomości społeczeństwa, aby zachowania poszczególnych obywateli, jak i przedsiębiorstw w maksymalnie możliwym stopniu uwzględniały racje ogólnospołeczne w indywidualnych decyzjach dotyczących mobilności (*Polityka transportowa...* 2012).

Ponadto treści dotyczące zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego transportu zawarte w dokumentach polityki spójności UE (*Polityka spójności a ochrona środowiska...* 2012; *Polityka spójności UE na lata 2014-2020...* 2012) nawiązują m. in. do promowania pojazdów o niskim zużyciu energii oraz nowych technologiach spalania dla zredukowania emisji spalin, promowaniu zbiorowych i niezmotoryzowanych form przemieszczania w połączeniu z zasadami zarządzania mobilnością, zarządzania popytem i stosowania systemów informacyjnych, wprowadzenia zintegrowanych *intermodalnych*³ systemów transportu osób i towarów, uczciwych i efektywnych reguł poboru opłat za usługi przewozowe, wsparcia dla zintegrowanego planowania zagospodarowania przestrzennego i transportowego dla zminimalizowania potrzeb transportowych oraz aranżowania systemów transportu publicznego, promowania efektywnego transportu publicznego dla niepełnosprawnych, a także wsparcia dla ruchu rowerowego.

W związku z powyższym Unia Europejska nakłada szereg regulacji na kraje członkowskie, do których muszą się one dostosować. Regulacje odnoszą się przede wszystkim do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych, a także określają sposób promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.⁴ Zapisy te zawarte są w Dyrektywach Unii Europejskiej.

Dyrektywy Unii Europejskiej to akta prawa pochodnego Unii Europejskiej, którego mocą prawodawcy państw

członkowskich Unii zostają zobowiązani do wprowadzenia określonych regulacji prawnych, służących osiągnięciu wskazanego w dyrektywie, pożądanego stanu rzeczy (www.uke.gov.pl 2012). Dyrektywy mają różny stopień obligatoryjności: zalecane, obowiązujące oraz wprowadzane na okres próbny. Zgodnie z zasadą subsydiarności dyrektywy w wielu kwestiach pozostawiają krajom członkowskim Unii znaczną swobodę wyboru rozwiązań, jednak przy zachowaniu porównywalnych efektów w najważniejszych zagadnieniach, do których należy zakres otwarcia rynków krajowych na konkurencję międzynarodową. Obecność Polski w Unii Europejskiej wymaga więc dostosowania krajowych uregulowań prawnych do zapisów zawartych w niniejszych Dyrektywach.

Polski sektor transportu jako obszar programowania polityki spójności UE

Programy operacyjne oraz projekty finansowane z budżetu Unii Europejskiej są odzwierciedleniem priorytetów wyznaczonych na daną chwilę przez państwa członkowskie. Od roku 2007 Polska stała się największym beneficjentem unijnego budżetu. W latach 2007-2013 ma możliwość uzyskać z budżetu łącznie około 91 mld euro, co stanowi 10,5% całego budżetu UE przeznaczonego dla wszystkich państw Wspólnoty. Oznacza to, że średniorocznie Polska otrzyma około 13 mld euro. Wpłaty Polski do budżetu Unii będą w tym czasie około czterokrotnie niższe od transferów, jakie otrzyma (Kawecka-Wyrzykowska 2009).

Polityka spójności na lata 2007-2013 obejmuje fundusze strukturalne (mające zasięg regionalny) oraz fundusz spójności, w ramach którego realizowane są duże projekty krajowe w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej. Jednym z najbardziej widocznych efektów działań w ramach polityki spójności jest infrastruktura transportowa, ponieważ przyczynia się ona do realizacji celów polityki spójności, jakimi są wspieranie wzrostu gospodarczego, tworzenie nowych miejsc pracy w regionach oraz osiągnięcie spójności i konkurencyjności. Kluczowe znaczenie ma tutaj zwiększenie dostępności transportowej regionów, dlatego w latach 2007-2013 inwestycje transportowe będą się koncentrować na regionach konwergencji.

