

# Hanna Polewska-Dorozik

---

## Rola samorządów lokalnych w zwiększeniu innowacyjności transportu

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 59, 227-239

---

2010

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*HANNA POLEWSKA-DOROZIK\**

## **ROLA SAMORZĄDÓW LOKALNYCH W ZWIĘKSZENIU INNOWACYJNOŚCI TRANSPORTU**

### **Wprowadzenie**

Na kształtowanie się systemu transportowego w regionie coraz większy wpływ mają lokalne samorządy, co związane jest z przyznaniem im większego zakresu kompetencji oraz dopływem unijnych środków finansowych na inwestycje transportowe. Dzięki posiadanym narzędziom organizacyjno-ekonomicznym samorządy terytorialne mogą podejmować decyzje o wdrażaniu w obszarze swojej działalności innowacyjnych rozwiązań transportowych. W gestii samorządów znajdują się zadania związane z rozwojem infrastruktury transportowej oraz pasażerskimi połączeniami regionalnymi, zapewniającymi skomunikowanie miejscowości na terenie województwa. Niezależnie zatem od inwestycji pozostających w gestii państwa, a dotyczących infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, władze samorządowe współtworzą na swoim terenie system transportowy.

### **1. Kompetencje samorządu województwa**

Samorządom wojewódzkim przyznano ustawowe kompetencje, które umożliwiają im prowadzenie regionalnej polityki i strategii rozwoju transpor-

---

\* Dr Hanna Polewska-Dorozik – OBET Sp. z o.o. Szczecin.

tu. Kompetencje te wzmocniono zbieżnymi uprawnieniami dla powiatów i gmin znajdujących się na obszarze województwa. Aktualnie wszystkie szczeble samorządu terytorialnego mają wyznaczone zadania własne związane z drogami publicznymi. Natomiast dla samorządu powiatowego i wojewódzkiego określono w sposób ogólny odpowiedzialność za transport zbiorowy i drogi publiczne.

Najszerze kompetencje posiadają samorządy wojewódzkie w odniesieniu do kolejowego transportu regionalnego, realizując zadania należące do sfery usług publicznych. Wspomniane jednostki organizują i finansują przewozy pasażerskie oraz nabywają tabor kolejowy służący do przewozów regionalnych. Samorządy mogą aktualnie finansować inwestycje, remonty, eksploatację i utrzymanie linii kolejowych, a także pokrywać koszty utrzymania infrastruktury kolejowej.

Przejawem zwiększenia roli samorządu województwa na rynku kolejowym jest proces decentralizacji zarządzania zasobami Spółki PKP Przewozy Regionalne. W wyniku procesu tzw. usamorządowienia samorządy wojewódzkie jako wyłączni udziałowcy przy pomocy własnej spółki będą mogły realizować regionalne kolejowe przewozy osób.

Samorządy wojewódzkie mają jak dotąd ograniczone możliwości podejmowania działań organizacyjnych i koordynacyjnych dla pozostałych gałęzi transportu. Przepisy prawne regulują odrębnie zasady funkcjonowania oraz organizowania przewozów pasażerskich dla transportu kolejowego i drogowego<sup>1</sup>. Tymczasem – jak pokazują przykłady w Europie – najlepsze efekty przynoszą zintegrowane systemy obsługi podróżnych, które łączą różne gałęzie transportu oraz transport publiczny z transportem indywidualnym.

Wprowadzanie zintegrowanych rozwiązań komunikacyjnych wymaga podjęcia współpracy i koordynacji działań pomiędzy lokalnymi samorządami i zarządcami infrastruktury na różnych poziomach zarządczych. Obecnie odczuwalny jest brak instytucji zarządzającej i koordynującej rozwój całego systemu transportowego w regionie. Możliwości oddziaływania na system transportowy zwiększy ustawa o publicznym transporcie zbiorowym<sup>2</sup>. Projekt ustawy stanowi uszczegółowienie regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE)

---

<sup>1</sup> W. Drożdż, P. Koniecznyński, *Przepisy prawne a zintegrowanie transportu*, „Infrastruktura Transportu” nr 3/2008.

