

Zagadnienia transportowe w raporcie „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe”

Przemysław Śleszyński

Obecny rząd, podobnie jak większość poprzednich, przygotował raport strategiczny na temat głównych problemów społeczno-gospodarczych Polski, będący równocześnie jej wizją rozwojową. Publikacja pt. „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe” została wydana przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów pod redakcją Michała Boniego. W gronie 16 autorów znalazła się głównie grupa młodych, ale już rozpoznawalnych w środowiskach naukowych osób, tworzących Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów. Przedstawiane opracowanie liczy blisko 400 trzyspaltowych stron formatu A4 i zawiera m.in. kilkaset rysunków (w tym map) i tabel. Jest to olbrzymi ładunek wiedzy i z tego względu może stanowić przedmiot dyskusji, do czego zresztą zachęcają Autorzy.

Wprowadzenie

Główną część opracowania: „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe” wypełnia 10 rozdziałów – tytułowych wyzwań rozwojowych, opisanych z punktu widzenia ich identyfikacji i problemów do rozwiązania. Są one poprzedzone wstępem oraz zamknięte podsumowaniem i rekomendacjami końcowymi. Równoległe z wyzwaniami rozwojowymi, formułowane są główne czynniki długoterminowego rozwoju Polski oraz kierunkowe rekomendacje, stanowiące odpowiedź na te wyzwania, mające w założeniu wzmacniać czynniki rozwoju. Każdy rozdział rozpoczyna się od sformułowania kluczowego dylematu, następnie przeprowadzana jest wnikliwa diagnoza problemowa, a w efekcie sugerowane są bardziej lub mniej konkretne propozycje dla sektorowych polityk rozwojowych.

Rozdział czwarty, poświęcony infrastrukturze, jest najobszerniejszy w całym opracowaniu (47 s.). Poświęcono go roli sieci drogowych, kolejowych, lotniczych i żegludowych w kształtowaniu rozwoju społeczno-gospodarczego, a ponadto zagadnieniom łączności i ogólnie e-infrastruktury (którymi się nie zajmowano w niniejszym artykule). Tytułowe wyzwanie sformułowano jako odpowiedni potencjał infrastruktury, a dylemat przebiega na osi „infrastrukturalne bariery wymiany gospodarczej i więzi społecznych – przyspieszenie wymiany, rozwoju i poprawy relacji społecznych”. To co niezwykle istotne, to docenienie dostępności przestrzennej, która ma być realizowana poprzez rozwój infrastruktury (zagadnienie to pełniej Autorzy rozwijają w rozdziale 6, poświęconym m.in. spójności przestrzennej). Warto jedynie wspomnieć, że postulat ten sformułował prof. Ryszard Domański jeszcze w 1984 roku, pisząc: „Dostępność może być miarą równości przestrzennej. (...) Trzeba zatem dbać o to, aby obszary słabo zagospodarowane osiągały poziom społeczno-gospodarczy, który by osłabiał proces wy-

mywania i łagodził jego ujemne następstwa. Sposób ten upatrujemy we wzroście przestrzennej dostępności” [1].

W rozdziale słusznie podkreśla się, że systemy transportowe powinny być podporządkowane modelowi przestrzennego rozwoju kraju. Problem w tym, że po 1989 roku ciągle nie bardzo było wiadomo, jak ten model ma wyglądać, a pojawiające się koncepcje były jeśli nie sprzeczne, to oparte na zachowawczych przesłankach. Wraz z upadkiem gospodarki centralnie sterowanej i powiązań ekonomicznych nakierowanych na kraje RWPG, nastąpiła niemal całkowita reorganizacja polskich funkcjonalnych powiązań międzynarodowych.