Najważniejszym źródłem finansowania inwestycji transportowych w Polsce jest *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*. Stanowi największy program operacyjny w UE – z punktu widzenia dostępnych środków i zakresu działań. Na jego realizację w latach 2007-2013 Polska otrzyma z unijnego budżetu ok. 27,9 mld euro, z czego na transport przyjazny środowisku przeznaczone będzie 40% tych środków, a na drogową i lotniczą sieć TEN-T około 45% środków (www.pois.transport.gov.pl 2012).

³ *Intermodalność* transportu polega na użyciu podczas przewozu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu.

⁴ Mowa o DYREKTYWIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 120 z 15.05.2009 oraz o DYREKTYWIE RADY z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (70/157/EWG), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 42/16 z 23.02.1970.

Szczegółowe cele priorytetu jakim jest *Transport przyjazny środowisku* dotyczą (www.pois.transport.gov.pl 2012):

- poprawy stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią, oraz poprawa obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym,
- zwiększenia konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego,
- zwiększenia udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych,
- zwiększenia udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków,
- poprawy warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

Ważną rolę we wzmocnieniu spójności społeczno-gospodarczej oraz we wzroście gospodarczym pełnią transeuropejskie sieci transportowe (TEN-T). Idea ich powstania pojawiła się we Wspólnocie Europejskiej w 1990 roku. Podstawy prawne dał jej Traktat z Maastricht z 1993 roku, na mocy którego rozszerzono zakres Traktatu rzymskiego o nowy rozdział poświęcony transeuropejskim sieciom transportu, energetyki i telekomunikacji (Załoga 1999).

Polityka spójności Unii Europejskiej dysponuje wieloma innymi instrumentami finansowymi wspierającymi rozwój transportu, m.in. właśnie program wspólnotowy TEN-T lub inicjatywa wspólnotowa Marco Polo. Inwestycje transportowe realizowane w ramach polityki spójności umacniają gospodarkę i są istotnym środkiem w drodze do osiągnięcia integracji i konkurencyjności regionów Unii Europejskiej.

Jednak pomimo postępów poczynionych w ostatnich latach, polski transport lądowy nadal stoi wobec licznych wyzwań, które mogą stać się przeszkodą w osiągnięciu trwałego i zrównoważonego rozwoju oraz dalszej konwergencji z Unią Europejską. Dokonano znaczących inwestycji w infrastrukturę transportową, jednakże według Światowego Forum ekonomicznego i wskaźnika logistyki, badanego przez Bank Światowy, Polska jest w dalszym ciągu postrzegana jako państwo o słabej jakości infrastruktury transportowej. Integracja w ramach UE połączona z wdrażaniem reform i strategicznym położeniem geograficznym przyczynia się do szybkiego wzrostu drogowych przewozów zarówno towarowych, jak i pasażerskich. Taki wzrost stanowi ogromne obciążenie dla sieci drogowej i może powodować dalsze utrudnienia w mobilności towarów i osób. Polska zanotowała również jedno z najgorszych w Unii Europejskiej wskaźników (w latach 2010-2011) w zakresie bezpie-

czeństwa drogowego, pomimo licznych regulacji prawnych i kampanii edukacyjnych. Dodatkowo udział transportu w obecnej emisji CO₂ osiągnął 12% – przy czym transport drogowy reprezentuje 92% ogółu emisji generowanych przez ten sektor (*Raport Banku Światowego...* 2012).

Jeszcze słów kilka...

