

Wiesław Wańkowicz

Transport po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej

Problemy Rozwoju Miast 4/1-2, 27-41

2007

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.

TRANSPORT PO PRZYSTĄPIENIU POLSKI DO UNII EUROPEJSKIEJ

Abstrakt. W artykule omówiono najważniejsze zagadnienia transportowe w kontekście przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Transport jest w nim traktowany nie jako oddzielna dziedzina, ale jako część systemu gospodarowania przestrzenią. Punktem wyjścia są wzrastające wraz ze wzrostem PKB przewozy osób i towarów (szerzej potrzeby transportowe). Skutkiem tego konieczny jest rozwój systemów transportowych, w szczególności infrastruktury transportowej. Rozwój ten winien uwzględniać dążenie do spójności terytorialnej Europy, zachowanie rynkowych reguł konkurencji przewoźników z równoczesnym sterowaniem podziałem zadań transportowych pod kątem rozwoju zrównoważonego. Narzędziem realizacji jest wspólna europejska polityka transportowa i stanowienie odpowiednich regulacji prawnych w tym dotyczących finansowania infrastruktury.

Słowa kluczowe: gospodarowanie przestrzenią, spójność terytorialna, integracja, transport, potrzeby przewozowe, infrastruktura transportowa

Podjęcie prac nad oceną skutków wejścia Polski do Unii Europejskiej (UE) w zakresie gospodarowania przestrzenią jest ważne i konieczne. Głównym celem takiej oceny jest prześledzenie zmian, zarówno w przestrzeni jak i w metodyce, oraz instrumentach zarządzania nią. Dlatego przy analizowaniu skutków integracji Polski z Unią Europejską w dziedzinie transportu konieczne jest rozważenie:

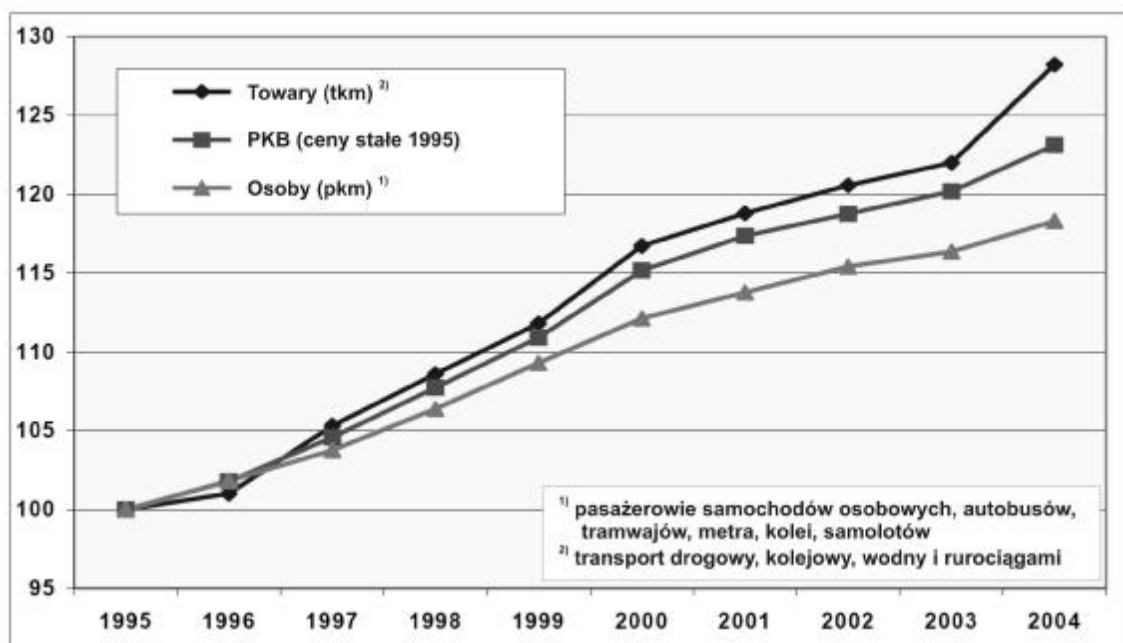
- 1) potrzeb, czyli przemieszczeń osób i towarów,
- 2) równoprawnej dostępności środków transportu, tj. spójności przestrzennej transportu,
- 3) infrastruktury transportowej, będącej podstawową sferą interwencji publicznej w dziedzinie transportu,
- 4) prawa transportowego, w tym harmonizacji prawa polskiego i prawa Unii Europejskiej,
- 5) polityki transportowej.

Mówiąc o wpływie transportu na rozwiązania przestrzenne należy zwrócić uwagę na istniejące sprzężenie zwrotne między nimi: transport kształtuje przestrzeń, a rozwiązanie przestrzenne wpływają na transport.

Transport jest dziedziną złożoną i równocześnie powszechną, stykamy się z nim wszyscy. Czym więc jest dla nas transport? Czy poprzez transport zaspokajamy tylko potrzebę przemieszczeń, czy może także prawo do wolności, wygodnego życia, czy poczucia prestiżu? Niewątpliwie potrzeba przemieszczeń ma swoje źródło w naturze ludzkiej i w społecznym podziale zadań, jest związana z wykonywaną pracą oraz wymianą towarów i usług.

Przemieszczenia osób i towarów

Wielkość przewozów, zaspokojenie potrzeb transportowych to złożony wynik interakcji między gospodarczą stroną zjawiska transportu (potrzeba i konieczność przemieszczeń, efektywność, opłacalność), bezpieczeństwem i warunkami środowiska (dostępność przestrzeni, ograniczanie uciążliwości, likwidacja zagrożeń), a nawet przyzwyczajeniami transportowymi (preferowany środek transportu, sposób przemieszczania się). Istnieje przy tym zależność zachowań transportowych od dostępności, możliwości przemieszczania się (zasobność ekonomiczna i swobody demokratyczne powodują wzrost liczby przemieszczeń).