Znaczenie ruchu drogowego

Wielokrotnie wzrosło znaczenie motoryzacji i generalnie ruchu drogowego, przez co powstały warunki dla większej mobilności społeczno-gospodarczej. Tymczasem zarówno kolejne koncepcje przestrzennego zagospodarowania kraju w części transportowej, jak i rządowe programy rozbudowy najważniejszych dróg szybkiego ruchu, charakteryzowały się bardzo dużą inercją. Organizację transportowo-osadniczą Polski podporządkowano tranzytowi, ignorując niemalże potrzeby popytu wewnętrznego oraz eksportu. Było to argumentowane domniemanym wyjątkowym geograficznym i geopolitycznym położeniem Polski, co jest nieprawdą, gdyż każdy kraj w Europie Środkowej, a nadto Niemcy, Francja, Szwajcaria, itd. może zostać tak oceniony. W świetle ostatnich analiz empirycznych, nieprawdziwy jest też postulat równoleżnikowo-południkowej orientacji sieci osadniczej kraju, przemawiającej za takowym układem korytarzy transportowych. [2]

Równocześnie szczegółowe badania wskazują, że inwestycje w latach 1989-2008 w niewielkim stopniu przyczyniły się do po-

prawy wewnętrznej efektywności transportowo-osadniczej kraju [3]. Na ten fakt zwracały wielokrotnie środowiska naukowe, ale było to przysłowiowe „wołanie na puszczy”. Jedne z bardziej krytycznych stanowisk w tej materii zajmował prof. Stefan Kozłowski, który stwierdził m.in.: „zastanawiające jest to, że tak doniosła inwestycja [budowa autostrad – P.Ś.] nie doczekała się poważnej dyskusji i analiz. (...) Uchwała Rady Ministrów z roku 1993 nie była nigdzie publikowana, a bardziej szczegółowe plany przebiegu autostrad są starannie strzeżone przez Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad. (...) Nigdy jednak do projektowania sieci drogowej nie zostały zaproszone instytuty badawcze, np. Polskiej Akademii Nauk. Budowa autostrad nie może się zamykać w wąskim kręgu inżynierskich problemów. Jest to wielkie przedsięwzięcie również w zakresie studiów przyrodniczych, geograficznych i humanistycznych” [4]. Ówczesne zamknięcie się środowisk rządowych (niezależnie od ich proveniencji politycznej) na merytoryczną argumentację, świadcząca za zmianami trasowania i kolejności realizacji poszczególnych odcinków głównych połączeń transportowych, jest co najmniej zastanawiające. W sumie polska polityka transportowa stała się zwłaszcza po 2000 roku obiektem ostrej krytyki ze środowisk naukowych i eksperckich, również w poważnych czasopiśmie o zasięgu międzynarodowym [5]. Te i inne czynniki sprawiły, że w ostatniej dekadzie nastąpiło istotne przeformułowanie jej celów [6].

Autorzy na s. 121 piszą: „Dylemat nie dotyczy więc tego, czy rozwijać infrastrukturę czterech kanałów komunikacji, ale tego, gdzie – jaką, w jakich częściach kraju, który rodzaj jest niezbędny, jak tworzyć komplementarną, multimodalną sieć (i efekt synergii), jak ma to służyć rozwojowi regionów – także tych o niższym potencjale rozwojowym. (...) Dodatkowo, kluczowy jest problem «kiedy?», trzeba bowiem dopasować inwestycje infrastrukturalne do tempa procesów zmian i rozwoju kraju oraz poszcze-

gólnych jego części, a także do rosnących aspiracji społecznych". Nic dodać, nic ująć, tylko dlacego kolejne plany rozwoju sieci drogowej ignorowały potrzeby i interesy mieszkańców Polski? Czy jest szansa, że nowa Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 zmieni wreszcie kilkudziesięcioletnią inercję i pozwoli na stworzenie efektywnie połączonego systemu polskich miast, zdolnego konkurować w integrującym się świecie? W roku 2006 pisano: „w sumie wymagana jest zasadnicza korekta koncepcji rozwoju infrastruktury i dostosowania jej najpierw do potrzeb gospodarki narodowej, a dopiero następnie do potrzeb innych członków Unii Europejskiej. Kluczowym zagadnieniem jest tutaj ustalenie kolejności budowy poszczególnych elementów infrastruktury zgodnie z aktualnymi potrzebami kraju, a nie z interesami różnego rodzaju grup o charakterze regionalnym, lokalnym, kapitałowym i sektorowym” [7].