Poza tradycyjnymi narzędziami regulującymi wpływ działalności transportowej na środowisko naturalne państwa Unii Europejskiej stosują niekonwencjonalne metody wspólnej walki z problemami ekologicznymi, jak np. ogólnoeuropejska kampania poświęcona zrównoważonemu transportowi *Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu*. W ramach tej kampanii władze lokalne miast namawiały kierowców do racjonalnego korzystania z samochodów osobowych. Kampania to dobra okazja dla władz lokalnych do testowania i wprowadzania innowacyjnych rozwiązań skutkujących poprawą komunikacji publicznej, pieszej i rowerowej. To możliwość promocji miasta, jako miejsca przyjaznego środowisku naturalnemu, oraz poprawie życia mieszkańców i zwiększenia atrakcyjności miasta (głównie poprzez zmniejszenie emisji CO₂). W 2010 r. w kampanii wzięło udział 114 polskich miast (*Raport „Europejski Tydzień...”* 2012). Jednymi z najciekawszych działań w miastach był np. pomiar hałasu w Opolu (nowych niskiemisyjnych autobusów miejskich), park(ing) day w Olsztynie, gdzie wszystkie parkingi zostały przekształcone na mini-parki, zlot zabytkowych autobusów w Gdańsku i wiele, wiele innych (*Raport „Europejski Tydzień ...* 2012).

Bibliografia

1. Cieślakowski S. J., (2011), *Green logistics a stacje rozrządowe*, „Logistyka”, nr 5.
2. Kawecka-Wyrzykowska E., (2009), *Polityki gospodarcze Unii Europejskiej*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
3. Kiełczowski D., Dobrzańska B., red., (2009), *Ekologiczne problemy zrównoważonego rozwoju*, Białystok: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku.
4. *Komunikat Komisji, Zrównoważona Europa dla Lepszego Świata, Strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, http://www.slaskie.pl/STRATEGIA/strat_G.pdf [01.09.2012].
5. Krzyczkowski M., (2011), *Transport odpadów a emisje CO₂*, „Logistyka odzysku” nr 1.
6. *Mały rocznik statystyczny Polski 2011*, Warszawa: GUS, ZWS.
7. *Odnowiona strategia UE dotycząca trwałego rozwoju*, <http://www.emi.pl/wp-content/uploads/2009/05/4a744eae01-sds.pdf> [05.09.2012].

8. *Polityka spójności a ochrona środowiska 2010*, <http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/cohesion/pl.pdf> [03.09.2012].
9. *Polityka spójności UE na lata 2014 – 2020, Inwestycje w rozwój gospodarczy i wzrost zatrudnienia*, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2014/proposals/regulation2014_leaflet_pl.pdf [04.09.2012].
10. *Polityka transportowa Państwa na lata 2006-2025*, <http://www.rcie.katowice.pl/dokumenty/2/polityka-transportowa-panstwa.pdf> [02.09.2012].
11. *Raport „Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu”*, http://www.mos.gov.pl/g2/big/2011_11/97a908ae76be555a6c-877921c307f337.pdf [03.09.2012].
12. *Raport Banku Światowego, Polska, Dokument dotyczący polityki transportowej, W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego*, Luty 2011, http://siteresources.worldbank.org/POLAN-DEXTN/Resources/Poland_TPN_Final_Web_Feb25_POL_OK.pdf [02.09.2012].
13. Szołtysek J., (2007), *Podstawy logistyki miejskiej*, Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach.
14. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., (2008), *Infrastruktura transportu*, Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
15. *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski*, http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_oz_wskazniki_zrownowazonego_rozwoju_Polski_us_kat.pdf [02.09.2012].
16. www.pois.transport.gov.pl.
17. www.uke.gov.pl.
18. Załoga E., red., (1999), *Rozwój infrastruktury transportu w Polsce*, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.



VIP for You
AGENCJA MANAGERSKA

- ✓ *Wydajemy artykuły, doktoraty, habilitacje, monografie, podręczniki oraz materiały konferencyjne i czasopisma naukowe.*
- ✓ *Inwestujemy w promowanie nowych serii wydawniczych i czasopism specjalistycznych.*
- ✓ *Publikujemy i sprzedajemy naukowe i praktyczne e-booki.*

Napisz swojego e-booka! Świat na niego czeka.

Wydawane przez nas książki wyróżniają się bardzo dobrą redakcją techniczną, wysokim poziomem edytorskim oraz graficznym.

Już wkrótce zapraszamy do naszego e-sklepu:

www.e4u.vip4u.pl