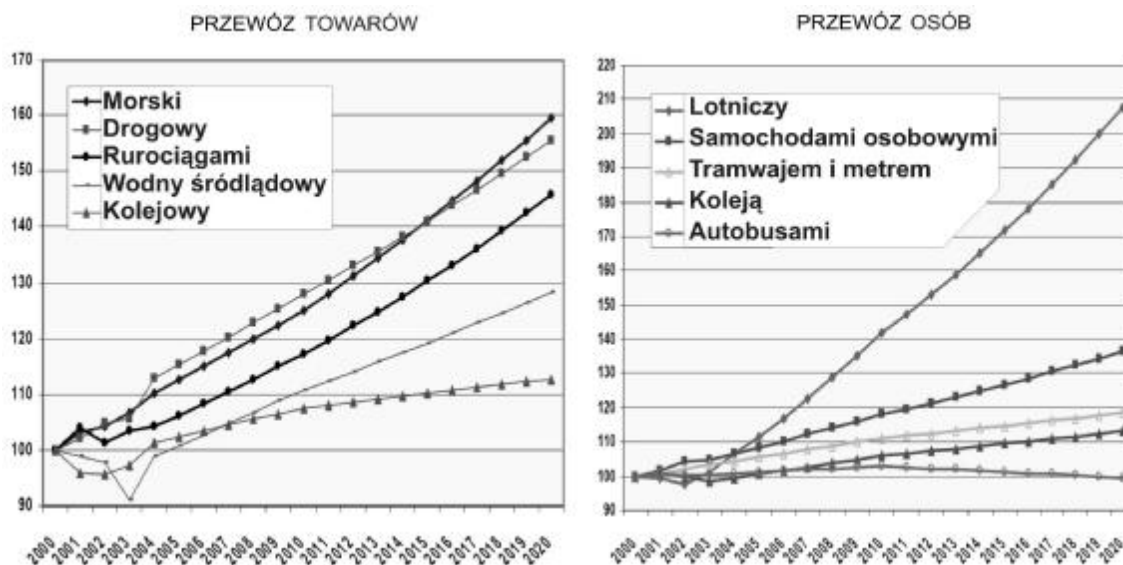


Ryc. 1. Wzrost przewozów w Unii Europejskiej (UE 25⁴, rok 1995 = 100)
Źródło: [4]

Bazując na danych statystycznych można stwierdzić, że wraz ze wzrostem dobrobytu w krajach Unii Europejskiej obserwuje się stały wzrost liczby transportowanych osób i towarów (ryc. 1), zależny od wzrostu PKB. Rodzi to konsekwencje w zapotrzebowaniu na środki transportu, infrastrukturę transportową i ostatecznie zapotrzebowanie na przestrzeń dla transportu. Powoduje znaczne zmiany w sposobie kształtowania przestrzeni. Istotny jest przy tym nie tylko wzrost ilości transportowanych osób i towarów, ale także podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu (ryc. 2). Zwraca uwagę stały wzrost przewozów transportem drogowym, a w odniesieniu do transportu osób – samochodami

⁴ UE 15 tworzyły: Austria, Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Luksemburg, Niemcy, Portugalia, Szwecja, Wielka Brytania, Włochy, UE 25 – do UE 15 dołączyły: Cypr, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Słowacja, Słowenia, Węgry, UE 27 tworzą obecnie państwa UE 25 oraz Bułgaria i Rumunia.

osobowymi. Odbywa się to głównie poprzez zmniejszenie udziału przewozów kolejowych, a w przypadku transportu osób – także autobusowych. Jest to skutek łatwej dostępności samochodu osobowego, który staje się dobrem standardowym, a nie luksusowym. Przewidywany jest także znaczny wzrost przewozów pasażerskich transportem lotniczym i towarów transportem morskim.



Ryc. 2. Przewidywany wzrost przewozów w podziale na rodzaje transportu (UE 25, rok 2000 = 100)
Źródło: [16]