Najbardziej przygnębiające jest, że wskutek braku lub niewłaściwej kolejności realizacji inwestycji, zostały pomniejszone na całe dekady szanse rozwoju polskich regionów i ośrodków metropolitalnych, zarówno tych istniejących, jak i potencjalnych. Przykładowo Warszawa w sieć nowoczesnej sieci drogowej zostanie włączona po 2012 roku, a i tak ze stolicy będzie można dojechać do największych ośrodków autostradą lub dwujezdniową drogą ekspresową tylko do Poznania i Krakowa, a przez Łódź do Trójmiasta (nie licząc połączenia z konurbacją górnośląską, które wymaga pilnej modernizacji). Brak powiązań międzymetropolitalnych stolicy i próby jej degradacji z pozycji głównego węzła komunikacyjnego kraju, to najpoważniejsze błędy polityki transportowej ostatniej dekady ubiegłego wieku, które jeszcze przez wiele lat uniemożliwią będą pełny przepływ bodźców rozwojowych z głównego polskiego ośrodka wzrostu, nie wspominając o efektach kooperacyjnych, czy synergicznych z innymi aglomeracjami. Podobnie oderwanie komunikacyjne Wrocławia i Szczecina stwarza silne potencjalne ciężenia w kierunku Pragi, Drezna i Berlina, niezgodne z interesami państwa i jego spójności terytorialnej, jak też zagrażające z uwagi na niekorzyść „rozrywania” policentrycznego systemu polskich miast. Jest to widoczne zwłaszcza w przypadku powiązań kapitałowo-własnościowych przedsiębiorstw [8]. Związki te dla Poznania, Krakowa, Wrocławia, czy Trójmiasta często są silniejsze z ośrodkami zachodniej Europy, gdzie zlokalizowane są zarządy spółek-matek (Londyn, Rotterdam, Amsterdam, Paryż, Wiedeń, Zagłębie Ruhry), niż ze stolicą Polski.

Warto uzupełnić, że szachownicowy model przebiegu głównych dróg, który był przyjmowany w Polsce po 1989 r., został wcześniej zaprojektowany dla kolonii afrykańskich w latach 20. i 30. ubiegłego wieku

w celu łatwego dostępu z portów morskich do centrum kraju i wydajność kontroli nad nim [9]. W krajach rozwiniętych preferowany jest model anizotropowy (skośny), dający większą dogodność komunikacyjną i efektywność transportowo-osadniczą. Innymi słowy, model szachownicowy daje dobrą dostępność z zewnątrz (a zatem można go nazwać „kolonialnym”), a anizotropowy – wewnątrz. Dlatego też w żadnym rozwiniętym kraju na świecie nie buduje się najpierw dróg dla popytu zewnętrznego, tylko w pierwszej kolejności stara się łączyć główne miasta, względnie godzić obydwie rodzaje popytu (zagraniczny i krajowy), co jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem. **Z tego względu, jako wręcz kuriozalne i niedopuszczalne trzeba uznać pomysły „omijania” przez ważniejsze drogi części ośrodków regionalnych, jak zwłaszcza Białegostoku przez trasę Via Baltica.**

W podobny sposób można domniemywać, że efektem budowy w pierwszej kolejności niektórych odcinków autostrad w Polsce, będzie zapewnienie dobrego dostępu do rynku zbytu i połączenia z głównymi centrami dystrybucyjnymi (Łódź), podczas gdy efektywnie przetransportować wyprodukowane towary [10]. Ale patrząc na rozwój autostrad w Polsce z pozycji Berlina, rysuje się obraz odmienny – wychodzące zeń drogi układają się promieniście, mając istniejące (po stronie niemieckiej) lub istniejące i planowane (po stronie polskiej) przedłużenie w kierunku Szczecina, Poznania, Łodzi i Warszawy oraz Wrocławia, Katowic, Krakowa i Rzeszowa. Innymi słowy, domniemywać można takiego rozwoju sieci transportowych w zachodniej Polsce, który sprzyja dowożeniu sieci transportowych do efektywnego układu koncentryczno-radialnego względem stolicy Niemiec. Na ile jest to spuścizna historyczna długoterminowego kształtowania się sieci transportowo-osadniczych, zaburzona zmianami granic w wyniku II wojny światowej, a na ile nowe realia polityczne, pozostaje otwartą kwestią. Współcześnie to, co w Polsce ma niewydajny kształt szachownicowy, z pozycji stolicy Niemiec jest już efektywnym układem heksagonalnym. Ostatnio G. Węclawowicz stwierdza, że „podstawowym zagrożeniem o charakterze geopolitycznym jest niebezpieczeństwo «rozbioru ekonomicznego» przestrzeni kraju, poprzez powstanie stref wpływu o charakterze regionalnym, zdominowanych zagranicznymi ośrodkami metropolitalnymi” [11]. W tym kontekście warto też przywołać wnioski E. Korcelli-Olejniczak na temat scenariuszy rywalizacji Warszawy i Berlina po 1989 r. [12]