<sup>2</sup> *Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, 27.03.2009.

nr 1370/2007 Rady Parlamentu i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Ustawa ureguluje organizację i finansowanie publicznego transportu zbiorowego świadczonego wszystkimi gałęziami transportu. Będzie ona obowiązywała do sporządzania planów rozwoju transportu publicznego uzgodnionych przez poszczególne samorządy z punktu widzenia potrzeb transportowych lokalnej społeczności. W ustawie tej zostaną wskazani organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, w zależności od obszaru i zasięgu przewozów. *Novum* stanowi fakt, iż organizatorem mogą być związki międzygminne, związki powiatów i porozumień, zawarte pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Ich podstawową rolą jest poprawianie jakości transportu publicznego, zgodnie z prawidłowością, że im wyższa jakość usług świadczonych transportem publicznym, tym więcej korzystających z niego pasażerów. Ma to znaczenie w okresie dynamicznego wzrostu motoryzacji indywidualnej. Aby sprostać konkurencji samochodu, transport publiczny powinien oferować co najmniej zbliżone standardy. Jest to realne dzięki tworzeniu zintegrowanych systemów transportu, łączących zalety transportu drogowego z kolejowym. Zgodnie z cytowanym unijnym rozporządzeniem publiczne usługi w zakresie zintegrowanego systemu pasażerskiego oznaczają połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, które zawierają wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy.

Integracja systemu transportu publicznego przynosi korzyści zarówno dla społeczeństwa, jak i samorządów, aczkolwiek nie zawsze są one wymierne liczbowo. Dla wprowadzenia zintegrowanych rozwiązań komunikacyjnych musi być spełnionych wiele różnego rodzaju uwarunkowań organizacyjno-prawnych i ekonomicznych. Spośród wymienionych czynników najtrudniejsze jest pozyskanie zwiększonych nakładów na sfinansowanie utworzenia systemu. Jednocześnie należy pamiętać, że integracja nie może być celem samym w sobie, a przede wszystkim nie powinna być realizowana przy pomocy rozwiązań organizacyjno-prawnych, ograniczających adaptacyjność i elastyczność systemu transportu zbiorowego<sup>3</sup>.

Oczekiwana ustawa o publicznym transporcie zbiorowym ureguluje problem finansowania przewozów pasażerskich realizowanych wszystkimi środka-

---

<sup>3</sup> *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*, Uniwersytet Szczeciński, grudzień 2005.

mi transportu. Przewidziano w niej przekazanie przewoźnikom refundacji utraconych przychodów w związku ze stosowaniem przez nich ulg oraz rekompensatę za obsługę linii nierentownych. Źródłem finansowania publicznego transportu zbiorowego mogą być środki pozyskane między innymi z różnego rodzaju programów unijnych.

## 2. Finansowanie inwestycji w województwach

Udział wydatków ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego w stosunku do wydatków budżetowych państwa ma w ostatnich latach w Polsce tendencję wzrostową. Jednostki samorządu terytorialnego realizują i zarządzają coraz większą częścią zadań z zakresu transportu, w tym związanymi ze służbą publiczną. Dotyczy to zwłaszcza samorządów wojewódzkich, które finansują na swoim terenie w największym stopniu infrastrukturę transportową oraz publiczne przewozy pasażerskie. W roku 2008 samorzady województw w całym kraju poniosły łączne wydatki na drogi publiczne, regionalny pasażerski transport kolejowy oraz krajowe przewozy drogowe osób w kwocie 5,2 mld zł, co stanowiło 40,2% ogółu ich wydatków budżetowych<sup>4</sup>.

Wielkość nakładów finansowych na wspomniane zadania jest i tak niewystarczająca w stosunku do skali potrzeb. Dzięki zaangażowaniu środków finansowych w ramach dostępnych wielu programów pomocowych z Unii Europejskiej realna będzie poprawa stanu systemu transportu na obszarze województw i kraju.