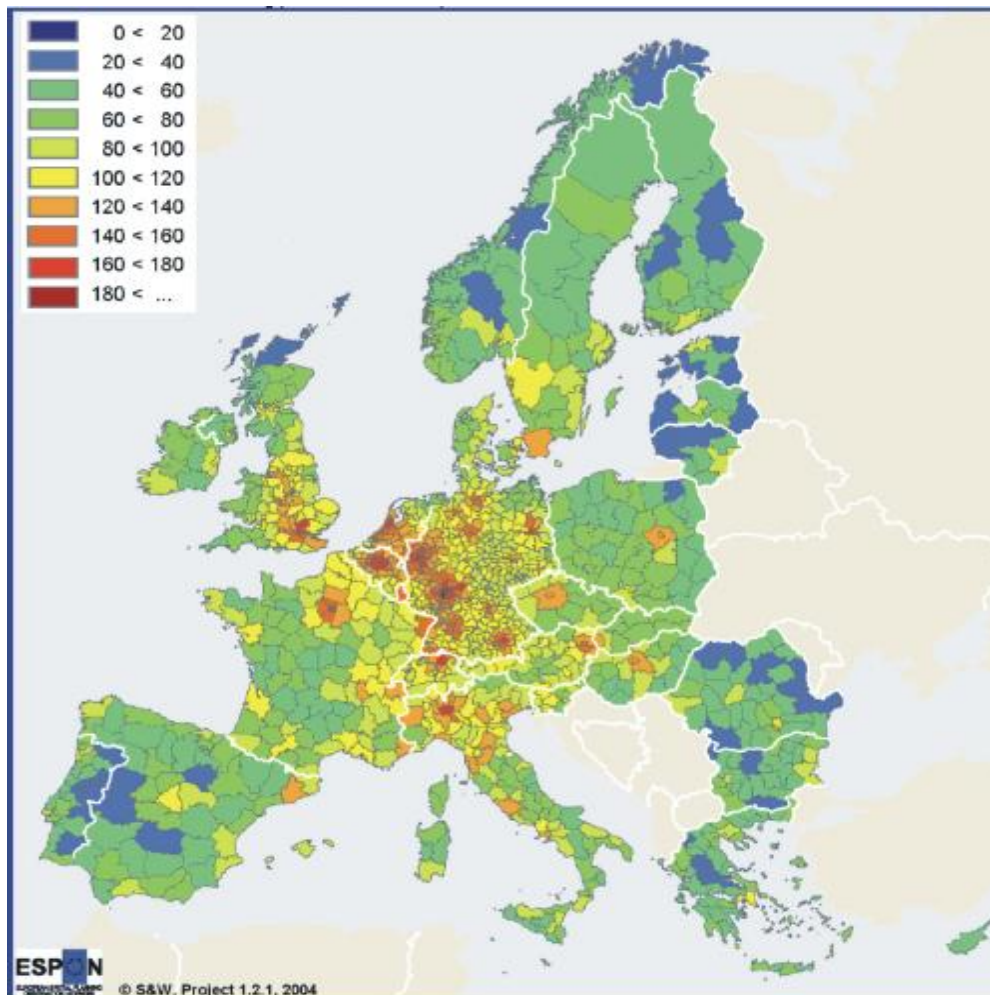
Spójność przestrzenna

Istotnym zagadnieniem związanym z systemem transportowym Unii Europejskiej jest spójność przestrzenna. Pomimo przeznaczania znacznych środków UE i państw członkowskich na wspieranie spójności przestrzennej, *istnieje wiele obszarów bardzo źle skomunikowanych z resztą Wspólnoty i źle skomunikowanych w układach lokalnych i regionalnych*. Obywatele tych obszarów nie mogą więc w pełni korzystać z możliwości, jakie daje nowoczesna gospodarka rynkowa. Także lokalne podmioty gospodarcze ponoszą wyższe koszty funkcjonowania, a kapitał zewnętrzny niechętnie inwestuje w takich miejscach. *Dlatego w nowych państwach członkowskich, w tym w Polsce, niezbędne jest poniesienie w krótkim czasie znacznych nakładów na przełamanie istniejących barier komunikacyjnych* [17].

Dostęp do sprawnego systemu transportowego z odpowiednimi połączeniami z centralnym obszarem Unii stanowi wskaźnik peryferyjności danego regionu. Wskaźnik ten jest miarą możliwości dotarcia do centralnej części UE (łuk od Londynu, przez Paryż, kraje Beneluksu, wzdłuż Renu w Niemczech do północnych Włoch). Można go wyznaczyć oddzielnie dla różnych rodzajów transportu, jak również w postaci zagregowanej, z uwzględnieniem wszystkich dostępnych rodzajów transportu (ryc. 3). Regiony posiadające sprawniejszy sys-

tem transportowy, a tym samym lepszy dostęp do rynków, są z zasady bardziej wydajne i konkurencyjne niż regiony pozbawione takich warunków. Dostęp ten jest szczególnie słaby w Portugalii, Grecji, zachodniej Irlandii i państwach bałtyckich. Wyjątkiem są duże miasta wraz z obszarami przez nie obsługiwany, mające dogodne połączenia lotnicze. W Polsce takim obszarem jest Warszawa, Śląsk, Kraków, Poznań, Wrocław i Trójmiasto.

W ostatnich latach połączenia transportowe w obrębie krajów objętych polityką spójności, jak również między tymi krajami a pozostałą częścią UE znacznie poprawiły. W szczególności, przy wsparciu funduszy strukturalnych gęstość sieci autostrad w tych krajach zwiększyła się z 20% poniżej średniej dla UE 15 w roku 1991 do 10% powyżej tej średniej w roku 2001. Wzrost ten skupił się jednak w dużej mierze na obszarze Hiszpanii i Portugalii. W krajach, które ostatnie wstąpiły do Unii gęstość sieci autostrad jest znacznie niższa wynosi poniżej 20% średniej dla UE 15.

