

SRT 2020 (II) Misja, wizja, cele

Utworzono: wtorek, 24, maj 2011 08:14 REDAKCJA EDROGA.PL



Misją Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku jest tworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. SRT uruchamia nowy zestaw działań, obejmujących najpierw upowszechnienie wiedzy o tym, co i dlaczego należy zrealizować w polskim transporcie w najbliższych latach, a następnie wskazujących podmiot, narzędzia i źródła finansowania niezbędne do ich realizacji.

Zgodnie w przyjętą w SRT wizją, przyszły polski transport będzie systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju, a więc gwarantującym: racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak by nie redukować zdolności przyrody do regeneracji), zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług, poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów), zapewnianie poziomu sprawiedliwości społecznej (bardziej wyrównany, dzięki transportowi dostęp różnych grup społecznych do dóbr i usług), tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, które stworzą harmonijną całość).

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Zgodnie z SRT tworzenie nowoczesnej i wydajnej infrastruktury transportowej państwa oparto na ustaleniu charakteru prac inwestycyjnych i modernizacyjnych w dwóch podokresach: w latach 2011-2020, w latach 2021-2030. W pierwszym okresie należy przede wszystkim skoncentrować się na dokończeniu nadrobienia zaległości

infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska) i do tego czasu zorganizować podstawową infrastrukturę zintegrowanego systemu transportowego, a w drugim okresie skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzyć zintegrowany, samofinansujący się poprzez kombinację opłat użytkowników i podatków ogólnych, system transportowy.

Realizacja celów infrastrukturalnych będzie opierała się na kilku fundamentalnych zasadach:

- kontynuacji dużych wieloletnich projektów ujętych w dotychczas uzgodnionych decyzjach, aktach prawnych i programach sektorowych, z okresowym uwzględnianiem nowych uwarunkowań realizacyjnych,
- realistycznym programowaniu zakresu i harmonogramu nowych inwestycji infrastrukturalnych w świetle istniejących uwarunkowań finansowych,
- dążeniu do maksymalnej absorpcji funduszy Unii Europejskiej, możliwych do wykorzystania w SRT,
- eliminacji wszelkich barier utrudniających i opóźniających realizację projektów inwestycyjnych,
- szerokiej informacji i konsultacji społecznej programów inwestycji infrastrukturalnych, w tym upowszechnianie aktualizowanych na bieżąco materiałów kartograficznych i statystycznych,
- tworzenia optymalnego modelu finansowego, niezbędnego do realizacji celów SRT.

Przyszły układ krajowej infrastruktury transportowej to istniejące równoległe, wysokiej jakości połączenia drogowe i kolejowe, a także regularne połączenia lotnicze o dużej częstotliwości. Schematyczne określenie układu tej najwyższej kategorii sieci infrastruktury transportowej polega na wyróżnieniu zespołu pasm połączeń między Warszawą a aglomeracją śląską i krakowską, łódzką, poznańską, wrocławską, szczecińską, bydgosko-toruńską, trójmiejską, białostocką, lubelską i rzeszowską.

Efektywne osiągnięcie celów rozwoju systemu transportowego w kraju wymaga, aby w pierwszej kolejności rozwijać powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich, tj. 18 ośrodków wojewódzkich (18 miast wojewódzkich, w tym dwie pary stolic województw), które koncentrują potencjał rozwojowy kraju, tak aby zapewnić przepływ wiedzy, kapitału i zasobów pomiędzy nimi. Jednym z podstawowych działań, mających na celu wzrost konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 (i w perspektywie do 2030 r.) będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych (składających się z połączeń autostradowych, dróg szybkiego ruchu, zmodernizowanych konwencjonalnych linii kolejowych oraz wdrażanego systemu KDP, a także połączeń lotniczych). Działania w tym zakresie dotyczyć będą w pierwszym rzędzie poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych

między wszystkimi głównymi ośrodkami życia gospodarczego kraju (ośrodkami wojewódzkimi), a także między nimi i ośrodkami miejskimi, zlokalizowanymi w UE (biorąc pod uwagę koncentrację przestrzenną zagranicznej aktywności gospodarczej naszego kraju) oraz w dalszej kolejności na pozostałych kierunkach.