W nowej perspektywie finansowej na lata 2007–2013 nastąpiło zdecydowane przesunięcie środków rozwojowych z poziomu centralnego na poziom samorządowy. Obok programów operacyjnych na szczeblu krajowym przyznano środki dla 16 programów operacyjnych na poziomie województwa. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego zawarta w dokumencie *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013* wdrażana jest w Polsce poprzez różnego rodzaju programy operacyjne, zarówno na poziomie krajowym (*Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Innowacyjna Gospodarka* itp.) oraz na poziomie województw poprzez regionalne programy operacyjne.

---

<sup>4</sup> Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego, Rada Ministrów, Warszawa 2009.

Struktura i wielkość alokacji środków w ramach poszczególnych programów operacyjnych zawartych w *Narodowej Strategii Ram Odniesienia w latach 2007–2013* dla Polski przedstawia się następująco<sup>5</sup>:

NSRO	– 67,3 mld euro
w tym:	
PO Infrastruktura i Środowisko	– 27,9 mld euro
PO Kapitał Ludzki	– 9,7 mld euro
PO Innowacyjna Gospodarka	– 8,3 mld euro
PO Rozwój Polski Wschodniej	– 2,3 mld euro
PO Europejskiej Współpracy Terytorialnej	– 0,7 mld euro
PO Pomoc Techniczna	– 0,5 mld euro
regionalne programy operacyjne	– 16,6 mld euro

Dzięki programom regionalnym samorzady wojewódzkie w Polsce stały się beneficjentem kwoty ponad 16,6 mld euro, przeznaczonej na tworzenie lokalnego potencjału gospodarczego i społecznego. Suma ta stanowi prawie jedną czwartą wydatków w ogólnej wielkości środków rozwojowych zapisanych dla Polski w *Narodowej Strategii Ram Odniesienia w latach 2007–2013*.

Największa część środków w regionalnych programach operacyjnych ukierunkowana jest na rozwój systemu transportowego województw. Stanowi je ponad 4,4 mld euro, które województwa zaplanowały na różnego rodzaju inwestycje związane z transportem: drogowym, kolejowym, lotniczym, miejskim, multimodalnym, śródlądowym oraz z rozwojem portów i inteligentnych systemów transportowych.

Na realizację regionalnych programów operacyjnych w kategorii transport przeznaczono średnio w województwie 275,5 mln euro, tj. przeciętnie 26,6% ogółu nakładów. Najwięcej środków na inwestycje transportowe zamierzają wydatkować województwa: warmińsko-mazurskie, podlaskie i pomorskie (32–34% swoich środków). Dominujące w strukturze wydatków transportowych są nakłady na budowę dróg, transport kolejowy oraz transport miejski. Podział środków na województwa i udział w nich wydatków przeznaczonych na najważniejsze sektory transportowe w perspektywie do roku 2013 przedstawiono w tabeli 1.

<sup>5</sup> *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013. Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.

Tabela 1

Alokacja środków wspólnotowych w podziale na regionalne programy operacyjne na lata 2007–2013 w obszarze transport, według kategorii interwencji (mln euro)