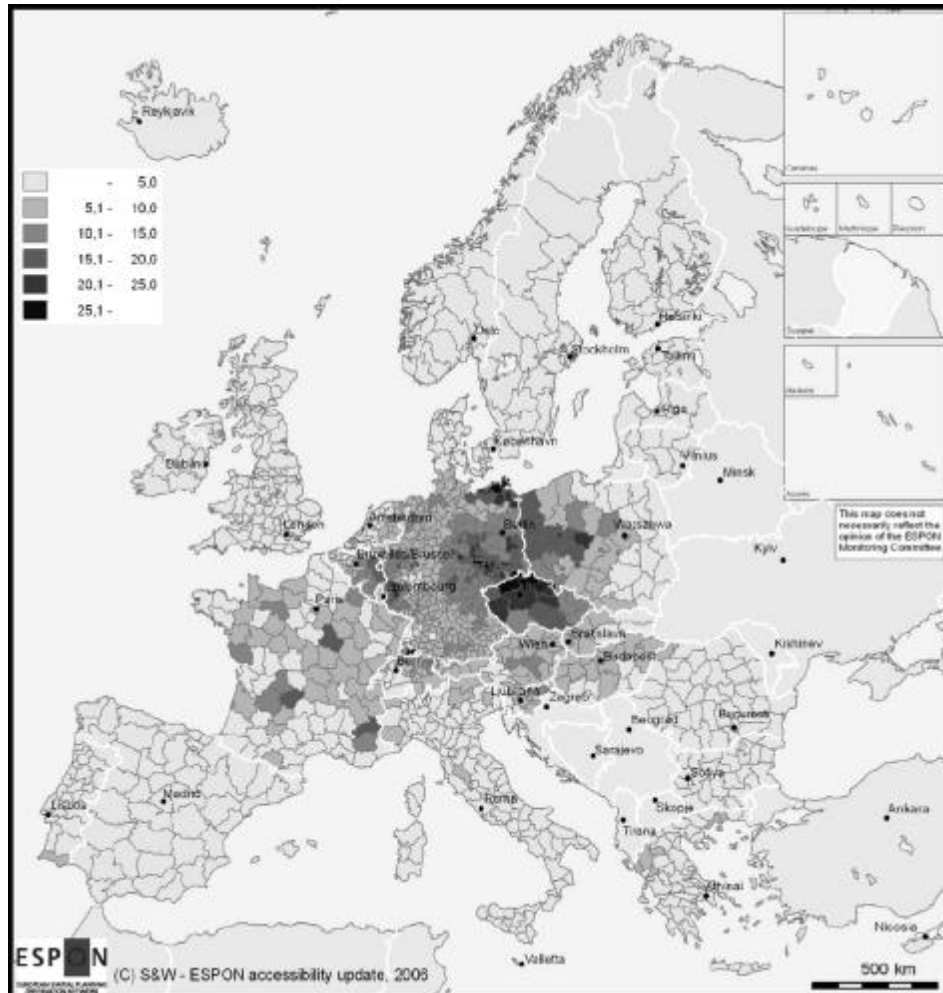


Ryc. 3. Dostępność komunikacyjna (wskaźnik peryferyjności) w 2001 r., zagregowana wartość obejmująca dostępność drogami, koleją, samolotami i transportem wodnym⁵

Źródło: [20]

⁵ Wartość 100 jest średnią dla UE 27, im wyższa wartość, tym lepsza dostępność a mniejsza peryferyjność.

Biorąc pod uwagę położenie Polski w centralnej części Europy, nawet niewielkie zmiany w systemie transportowym mogą wywołać dużo lepsze efekty niż w bardziej odległych regionach Europy (Portugalia, Skandynawia). Narastające tempo modernizacji sieci drogowej i kolejowej oraz dynamiczny rozwój połączeń lotniczych w Polsce pozwala na optymistyczne prognozowanie zmian spójności transportowej obszaru Polski w ramach UE (ryc. 4).



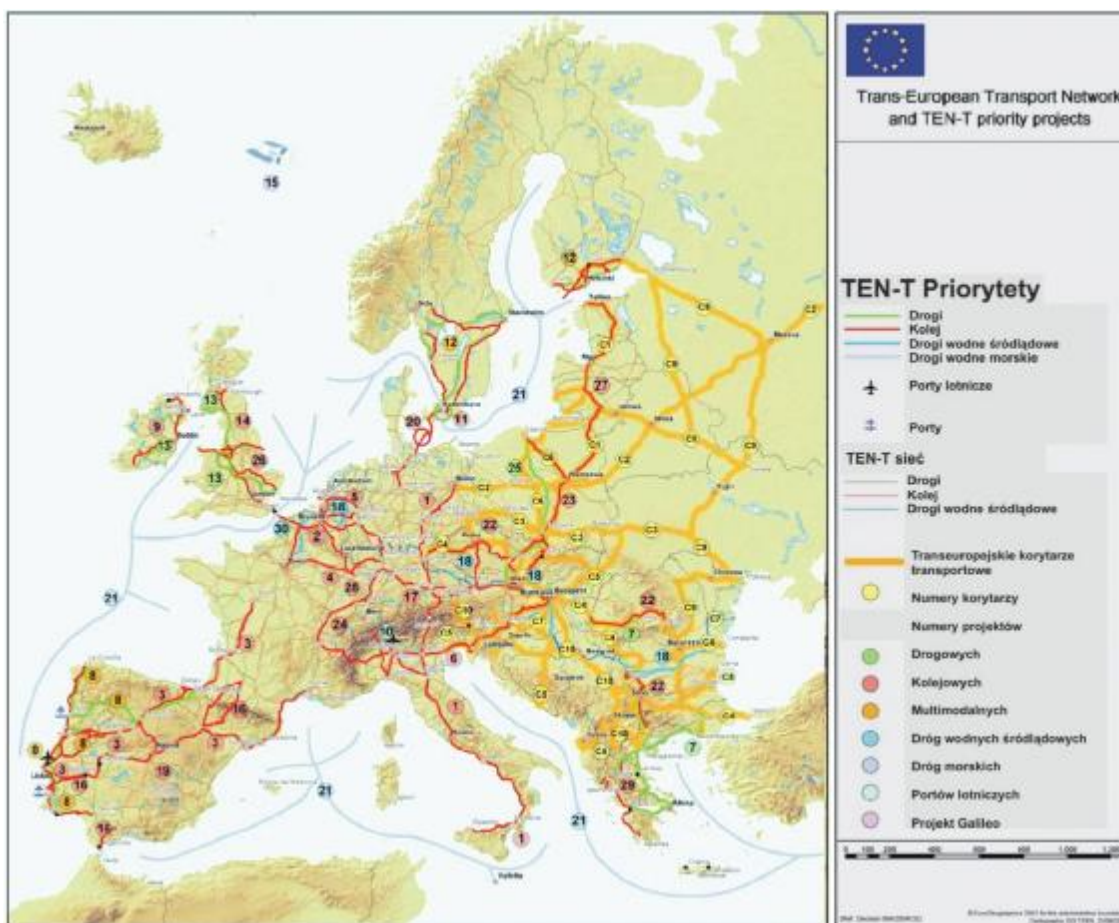
Ryc. 4. Zmiany dostępności komunikacyjnej (wskaźnika peryferyjności) drogami w latach 2001-2006 (wartości obliczone dla UE 27)
Źródło: [2]

Infrastruktura transportowa

Jak wynika z powyższych analiz, *podstawą wzrostu spójności terytorialnej jest rozwiązywanie problemów transportowych poprzez inwestowanie w rozwój infrastruktury.*

W 1996 r. Parlament Europejski i Rada UE przyjęły decyzję w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej [3]. Wytyczne te dotyczą dróg, kolei, żeglugi śródlądowej, portów lotniczych, portów morskich i śródlądowych oraz systemów zarządzania ruchem w transporcie europejskim. W dokumencie założono, że proces budowy sieci będzie odbywał się etapami i zakończy się w 2010 r. Do wytycznych

załączono listę 14 projektów wskazanych podczas spotkania Rady Europejskiej w Essen (1994) jako szczególnie ważne. Obecnie lista projektów obejmuje 30 pozycji (ryc. 5), a okres realizacji wpisano w okres programowania 2007-2013.