Autorzy rozdziału infrastrukturalnego podejmują wątek finansowania budowy obiektów transportowych, wspominając o olbrzymich szacunkach inwestycyjnych (350-400

mln zł), jednak nigdzie nie rozwijają, na ile mogą to być wiarygodne wyliczenia, oparte na realnych, a nie zawyżonych kosztach. Znane jest bowiem opracowanie EC Harris, w którym według stanu z początku obecnej dekady, koszty budowy autostrad w porównaniu do Stanów Zjednoczonych (100%) oszacowano odpowiednio: Szwajcaria – 152%, Niemcy – 128%, Austria – 115%, Hiszpania – 75%, Węgry – 62%, Czechy – 58%, Brazylia – 45%, a Polska – 42% [13]. W roku 2009, jak łatwo sprawdzić na stronach odpowiednich agencji rządowych, koszt budowy 1 km autostrady w terenie niezabudowanym w Stanach Zjednoczonych wyniósł około 2-3 mln dol., a w Czechach – 1-2 mln euro.

W nawiązaniu do powyższego, można zastanawiać się, dlacego w Polsce koszty budowy 1 km odcinka autostrady są porównywalne lub większe, niż 1 km najgłębszego tunelu na świecie w jednym z najdroższych krajów świata. W tym konkretnym przypadku, trzeba przywołać przykład podmorskiego tunelu Eiksund, położonego na północ od Bergen w Norwegii. Przechodzi on 287 m pod poziomem morza i został oddany do użytku w lutym 2008 roku. Cały kompleks inżynierski, o długości 14,4 km (w tym 7,7 km tunelu) według oficjalnych informacji, kosztował 122 mln euro, co daje przeciętnie 8,5 mln euro za 1 km. Tymczasem w Polsce 4,7 km odcinek drogi S69 Szare-Laliki (Beskid Żywiecki) z tunelem o długości 370 m kosztował aż 392 mln zł (umowa została podpisana w 2007 roku) – daje to według kursów w lutu z tego okresu około 20 mln euro za 1 km. W czerwcu 2009 roku, rozstrzygnięto przetarg na budowę przez Autostradę Wielkopolską SA 105,9 km odcinka Świecko-Nowy Tomysł na kwotę 1,5 mld euro, czyli około 15 mln euro za 1 km. Te horrendalne kwoty nie są praktycznie nigdzie kwestionowane, jedynie budowa warszawskich obwodnic – w cenie około 50 mln euro za 1 km, wzbudzała swego czasu uzasadnione kontrowersje (tylko w prasie lokalnej, zwłaszcza w stołecznym dodatku Gazety Wyborczej), jednak bez żadnego szerszego oddźwięku. Czy budżet nawet najbogatszego kraju na świecie jest w stanie udźwignąć takie koszty?