Regionalny Program Operacyjny województwa:	Wkład wspólnotowy	W tym: transport	W tym:					
			Kolej	Tabor kolejowy	Drogi	Miejski	Lotniska	ITS
Dolnośląskiego	1 213,1	195,9	50,0	8,7	150,0	–	–	–
Kujawsko-Pomorskiego	951,0	238,7	20,6	5,0	155,2	20,7	23,8	6,9
Lubelskiego	1 155,8	262,5	36,5	4,4	147,8	20,8	24,5	1,2
Lubuskiego	439,2	111,6	16,6	–	84,6	3,0	–	–
Łódzkiego	1 006,4	250,8	17,1	7,2	161,3	4,8	24,7	13,8
Małopolskiego	1 290,3	336,8	15,0	15,0	286,8	7,0	5,0	7,9
Mazowieckiego	1 831,5	547,5	–	44,4	443,9	14,9	42,5	13,5
Opolskiego	427,1	110,3	–	7,5	94,4	–	10,0	–
Podkarpackiego	1 136,3	293,0	48,6	17,1	180,4	10,0	23,6	4,7
Podlaskiego	636,2	205,1	–	10,0	121,3	24,0	42,3	6,0
Pomorskiego	885,1	283,9	46,0	5,3	141,3	13,3	–	29,2
Śląskiego	1 712,9	366,6	20,0	32,2	288,1	–	–	7,0
Świętokrzyskiego	725,8	207,3	–	3,6	155,6	4,1	37,0	3,5
Warmińsko-Mazurskiego	1 036,5	352,3	31,1	5,4	254,0	–	50,1	–
Wielkopolskiego	1 272,8	406,3	39,7	58,6	240,5	45,0	8,4	14,1
Zachodniopomorskiego	835,4	239,7	15,5	20,0	132,5	37,8	9,0	2,0
<b>Ogółem 16 RPO</b>	<b>16 555,6</b>	<b>4 408,1</b>	<b>315,4</b>	<b>273,0</b>	<b>3 037,6</b>	<b>205,4</b>	<b>350,0</b>	<b>109,8</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Programy Operacyjne 2007–2013, Bilans otwarcia Programów Operacyjnych realizowanych w latach 2007–2013*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.

Z powodu złego stanu infrastruktury drogowej oraz znacznych opóźnień w budowie dróg kołowych większość (przeszło 52%) zaplanowanych środków zostanie wydatkowana na projekty związane z infrastrukturą drogową. Kwoty te nie pozwolą jednak i tak na pełną realizację wszystkich potrzeb w tym zakresie. Reszta z przewidzianych środków przeznaczona zostanie na pozostałe gałęzie transportu.

Samorządy dostrzegają konieczność rewitalizacji najbardziej niezbędnych odcinków linii i połączeń kolejowych. Aby jednak planowane połączenia były konkurencyjne wobec alternatywnych połączeń drogowych, muszą one spełniać

wyższe standardy. Wiąże się to z zapewnieniem oferty przewozowej o wysokiej częstotliwości kursowania pociągów, atrakcyjnych czasach przejazdu, niskich cenach i wygodnych warunkach podróżowania. Spełnienie tych kryteriów wymaga podniesienia standardu technicznego infrastruktury kolejowej i zakupu nowoczesnego taboru kolejowego. Samorządy finansujące projekty infrastrukturalne z braku wystarczających środków stają przed dylematem, czy rozszerzyć ofertę i dostosować do potrzeb rynku, czy zawieszać połączenia kolejowe.

Niektóre samorządy podejmują realizację najpilniejszych zadań inwestycyjnych związanych z modernizacją lub uruchomieniem priorytetowych linii kolejowych. Na modernizację i rewitalizację wybranych linii kolejowych najczęściej przeznaczyły województwa: wielkopolskie, śląskie, zachodniopomorskie, podlaskie, łódzkie. W województwie wielkopolskim planuje się stworzenie nowoczesnego systemu połączeń regionalnych, między innymi dzięki modernizacji linii kolejowych prowadzących z Poznania do Kluczborka, Piły, jak też linii w relacji Wolsztyn–Luboń, Poznań Wschodni–Gołańcz<sup>6</sup>.

W województwie zachodniopomorskim do 2012 roku zmodernizowane zostaną linie kolejowe prowadzące z Kołobrzegu do Goleniowa wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego w Goleniowie, przeprowadzona zostanie również modernizacja linii Wałcz–Ulikowo z odbudową nieczynnego odcinka Wałcz–Kalisz Pomorski<sup>7</sup>.