Ryc. 5. Priorytety rozbudowy transeuropejskiej sieci transportowej
Źródło: [18]

Polskie inwestycje transportowe znalazły się w nowych planach UE związanych z rozwojem transeuropejskiej sieci transportowej. Sieć TEN-T obejmuje priorytety o najwyższej randze w skali europejskiej, jej uzupełnieniem jest możliwość finansowania infrastruktury transportowej z wykorzystaniem innych mechanizmów finansowania, w szczególności środków Funduszu Spójności (FS) i Funduszu Rozwoju Regionalnego (FRR). Mechanizmy te, a w szczególności FRR, dają możliwość rozbudowy i przebudowy systemu transportowego nie tylko o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, ale także lokalnym i regionalnym.

Biorąc pod uwagę opóźnienia w rozwoju wszystkich typów systemów transportowych w Polsce (z wyjątkiem transportu zbiorowego w miastach dużych i średnich), *najważniejszym wyzwaniem w dziedzinie infrastruktury transportowej jest pełna modernizacja systemów infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej oraz dostosowanie ich do standardów UE.*

W kraju priorytetami w zakresie systemów transportowych w latach 2007-2013 będą następujące przedsięwzięcia [8].

W dziedzinie drogownictwa:

- autostrada A1 – budowa na całej długości Gdańsk – Gliwice – Gorzyczki,
- autostrada A2 – zakończenie budowy na odcinku Świecko – Warszawa oraz na terenie Warszawy odcinek drogi ekspresowej S-2,
- autostrada A4 – zakończenie budowy na odcinku granica państwa – Jędrzychowice – Rzeszów; w 2013 r. odcinek Rzeszów – Korczowa – granica państwa będzie w budowie,
- droga ekspresowa S3 – budowa na odcinku Szczecin – Zielona Góra – A4 (Legnica),
- droga ekspresowa S5 – Nowe Marzy – Bydgoszcz – Żnin oraz Gniezno – Poznań,
- droga ekspresowa S7 – zakończenie budowy na odcinku Gdańsk – Warszawa – Kielce – Jędrzejów i na odcinku Lubień – Rabka,
- droga ekspresowa S8 – budowa odcinka Wrocław Psie Pole – Białystok i odcinka Białystok – Augustów – Budzisko, przy zwiększonych nakładach z budżetu państwa na budowę tego odcinka,
- droga ekspresowa S17 – budowa na odcinku Warszawa – Lublin – Piaski,
- droga ekspresowa S19 – budowa na odcinku Międzyrzec Podlaski – Rzeszów; w 2013 r. odcinek Międzyrzec Podlaski – Białystok będzie w budowie,
- droga ekspresowa S69 – zakończenie budowy odcinka Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń;

W dziedzinie kolejnictwa:

- linia E65 – zakończenie modernizacji odcinków Gdynia – Warszawa, Katowice – Zebrzydowice oraz Czechowice Dziedzice – Bielsko-Biała – Zwardoń,
- linia E59 – zakończenie modernizacji na odcinku Wrocław – Szczecin,
- linia E20/CE20 – odcinek Warszawa – Poznań (zakończenie prac), odcinek Łowicz – Skierniewice (zakończenie prac) i odcinek Siedlce – Terespol,
- linia E30 – zakończenie modernizacji odcinków Opole – Zabrze oraz Legnica – Bielawa Dolna – Horka,
- linia CE 59 – modernizacja odcinka Wrocław – Szczecin, I etap,
- linia Warszawa – Łódź – zakończenie modernizacji na całej długości,
- linia Psary – Kozłów – Kraków – modernizacja odcinka łączącego Centralą Magistralę Kolejową z Krakowem,
- linia kolejowa nr 8 – modernizacja odcinka Warszawa – Radom – Kielce wraz z budową łącznicy do lotniska Warszawa – Okęcie,
- linia kolejowa nr 14 – modernizacja odcinka Łódź– Kalisz,

- prace przygotowawcze do budowy w następnym okresie programowania linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Kalisz – Wrocław/Poznań,
- zakup i modernizacja taboru kolejowego.

W dziedzinie transportu lotniczego:

- modernizacja portów lotniczych znajdujących się w transeuropejskiej sieci transportowej (Gdańsk Rębiechowo, Katowice Pyrzowice, Kraków Balice, Poznań Ławica, Rzeszów Jasionka, Szczecin Goleniów, Warszawa Okęcie, Wrocław Strachowice),
 - prace przygotowawcze do budowy drugiego centralnego portu lotniczego dla Polski.
- Szczególne znaczenia nabiera także rozwiązywanie problemów transportowych miast,

ponieważ:

- 80% mieszkańców UE żyje w miastach,
- odbywają oni średnio 1000 podróży na osobę w ciągu roku, z czego połowę na dystansie krótszym niż 5 km,
- bardzo nasilone są zjawiska negatywne: zatłoczenie, zanieczyszczenie środowiska, nadmierne zużycie paliw płynnych [21].