Prognozy ruchowe

Z uwag bardziej szczegółowych trzeba odnieść się do prognoz ruchowych, zamieszczonych na s. 127. Zarówno czynnik tranzytu, jak i wewnętrzny popyt na podróże biznesowe będą w kilku przypadkach uzasadnione wątpliwości. W prognozie ruchu ciężarowego zdecydowanie przecenione zostało znaczenie równoleżnikowego korytarza nr 2 (w granicach Polski Świecko-Terespol), na odcinku na wschód od Warszawy. Szczegółowe analizy już dawno wskazywały [14], że udział ruchu ciężarówek na grani-

cy polsko-białoruskiej po 1989 roku wyraźnie spada, na rzecz granicy polsko-litewskiej. W 2008 roku w ruchu tranzytowym w skali całego kraju już co 8 ciężarówka przejeżdżała przez byłe przejście graniczne w Budzisku! (stąd zrozumiałe są reakcje mieszkańców Augustowa na opóźnienia w budowie obwodnicy, gdyż cały ten ruch kierował się przez miasto). Dlatego też w ramach konsultacji społecznych zaproponowano zmianę korytarza transportowego nr 2, a co więcej, alternatywne rozwiązania w sprawie przebiegu Via Baltica [15], jednak bez większego oddźwięku, zapewne z powodu sytuacji geopolitycznej oraz istniejących szlaków drogowych po stronie białoruskiej. Warto przy tym włączyć, że główny szlak handlowy z Europy Zachodniej do Moskwy zawsze biegł przez Białystok, a nie przez Białą Podlaską, co szybko, plany takie odnośnie budowy dróg szybkiego ruchu snute były jeszcze w połowie lat 60. ubiegłego wieku, a zmieniły je dopiero potrzeby obronne państw Układu Warszawskiego i organizacja olimpiady w Moskwie w 1980 roku.

Powyższa kwestia została ostatecznie rozwiązana na niekorzyść stolicy Podlasia w październiku 2009 r., poprzez przyjęcie przez rząd przebiegu Via Baltica przez Łomżę i Elk, oraz odbicia od S8 (obecnie DK8) w Ostrowi Mazowieckiej. To ostatnie miejsce również zostało wybrane niezbyt korzystnie, gdyż bardziej uzasadnione byłoby rozwidlenie w Zambrowie, ze względu na jego większy potencjał gospodarczy oraz uniknięcie efektu nadmiernego zbliżenia się tras szybkiego ruchu (kąt pomiędzy liniami łączącymi Ostrów Mazowiecką z Łomżą oraz Ostrów Mazowiecką z Zambrowem wynosił tylko 37°, a iloraz bezpośredniej odległości z Ostrowi Mazowieckiej do Łomży w stosunku do wariantu przez Zambrów – 0,77).

Drugim wątpliwym elementem prognozy tranzytowej jest słabe zaznaczenie skośnego powiązania Kudowa-Wrocław-Warszawa-Budzisko. Na podstawie analiz powiązań funkcjonalnych już obecnie można stwierdzić, że kierunek ten urasta do rangi jednego z trzech najważniejszych powiązań międzynarodowych na obszarze Polski (obok trasy A2 na odcinku od granicy niemieckiej do Warszawy oraz A4 do Krakowa).

W przypadku popytu wewnętrznego dziwną przewidywaną ruch biznesowego silniejsze dla takich par ośrodków, jak Warszawa-Białystok i Warszawa-Lublin, niż Warszawa-Poznań i Warszawa-Kraków, nie wydaje się, aby w tak dużej części zostały one przejęte przez kolej. Ponadto zignorowane zostały podróże rekreacyjno-wypoczynkowe, zwłaszcza weekendowe, których rola będzie systematycznie rosła, a ich uwzględnienie zmieniłoby obraz powiązań przedstawionych na mapie. W przypadku tych ostatnich, znaczenie poruszanego tematu jest szcze-

gólne, z powodu potencjalnych możliwości aktywizacji obszarów depopulacyjnych (turystyka rekreacyjna i „drugie domy”). Prawdopodobnie Autorzy uniknęli by powyższych nielogiczności, gdyby skorzystali z dorobku prognostycznego w zakresie popytu na transport, zwłaszcza dostępnych w okresie przygotowywania *Raportu* opracowań autorstwa J. Burnewicza [16]. Według niego, przykładowo do 2020 r. należy się spodziewać wzrostu indywidualnych przewozów pasażerskich (liczby podróży) o 60-70%, co przy równoczesnym zwiększeniu średniej długości podróży, daje pracę przewozową w pasażerokilometrach wyższą nawet o około 80%. W przypadku ładunków, dla transportu drogowego przewiduje się wzrost nawet o około 40%, ale skoncentrowany głównie na obszarach przygranicznych.