Dzięki środkom zarezerwowanym w regionalnych programach operacyjnych samorządy mają możliwość dokonania zakupu lub przeprowadzenia modernizacji taboru kolejowego. Samorządy planują przeznaczyć około 273 mln euro na zakupy taboru kolejowego, głównie autobusów szynowych. Będą to nowoczesne autobusy szynowe do obsługi regionalnych przewozów pasażerskich na liniach niezelektryfikowanych. Na zakupy nowoczesnego taboru szynowego najczęściej środków przeznaczyły województwa: wielkopolskie, mazowieckie, śląskie i zachodniopomorskie. W województwach tych możliwe będzie powstanie nowoczesnego i efektywnego systemu regionalnych połączeń kolejowych, opartego o autobusy szynowe. Dla poprawy warunków przejazdu na trasach regionalnych urzędy marszałkowskie województw rozważają zakup,

---

<sup>6</sup> *Plan transportowy funkcjonowania transportu publicznego województwa wielkopolskiego na lata 2007–2011*, OBET, Warszawa 2007.

<sup>7</sup> *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku*, Szczecin 2008.



w zależności od lokalnych potrzeb, różnego rodzaju taboru szynowego o wysokich parametrach technicznych<sup>8</sup>.

Samorządy ośmiu województw planują wsparcie swoich portów lotniczych poprzez rozbudowę bądź budowę nowych lotnisk. Komisja Europejska zaakceptowała plany rozwoju regionalnych portów lotniczych, przyznając na ten cel środki finansowe.

Stosunkowo duże nakłady uwzględniono na rozwój transportu zbiorowego w miastach Wielkopolski i województwa zachodniopomorskiego. Samorządy mogą ubiegać się również o środki unijne na rozwój lokalnego transportu miejskiego z *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* w ramach zwiększania udziału (przyjaznego środowisku) transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców aglomeracji. Władze w poszczególnych aglomeracjach w Polsce skutecznie wykorzystują te możliwości, między innymi poprzez budowę nowych połączeń transportu szynowego, przebudowę węzłów komunikacyjnych i zakup taboru do transportu aglomeracyjnego.

Samorządy mogą również podejmować działania w celu wdrożenia inteligentnych systemów transportowych, wspomagających zarządzanie ruchem drogowym, miejskim, transportem intermodalnym oraz logistyką zarówno w ramach programów krajowych, jak i regionalnych.

### 3. Przykłady nowych rozwiązań w transporcie

Innowacyjność podejmowanych działań z zakresu rozwoju systemu transportowego w regionach przejawia się w nowych formach: organizacji przewozów, finansowania projektów i wdrażania nowoczesnych rozwiązań technicznych. Innowacyjność jest tu uwarunkowana prowadzeniem polityki regionalnej, która zapewnia zrównoważony rozwój systemu transportu. Stosowną politykę realizują władze poszczególnych województw, zgodnie z wytycznymi krajowymi i unijnymi. Jej wyrazem są opracowane regionalne strategie rozwoju transportu w poszczególnych województwach.

Na przykład w *Strategii rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu*<sup>9</sup> przedstawiono dalekosiężny plan działań, które mają

---

<sup>8</sup> Targi Transportowe – Transport Szynowy XXI wieku, Poznań 2008.

<sup>9</sup> *Strategia rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu w kontekście polityki transportowej Województwa Mazowieckiego*, OBET, Warszawa 2008.

doprowadzić do stworzenia nowoczesnego systemu transportu, opartego o transport szynowy. Wyszczególniono w niej zadania inwestycyjne dotyczące infrastruktury, taboru i systemów multimodalnych zarządzania ruchem, w tym działań zmierzających do integrowania transportu szynowego z pozostałymi gałęziami transportu. Na liście indykatywnych *Planów Inwestycyjnych Programów Operacyjnych na lata 2007–2013 Województwa Mazowieckiego* znajduje się 11 projektów transportowych, z których najważniejsze są następujące:

- budowa drugiej linii metra (od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Dworzec Wileński i dalej do stacji Bródno w Warszawie),
- modernizacja i rozbudowa sieci parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź” (P&R) i innych,
- modernizacja istniejących 31 węzłów przesiadkowych dla integracji powiązań transportowych,
- rozbudowa systemu zintegrowanej informacji dla wszystkich gałęzi komunikacji publicznej,
- ujednoczenie taryfy biletowej i wprowadzenie wspólnego biletu na komunikację miejską w Warszawie i aglomeracji dla wszystkich przewoźników i rozszerzenie jej na dalsze strefy zasięgu,
- stworzenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w Warszawie, czyli systemu śledzenia ruchu i wzajemnej łączności z wszystkimi pojazdami transportu publicznego w aglomeracji,
- połączenie transportem kolejowym z Portem Lotniczym Okęcie.

Aby tworzyć warunki do wykorzystania transportu publicznego, a w szczególności transportu szynowego łączącego obszary otaczające centrum miasta, władze Warszawy planują utworzenie sieci parkingów strategicznych. Budowa systemu parkingów strategicznych przewidziana jest do roku 2011.

Spośród nowoczesnych projektów komunikacyjnych należy wymienić znajdujący się w Warszawie węzeł komunikacyjny Młociny przy końcowej stacji metra, integrujący przystanki tramwajowe, autobusów miejskich i autobusów prywatnych, oraz parking typu „Parkuj i Jedź” (P&R).

Podobne rozwiązania integrujące transport publiczny z transportem indywidualnym planowane są też w innych miastach w Polsce. Przykładowo na Śląsku wzdłuż trasy Szybkiej Kolei Regionalnej w relacji Katowice–Tychy planuje się uruchomienie wielopoziomowych parkingów dla samochodów osobowych.

Nowe rozwiązania ekonomiczno-organizacyjne będą zastosowane w pilotażowym projekcie *Zintegrowane Centrum Komunikacyjne* w Poznaniu. Zaofe-

ruje ono pasażerom zintegrowane połączenie wszystkimi środkami transportu na poziomie miasta, regionu i kraju<sup>10</sup>. W ramach projektu powstanie między innymi dworzec kolejowy i autobusowy oraz przystanek szybkiego tramwaju. Centrum powstanie we współpracy samorządu miasta oraz PKP S.A. Przewidziano formułę partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), co oznacza budowę wspomnianych obiektów ze środków prywatnych. Podobna formuła zastosowana będzie przy budowie dworca kolejowego Warszawa Zachodnia oraz w Katowicach.

Innym przykładem są podejmowane przedsięwzięcia mające na celu integrację biletową różnych gałęzi transportu. Najbardziej zaawansowane w tym zakresie są działania w Warszawie. Obecny system biletowy w Warszawie uwzględnia potrzebę integracji biletowej i taryfowej w odniesieniu do: autobusów, tramwajów, metra, kolei (Warszawskiej Kolei Dojazdowej, Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich w granicach miasta). Wprowadzenie elektronicznego biletu „Twoja Karta KM” zapewni możliwość technicznego współdziałania z systemem Warszawskiej Karty Miejskiej poprzez wspólny elektroniczny nośnik.

Samorządy zamierzają współfinansować w swoich województwach różnorodne rozwiązania transportowe o wysokich standardach jakościowych w zintegrowanych systemach. Do takich innowacyjnych przedsięwzięć należą między innymi plany budowy szybkich kolei aglomeracyjnych, będących przeciwwagą dla gwałtownie wzrastającego natężenia ruchu drogowego. Zaproponowany system transportu szynowego we Wrocławiu ma obejmować: Wrocławską Kolej Aglomeracyjną, system przewozów zbiorowych tramwajami typu Tramwaj Plus oraz obecny system tramwajowy wraz z systemem transportu autobusowego<sup>11</sup>. Samorząd województwa dolnośląskiego rozważa finansowanie budowy szybkiej kolei regionalnej.