Duża różnorodność miast, problemów w nich występujących i sposobów ich rozwiązywania powoduje trudności w tworzeniu całościowego obrazu zjawisk i trendów oraz przewidywaniu dalszego rozwoju miast.

Regulacje prawne

Dziedziny transportu w Unii Europejskiej dotyczy około 140 aktów prawnych, które tworzą podstawę realizacji wspólnej polityki transportowej. Polska zadeklarowała przyjęcie w całości wspólnotowego dorobku prawnego.

Problemy wdrażania prawa dotyczą:

- 1) dostępu do rynku w transporcie lotniczym,
- 2) modernizacji polskiej floty rybackiej i pasażerskiej w transporcie morskim,
- 3) dostępu do rynku drogowych przewozów kabotażowych,
- 4) modernizacji infrastruktury drogowej w Polsce,
- 5) dostępu do sieci w transporcie kolejowym.

Według reguł polityki transportowej, rządy państw członkowskich muszą przedsięwziąć stosowne działania, aby przepisy techniczne, normy, praktyki rynkowe i administracyjne nie stwarzały barier dla swobodnego przepływu oraz rozwoju usług transportowych w obrębie jednolitego rynku UE. Obowiązkiem władz publicznych jest ustanowienie i egzekwowanie takich przepisów, które zapewniłyby dostęp operatorów do rynku transportowego na równych zasadach, umożliwiających nieograniczoną konkurencję, bezpieczeństwo, ochronę środowiska i zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu.

Dostosowując prawo polskie do prawa UE, zmieniono większość obowiązujących przepisów, między innymi następujące ustawy:

- ustawa Prawo przewozowe,
- ustawa o transporcie drogowym,
- ustawa o transporcie kolejowym,
- ustawa Prawo o ruchu drogowym,
- ustawa o autostradach płatnych,
- ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
- ustawa o przewozie koleją towarów niebezpiecznych,
- ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe,
- ustawa o czasie pracy kierowców,
- ustawy o dozorcze technicznym i Inspekcji Transportu Drogowego,
- ustawa Prawo lotnicze,
- ustawa o żegludze śródlądowej,
- ustawa o bezpieczeństwie morskim,
- ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków,
- ustawa o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym,
- ustawa Prawo wodne,
- ustawa Prawo ochrony środowiska,
- ustawa o odpadach,
- ustawa o podatkach i opłatach lokalnych,
- ustawa o podatku od towarów i usług,
- ustawa o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców.

Polityka transportowa

Polityka transportowa odzwierciedla zakładane cele rozwoju systemu transportu, zasady regulujące sposób realizacji usług transportowych (konkurencja, regulacja rynku), zasady funkcjonowania systemu transportu (szczególnie w zakresie efektywnego łączenia poszczególnych systemów transportu), zasady dostępności systemu transportowego (transport dla klienta). W polityce określa się także pożądaną jakość usług transportowych oraz możliwości uzyskania jej przy ograniczeniach dotyczących kosztów utrzymania systemu transportu, w tym zasady ponoszenia kosztów przez podmioty gospodarcze i klientów oraz administrację publiczną. Określa się także wpływ transportu na zasoby przyrodnicze i kulturowe oraz zasady kształtowania przestrzeni.

Podstawowe zasady wspólnej polityki transportowej zostały sformułowane już w latach 60. i do dziś nie uległy większym zmianom.

Działania unijne w dziedzinie transportu opierają się na:

- wolnej i uczciwej, ale kontrolowanej konkurencji,
- wolności wyboru środka transportu przez użytkownika,
- równym traktowaniu przez władze środków transportu i przewoźników,
- finansowej i handlowej niezależności przedsiębiorstw transportowych,
- idei wspólnotowej koordynacji inwestowania w infrastrukturę transportową.

Podstawą formułowania polityki transportowej Unii Europejskiej są ogólne wytyczne wynikające z traktatów⁶ [19]. Celem wspólnej polityki transportowej jest usuwanie barier we wszystkich gałęziach transportu. Ma temu służyć ujednoczenie przepisów technicznych, podatkowych i socjalnych, promowanie swobodnej konkurencji oraz znoszenie dyskryminacji przewoźnika ze względu na jego siedzibę. Przedmiotem decyzji na szczeblu wspólnotowym są również środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa transportu. W bezpośrednim związku z polityką transportową pozostają przepisy o tworzeniu i rozwoju sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury transportu⁷.

Transport, obok rolnictwa i handlu, od początku tworzenia wspólnej Europy uznawano za taki dział gospodarki, który powinien podlegać regulacjom wspólnotowym. Wynika to z faktu, że ułatwienia transportowe umożliwiają, a zarazem przyspieszają rozwój wspólnego rynku. Ponadto transport zawsze odgrywał dużą rolę w gospodarce (pod koniec lat 90. XX w. wytwarzał 7,5% produktu krajowego brutto UE).

Polityka europejska w dziedzinie transportu jest złożona i dotyczy wielu jego aspektów, stąd duża liczba instrumentów, jakimi posługują się kraje UE w celu sterowania transportem. Instrumenty te tworzą formalne i instytucjonalne warunki funkcjonowania transportu.

Instrumenty te, występujące najczęściej w postaci polityk, i aktów prawnych określają:

- cele rozwoju systemu transportu (np. zmniejszenie pracy przewozowej),
- zasady regulujące sposób realizacji usług transportowych (konkurencja),
- zasady funkcjonowania systemu transportu, szczególnie w zakresie efektywnego łączenia poszczególnych podsystemów transportu,
- zasady dostępności systemu transportowego (transport dla klienta),
- normy i normatywy,

⁶ Art. 3 ust. 1 pkt f, art. 70-80, art. 154-156 *Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską*, wersja ujednoczona [19]. Traktat faktycznie jest dokumentem powstałym historycznie na podstawie kolejno podpisywanych dokumentów [36]:

traktatów założycielskich: *Traktat o ustanowieniu Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali* (Paryż 1951); *Traktat o ustanowieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej*, *Traktat o Europejskiej Wspólnocie Energii Atomowej* (Rzym 1957);

traktatów wprowadzających zmiany w traktatach założycielskich: *Traktat o fuzji organów* (1965), *Jednolity akt europejski* (1986), *Traktat z Maastricht* (1992), *Traktat z Amsterdamu* (1997), *Traktat Nicejski* (2001).