Na przykładzie diagnozy i analizy trendów rozwojowych transportu kolejowego (s. 134-141) widać niemoc w zakresie formułowania bardziej śmiałych wizji rozwoju tej gałęzi komunikacji. Przede wszystkim jest niezrozumiałe, dlaczego duży jak na warunki europejskie kraj, tak łatwo rezygnuje z wykorzystania kolei jako ważnego środka przewozów pasażerskich i towarowych. Jest to szczególnie istotne, gdyż ciężki ruch towarowy generuje wysokie koszty środowiskowe, przyczynia się do intensywnego zużycia nawierzchni dróg oraz powoduje wyraźne tamowanie ruchu na drogach jednojezdniowych. Jego największą część stanowią przewozy tranzytowe oraz wewnątrz krajowe na duże odległości. Ważne są też kwestie ograniczania transportochłonności gospodarki, na które zwraca uwagę zwłaszcza W. Suchorzewski [17].

Infrastruktura kolejowa

Autorzy trafnie wskazują na zapaść techniczną infrastruktury kolejowej (s. 139), a w związku z tym konieczność pilnych inwestycji (s. 140), jednak środek ciężkości tych ostatnich skierowany jest bardziej nie na modernizację, lecz na budowę nowych odcinków, tj. Kolei Dużych Prędkości (KDP). Nie wiadomo, czy jest to uzasadnione ekonomicznie i czy nie lepiej w pierwszej kolejności poprawić kolejowy transport publiczny na obszarach intensywnych dojazdów do pracy. Równoległa budowa dróg szybkiego ruchu i KDP to nic innego, jak dublowanie inwestycji służących poprawie wzajemnej dostępności największych ośrodków, jakkolwiek docelowo konieczna ze względu na poważne zapóźnienie infrastrukturalne kraju. Wydaje się, że koncepcja KDP wymaga bardziej wyczerpujących niż obecnie istniejące analiz symulacyjnych, zwłaszcza w zakresie zmian, jakie będzie generować w zakresie poprawy dostępności czasowo-przestrzennej, komplementarności i konkurencyjności względem innych sposobów transportu. Podobnych

analiz wymaga ustalenie hierarchii inwestycyjnej poszczególnych odcinków całej sieci kolejowej, związanych z budową KDP [18].

Autorom *Raportu* można podpowiedzieć, że olbrzymim niewykorzystanym „kapitałem zapasowym” spółek kolejowych są ogromne powierzchnie gruntów, położone na ogół w centrach miast i wykorzystane ekstensywnie, zazwyczaj nadmiernie w stosunku do potrzeb. Tereny te mogłyby być sukcesywnie sprzedawane, pod warunkiem przeznaczenia środków na inwestycje, a nie spłaty bieżących długów, co wymagałoby ustawowego zabezpieczenia. Inaczej istnieje ryzyko, że wraz z rosnącym zadłużeniem, w którymś momencie dojdzie albo do niekontrolowanej sprzedaży atrakcyjnych gruntów, albo, w skrajnym przypadku, nastąpi ekspansja operatorów zagranicznych powiązana nie tylko z usługami transportu, ale również z przejęciem infrastruktury kolejowej i strategicznych obszarów miast, nad których polityką przestrzenną stracą kontrolę lokalne władze.

Transport lotniczy

Podrozdziałem najsłabiej opisanym od strony diagnostycznej jest transport lotniczy (s. 131-133). Dobrze, że Autorzy zwracają uwagę na jego korzystne bodźce rozwojowe, ale chyba przeceniają realny wpływ na kształtowanie pozycji konkurencyjnej krajowych ośrodków osadniczych. W tym kontekście nieporozumieniem jest upatrywanie uzyskania pozycji „global city” przez aglomerację Warszawa-Łódź, począwszy od samej utopijnej (zdaniem piszącego te słowa) idei intensywnie zurbanizowanego duopolu, a kończąc na „dogonieniu” metropolii, znajdujących się w czołówce światowej hierarchii (prezentowanej zresztą w innej części *Raportu* na s. 254). Nie neguje to jednak potrzeby budowy lotniska międzynarodowego, o ile w chwili obecnej na takie przedsięwzięcie nie jest już za późno, szczególnie w związku z budową hubu Berlin-Brandenburg (otwarcie jest przewidziane na czerwiec 2012 r., a koszt tej największej inwestycji infrastrukturalnej w Niemczech wyniesie około 2,5 mld euro).