Innowacyjnym rozwiązaniem na rzecz ochrony środowiska jest wprowadzenie w transporcie miejskim pojazdów korzystających z paliw alternatywnych. Miasto Poznań jako pierwsze eksploatuje w transporcie aglomeracyjnym autobusy z napędem hybrydowym. Przyczyni się to do zmniejszenia emisji spalin, ponieważ napęd hybrydowy, łączący silnik elektryczny ze spalinowym,

---

<sup>10</sup> *Plan transportowy funkcjonowania transportu publicznego województwa wielkopolskiego, op.cit.*

<sup>11</sup> *Program rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji dla województwa dolnośląskiego, Wrocław 2006.*

pozwała na włączanie dowolnego silnika w zależności od natężenia ruchu w mieście.

W ramach planów dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej i tworzenia zintegrowanych łańcuchów przemieszczania podróżnych (wzorem dobrych praktyk państw unijnych) przewiduje się stworzenie szybkich i wydajnych połączenia kolejowych centrów miast (w tym dworców kolejowych) z portami lotniczymi. Połączenie takie funkcjonuje już między Krakowem a Portem Lotniczym w Balicach. Połączenia kolejowe z lotniskami są w planach innych samorządów, np. w Warszawie, Poznaniu i Szczecinie. Wśród projektów kluczowych znajdują się połączenia linią kolejową z dworca kolejowego w Poznaniu z Portem Lotniczym Poznań Ławica oraz z dworca kolejowego w Szczecinie do Portu Lotniczego w Goleniowie.

## **Podsumowanie**

Procesy decentralizacji zarządzania i możliwość wprowadzania innowacji w transporcie przyczyniają się do poprawy funkcjonowania lokalnego systemu transportu, co prowadzi do synergii oczekiwanych efektów na poziomie lokalnym i krajowym w zakresie oferowania podróżnym nowoczesnej i zintegrowanej oferty transportowej.

Należy jednak pamiętać o tym, że obok przyznanych samorządom kompetencji organizacyjnych, kluczową sprawą jest wielkość środków przeznaczanych na funkcjonowanie transportu regionalnego. Osiągnięcie wysokiego poziomu obsługi pasażerów w przewozach regionalnych w państwach Unii Europejskiej zostało osiągnięte wskutek zapewnienia solidnych podstaw prawnych i finansowania. Polska znajduje się na początku drogi tworzenia nowoczesnego systemu regionalnych przewozów pasażerskich.

## **Literatura**

- Bartoszek D., *Targi Transportowe – Transport Szynowy XXI wieku*, Poznań 2008.
- Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2005.

- Drożdż W., Koniecznyński P., *Przepisy prawne a zintegrowanie transportu*, „Infrastruktura Transportu” 2008, nr 3.
- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.
- Plan transportowy funkcjonowania transportu publicznego województwa wielkopolskiego na lata 2007–2011*, OBET, Warszawa 2007.
- Program rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji dla województwa dolnośląskiego*, Wrocław 2006.
- Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, 27.03.2009.
- Sprawozdanie z wykonania Budżetu Państwa. Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego*, Rada Ministrów, Warszawa 2009.
- Strategia rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu w kontekście polityki transportowej województwa mazowieckiego*, OBET, Warszawa 2008.
- Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku*, Szczecin 2008.
- Wołek M., *Samorząd terytorialny na rynku pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce*, Gdynia 2008.

## THE ROLE OF LOCAL GOVERNMENTS IN INCREASING THE INNOVATION OF TRANSPORT

### Summary

The influence of the local governments on transport system shape is increasing, what is directly connected with higher references granted to them and with European Funds inflow. Voivodeship governments are now implementing the tasks in rail transport that belong to the public sector scope. The possibilities of influence on transport system will be increased with planned act of collective public transport that will adjust organization and financing of collective public transport provided by all kind of transport in voivodeship.

The major barrier till now was capital expenditure that could be used for transport system expansion. Current increase of European Funds inflow, allows for realization of many innovative transport solutions.

The example of far-reaching visions in transport system development is „Strategia rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego na Mazowszu”. It includes the operation plan till 2035, that will provide to creation of modern transport system based on rail transport.