⁷ Art. 154-156 *Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską* [19].

- zasady opracowywania finansowych i ekonomicznych dokumentacji i analiz w transporcie,
- kształtowanie się cen usług transportowych.

Formalnie wspólny rynek transportowy zaczął funkcjonować w UE 1 stycznia 1993 r., czyli wraz z wejściem w życie jednolitego rynku wewnętrznego. W praktyce jednak pełna liberalizacja przewozów między krajami UE w niektórych gałęziach transportu została przesunięta na okres późniejszy. Przykładowo, w przypadku kabotażu kolejowego (czyli kolejowych przewozów wewnętrznych na terytorium jednego kraju, wykonywanych przez przewoźnika zarejestrowanego w innym kraju) datę wyznaczono na 15 marca 2008 r.

Wraz z tworzeniem wspólnego rynku transportowego zmieniło się na początku lat 90. podejście do jego rozwoju, zamiast indywidualnego traktowania poszczególnych gałęzi przyjęto podejście całościowe, starając się przy tym o wyrównanie warunków konkurencji. Konsekwencją stało się uruchomienie programu tworzenia transeuropejskiej sieci transportowej i przedstawienie przez Komisję Europejską w 1995 r. 5-letniego programu działań w zakresie wspólnej polityki transportowej. Zawarto w nim postulaty poprawy jakości transportu (przez rozwój zintegrowanego systemu) z zachowaniem dbałości o ochronę środowiska naturalnego, bezpieczeństwo i kwestie socjalne.

Obecnie w prawodawstwie wspólnotowym ze szczególną uwagą traktuje się kwestie:

- polityki cenowej w transporcie,
- poprawy bezpieczeństwa morskiego,
- komercjalizacji transportu kolejowego.

Aby wyrównać warunki konkurencji między transportem kolejowym a drogowym, UE chce m.in. obciążyć przedsiębiorstwa samochodowe pełnymi kosztami zewnętrznymi (to m.in. koszty zanieczyszczenia powietrza, walki z hałasem, użytkowania infrastruktury drogowej oraz koszty wypadków), które powoduje transport drogowy. Dałoby to większe szanse transportowi kolejowemu i żegludze śródlądowej. Na stopniową utratę popularności kolejowych przewozów towarowych wpływają m.in. utrudnienia techniczne, które obniżają średnią prędkość przewozów towarowych w UE, co nie ułatwia konkurencji z innymi formami przewozów (przewozy kolejowe są jedyną gałęzią transportu, która zanotowała spadek w ostatnich 30 latach).

W przyjętej przez Komisję 12 września 2001 r. Białej księdze transportu [24] głównym celem pozostało zrównoważenie różnych rodzajów przewozów, przy zachowaniu dbałości o środowisko naturalne, prawa i bezpieczeństwo konsumentów. Program działań zawiera m.in. następujące zadania:

- poprawa jakości usług w sektorze przewozów drogowych,
- realizacja intermodalności (przewozy wykonywane kolejno kilkoma środkami transportu),

- budowa transeuropejskiej sieci transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa na drogach,
- rozwój transportu miejskiego wysokiej jakości,
- wykorzystanie badań i rozwoju technologicznego w służbie przyjaznemu środowisku i wydajnemu transportowi.

Zrównoważeniu różnych rodzajów przewozów służy także program Marco Polo, który w latach 2003-2010 pozwoli skierować oczekiwany przyrost towarowych przewozów drogowych do innych gałęzi transportu.

Po przystąpieniu Polski do UE należało się spodziewać (i staje się to faktem) przyspieszonego wzrostu ilości transportowanych osób i towarów. Rodzi to konsekwencje w zapotrzebowaniu na środki transportu, infrastrukturę transportową i na przestrzeń dla transportu. Ostatecznie powoduje to znaczne zmiany w sposobie kształtowania przestrzeni. Wdrażane w Polsce zasady polityki transportowej UE powodują też zmiany w rozwiązywaniu problemów transportowych.

Zasadniczym zadaniem do roku 2025 jest unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych [14]. Nie oznacza to rezygnacji z idei kontrolowania wzrostu transportochłonności gospodarki zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Drugim kluczowym zadaniem jest zakończenie restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych oraz dokończenie procesu liberalizacji poszczególnych rynków transportowych. Wymaga to przede wszystkim powstrzymania narastającego ekonomicznego kryzysu sektora kolejowego, co jest możliwe jedynie w warunkach zgodnego działania rządu i związków zawodowych. Dla właściwego funkcjonowania rynku transportowego niezbędne jest także unowocześnienie innych gałęzi transportu, co wymaga stworzenia przez państwo korzystnych dla przedsiębiorców rozwiązań w zakresie wsparcia państwa, mechanizmów fiskalnych i poręczeniowych. Za priorytet w tej dziedzinie należy uznać wsparcie przez państwo odnowy niemal całkowicie wyeksploatowanej floty morskiej i śródlądowej, a także pomoc w unowocześnieniu pasażerskiego taboru kolejowego i transportu miejskiego.