W podrozdziale marginalnie traktuje się zagadnienie regionalnych portów lotniczych, analizując w zasadzie jedynie dostępność w skali europejskiej, a pomijając np. prognozy wzrostu mobilności społecznej [19]. Nie odnosi się też do palącego problemu osiągnięcia granic możliwości przepustowości Warszawy-Okęcia i poważnych uciążliwości dla mieszkańców. Podobnie niewiele miejsca poświęca się transportowi intermodalnemu (s. 138), tymczasem w zgodnej opinii ekspertów [20], [21], [22] właściwa organizacja i komplementarność różnych rodzajów transportu jest współcześnie nieodzowna. Mało miejsca poświęca się problemom rosnących uciążliwości transporto-

wych na obszarach zurbanizowanych, związanych zwłaszcza ze wzrostem motoryzacji i ruchliwości dziennej, zwłaszcza w kontekście dojazdów do pracy i usług [23].

Podsumowanie

Cieszy, że zwrócono uwagę na niedoceniony potencjał żegludowy, przeżywający silny regres od lat 80. ubiegłego wieku. Trzeba jednak podkreślić, że rozwijanie tego rodzaju transportu jest obecnie możliwe w zasadzie jedynie na Odrze, połączonej z konurbacją katowicką przez Kanał Gliwicki. Są dowody, że brak powiązań polskich ośrodków przemysłowych z portami skutkuje kierowaniem się części potoków polskich towarów eksportowych w handlu transkontynentalnym do portów zachodnioeuropejskich, zwłaszcza Hamburga i Rotterdamu [14]. Ponadto symptomatyczna jest tu sytuacja Świnoujścia, który po planowanej przebudowie równoległego do Odry kanału Hohensaaten-Friedrichstahler-Wasserstrasse (HoFrieWa) utraci część przeladunków na rzecz portu w Schwedt (odrębną kwestią jest ryzyko blokady dostępu do portu w stosunku do większych jednostek morskich wskutek inwestycji gazociągu Nord-Stream). Było to już dawno przedmiotem krytyki ze strony środowisk naukowo-ekspertkich [24].

Wątki transportowe przewijają się ponadto w innych częściach *Raportu*. Między innymi w rozdziale 7 (*Solidarność i spójność społeczna*) na stronach 262-263 przedstawiono kształtowanie się wewnątrz krajowej dostępności czasowo-transportowej, a we wnioskach tego rozdziału (s. 267) słusznie podkreślono konieczność odejścia od transztywowej koncepcji rozbudowy infrastruktury transportowej na rzecz poprawy dojazdów z obszarów peryferyjnych do rdzeni rozwojowych oraz integrację organizacyjną sieci komunikacyjnych w aglomeracjach.

Generalnie jednak, pomimo wielu krytycznych uwag (które w części nie odnoszą się do treści rozdziału, ale generalnie do polskiej polityki transportowej), można być ostrożnie zadowolonym z rozdziału infrastrukturalnego w opracowaniu „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe”. Jego największą wartością jest przełamanie inercji w postrzeganiu roli infrastruktury transportowej. Trzeba mieć nadzieję, że zasygnalizowana pierwszorzędność kryterium dostępności przestrzennej jako oceny efektywności budowy dróg (kołowych, kolejowych, itd.), wejdzie na stałe do dyskusji nad planami rozbudowy systemów transportowych. ◀

Materiały źródłowe

[1] R. Domański, 1984, Dostępność, efektywność i przestrzenna organizacja, *Przegląd Geograficzny*, 52, 1, s. 3-39

- [2] P. Śleszyński, 2009, Szachownicowy czy skośny układ sieci transportowych w Polsce?, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 16, s. 107-114
- [3] P. Śleszyński, 2009, Rozwój nowoczesnej drogowej sieci transportowej a efektywność połączeń głównych ośrodków miejskich (1989-2015), *Autostrady*, 7, s. 50-53.
- [4] S. Kozłowski, 1997, Potrzeba rewizji programu budowy autostrad, [w:] A. Stasiak (red.), 1997, *Konflikty wokół przebiegu autostrad w Polsce*, *Biuletyn KPZK PAN*, 179, Warszawa, s. 37-64.
- [5] Z. Taylor, 2004, Recent changes in Polish transport policy, *Transport Reviews*, 24, 1, s. 19-32.
- [6] B. Liberadzki i L. Mindur (red.), 2007, *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa.
- [7] T. Komornicki, P. Śleszyński, G. Węclawowicz, 2006, O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski, *Przegląd Komunikacyjny*, 6, s. 13-20.
- [8] P. Śleszyński, 2007, Gospodarcze funkcje kontrolne w przestrzeni Polski, *Prace Geograficzne*, 213, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- [9] M. Potrykowski, Z. Taylor, 1982, *Geografia transportu: zarys problemów, modeli i metod badawczych*, PWN, Warszawa.
- [10] T. Komornicki, 2004, Obszary koncentracji eksportu w przestrzeni przemysłowej Polski, *Przegląd Geograficzny*, T.76 z.4, str. 473-491.
- [11] G. Węclawowicz, 2009, Geopolityczne wymiary w kształtowaniu koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, [w:] P. Eberhardt, *Problematyka geopolityczna ziem polskich*, *Prace Geograficzne*, 218, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, s. 319-332.
- [12] E. Korcelli-Olejniczak, 2004, Funkcje metropolitalne Berlina i Warszawy w latach 1990-2002. Współzależność pozycji w systemie miast Europy Środkowej, *Prace Geograficzne*, 198, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- [13] Prywatno-publiczne przedsięwzięcia – uzyskać więcej za te same pieniądze? 2002, *Global Review*, listopad, EC Harris.
- [14] T. Komornicki, 2000, Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe, *Prace Geograficzne*, 177, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.

Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego nr 2, *Przegląd Komunikacyjny*, 1, s. 12-19 oraz Śleszyński P., 2008, Propozycje makroskalowych rozwiązań układu sieci transportu drogowego dla północno-wschodniej Polski w świetle powiązań funkcjonalnych, [w:] Świątek D. (red.), *Rozwój obszarów cennych przyrodniczo*. 57 Zjazd PTG, Oddział Akademicki PTG, Oddział Białostocki PTG, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa-Białowieża, Dokumentacja Geograficzna, s. 46-54.

- [16] J. Burniewicz, 2006, Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 r., *Przegląd Komunikacyjny*, 12, s. 17-26.
- [17] W. Suchorzewski, 2008, Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień równoważenia rozwoju transportu, [w:] K. Saganowski, M. Zagrzejewska-Fiedorowicz, P. Żuber (red.), *Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033. Tom I*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 113-131.
- [18] J. Raczyński, 2007, Linie dużych prędkości a restrukturyzacja polskiej sieci kolejowej, *Przegląd Komunikacyjny*, 9, s. 11-14.
- [20] E. Wróbel, 2008, Czy w Polsce jest wystarczająca liczba lotnisk? *Przegląd Komunikacyjny*, 7-8, s. 3-6.
- [21] J. Burniewicz, 2010, Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych, ekspertyza wykonana dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa (dostępna na stronach internetowych MRR),
- [22] L. Mindur, 2004, Wspieranie transportu intermodalnego w wybranych państwach i wnioski dla Polski, *Przegląd Komunikacyjny*, 9, s. 16-23.
- [23] A. Rudnicki i W. Starowicz, 2007, *Transport miejski*, [w:] B. Liberadzki i L. Mindur (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa.
- [24] G. Węclawowicz i in., 2006, Studia nad przestrzennym zagospodarowaniem obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, *Prace Geograficzne*, 207, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.

dr hab. prof. PAN Przemysław Śleszyński
Instytut Geografii i Przestrzennego
Zagospodarowania PAN