Zadaniem trzecim jest stworzenie systemu efektywnej współpracy rządu i samorządów w dziedzinie transportu, w zakresie liberalizacji rynku regionalnych, pasażerskich przewozów kolejowych, zapewnienia właściwych połączeń dróg krajowych z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, rozwoju regionalnych portów lotniczych, żeglugi śródlądowej i małych portów morskich, przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego czy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczne jest również bezpośrednie wsparcie rządu dla wybranych przedsięwzięć w dziedzinie transportu miejskiego, szczególnie na obszarach metropolitalnych, a więc tam, gdzie koszty nowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych są szczególnie wysokie.

Czwartym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Odnosi się to do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia w pierwszej kolejności dotyczy to bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem polityki transportowej państwa jest zatem spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost potrzeb transportowych. Polityka ta winna uwzględniać wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport,
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które będą powodowały wydłużanie podróży,
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Ostatni z wymienionych czynników zmusza do równoczesnych działań w trzech kierunkach:

- ograniczania tempa wzrostu ruchu i przewozów,
- wpływania na podział zadań przewozowych między środki transportu tak, aby w możliwie dużym stopniu wykorzystywać środki transportu mniej szkodliwe dla środowiska,
- stosowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych zmniejszających niekorzystne oddziaływanie na środowisko.

Literatura

1. *ABC prawa wspólnotowego*, rękopis: dr Klaus-Dieter Borchardt, 1999 r., wyd. Przedstawicielstwo Komisji Europejskiej w Polsce i wyd. Wokół Nas, luty 2001.
2. *Accessibility update*, ESPON 2006, (www.espon.eu)
3. *Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej* (OJ L 228 09.09.1996 p. 1 z późn. zm.).
4. *Energy and Transport in Figures 2005*, European Commission, Eurostat.
5. *European Spatial Development Perspective*, Informal Council of Ministers Responsible for Spatial Planning, Potsdam 1999, published by the European Commission.
6. *Fair payment for infrastructure use: a phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – White Paper*, COM(98) 466, July 1998.
7. *Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.
8. *Komunikat nr 45 Ministerstwa Transportu z dnia 08 września 2006 r., Priorytetowe inwestycje drogowe, kolejowe i lotnicze na lata 2007-2013.*
9. *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, aktualizacja*, maszynopis, RCSS 2005.
10. *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, M.P. z dnia 16 sierpnia 2001 r., nr 26, poz. 432.
11. *Narodowy planu rozwoju 2007-2013*, Rada Ministrów, Warszawa 2006.

12. *Nowe partnerstwo dla spójności, konwergencja, konkurencyjność, współpraca, Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej*, Komisja Europejska 2004.
13. *Paving the way for EU enlargement, indicators of transport and environment integration, TERM 2002*, European Environment Agency, Copenhagen 2002.
14. *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, czerwiec 2005.
15. *Stan i perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, (www.mi.gov.pl)
16. *Sustainable mobility for our continent, Mid-term review of the European Commission's 2001 White Paper on Transport*, Directorate-General for Energy and Transport, 2006.
17. *Szlachta Jacek, Polityka spójności Unii Europejskiej po roku 2006*, (www.fundusze-strukturalne.gov.pl).
18. *TEN Transport Policy and Project in the Future*, European Commission, 2005.
19. *Unia Europejska, wersje skonsolidowane Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską*, Dz. U. UE C321 E z 29.12.2006 (PL).
20. *Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion*, ESPON Project 1.2.1, report 2004.
21. *Urban transport benchmarking initiative, Year two final report*, Transport & Travel Research Ltd., prepared for European Commission, 2005.
22. *White Paper: A Strategy for Revitalising the Community's Railways*, COM(96) 421, July 1996 r.
23. *White Paper: European transport policy for 2010: time to decide*, COM(2001) 370, September 2001.
24. *White Paper on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport*, COM(2004) 675, October 2004.
25. *Wykaz przepisów Unii Europejskiej w zakresie polityki transportowej*, EUR-Lex (www.europa.eu.int/eur-lex/lex/pl/repert/chap_07.pdf)

Serwisy internetowe

26. Portal Funduszy Strukturalnych (www.fundusze-strukturalne.gov.pl).
27. Strony dotyczące sieci transportowych w UE (www.europa.eu.int/comm/ten/).
28. Strony EUR-Lex (www.europa.eu.int/eur-lex/)
29. Strony European Spatial Planning Observation Network ESPON (www.espon.lu)
30. Strony Europejskiej Agencji do spraw Środowiska Naturalnego (www.eea.eu.int)
31. Strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl)
32. Strony Głównego Urzędu Statystycznego (www.stat.gov.pl)
33. Strony Komisji Europejskiej (www.europa.eu.int/comm/)
34. Strony Parlamentu Europejskiego (www.europarl.eu.int)
35. Strony Sejmu RP (www.sejm.gov.pl/)
36. Strony Sejmu R.P., Ośrodek Informacji i Dokumentacji Europejskiej (www.sejm.gov.pl/oide/)
37. Strony Unii Europejskiej (www.europa.eu.int)
38. Strony Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej (www.ukie.gov.pl)

TRANSPORTATION SINCE POLAND JOINED THE EUROPEAN UNION

Abstract. This paper contains a discussion of the most essential transportation issues in the context of the Polish membership in the European Union. Transportation is treated here not as a separate industry, but rather as part of the spatial economy system. The starting point is the increasing transportation of people and cargo proportionally to the increase of GNP (indicated larger transportation needs). Consequently, further development of transportation systems is required, especially that of infrastructure. Such development should take into account the need of European territorial cohesion and observation of market competition

rules among transportation companies, with control over the subdivision of transportation tasks to attain sustainable development. The implementation instruments are the joint European transportation policy and the provision of proper legal regulations, including those concerning infrastructure financing.

Key Words: spatial economy, territorial cohesion, integration, transportation, transportation needs, transportation infrastructure

Dr inż. Wiesław Wańkiewicz
Instytut Rozwoju Miast, Kraków