Strategia Rozwoju Transportu w Polsce uwzględnia koncepcje, powstające w ramach prowadzonego procesu rewizji transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, które są wynikiem zarówno uzgodnień krajowych, międzynarodowych w ramach Grupy Wyszehradzkiej (V4), jak i na forum całej UE. Zgodnie z założeniami wypracowywanymi w ramach prac Komisji Europejskiej do priorytetowych projektów będą zaliczone projekty stanowiące wspólne europejskie przedsięwzięcia w dziedzinie rozwoju sieci TEN-T (realizowane przez więcej niż jeden kraj członkowski), a w szczególności projekty transgraniczne i projekty z zakresu transportu przyjaznego środowisku (transport kolejowy, morski, żegluga śródlądowa). Priorytetowe wspólne projekty V4 to: perspektywiczny układ kolei dużych prędkości na obszarze krajów Grupy Wyszehradzkiej, propozycje włączenia nowych elementów sieci kolejowej do oficjalnie zdefiniowanej sieci kolejowej TEN-T, propozycje kolejowych projektów priorytetowych wraz z elementami sieci kompleksowej w stosunku do oficjalnie zdefiniowanej kolejowej sieci TEN-T, propozycja znowelizowanego, perspektywicznego układu dróg na sieci TEN-T na obszarze krajów V4.

Zarysowanie strategii rozwoju przestrzennego polskiej sieci transportowej w kontekście europejskim będzie miało duże znaczenie dla intensyfikacji powiązań funkcjonalnych polskich miast z lepiej rozwiniętymi obszarami UE (a tym samym powinno przyczynić się do wzrostu ich konkurencyjności) oraz wpłynie pozytywnie na wzmocnienie spójności terytorialnej kraju (w tym w szczególności nastąpi radykalna poprawa połączeń transportowych stolic województw zachodnich z Warszawą i resztą kraju, a także poprawa dostępności Polski Wschodniej). Ponadto, istotna jest budowa nowego międzynarodowego lotniska CPL oraz rozbudowa i modernizacja lotnisk znajdujących się w sieci TEN-T. W zakresie transportu morskiego i śródlądowego, działania polityki transportowej dotyczyć będą rozwoju infrastruktury portowej oraz autostrad morskich i wybranych dróg śródlądowych.

Priorytet ma też zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów. W tym aspekcie dla integracji terytorialnej regionów i pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów (zarówno z ośrodkami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi), poprzez rozbudowę infrastruktury, a także przez rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego. Duże znaczenie będzie miała pomoc dotycząca uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu do ośrodków wojewódzkich, wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, mających największe znaczenie dla stymulowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych. Upowszechniane będą rozwiązania instytucjonalne i organizacyjne, integrujące duże miasta z otoczeniem regionalnym, takie jak bilety aglomeracyjne

czy koordynacja rozkładów jazdy. W dalszej kolejności (po zapewnieniu dobrych powiązań regionu z ośrodkiem wojewódzkim) wpierane będą powiązania komunikacyjne, omijające ośrodki wojewódzkie o charakterze tranzytowym oraz zapewniające połączenia pomiędzy miastami wewnątrz i na zewnątrz regionu.

Realizowane inwestycje i prace modernizacyjne spowodują zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności, najbardziej oddalonych od ośrodków regionalnych. Działania w tym zakresie powinny obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej oraz polepszanie jakości środków przewozu zbiorowego tak, aby skrócić czas dostępu przestrzennego.

Konieczne jest także wspieranie rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych), w sposób zintegrowany ze wspieraniem innych działań istotnych dla rozwoju tych ośrodków, takich jak usługi komunalne, rynku pracy czy zagospodarowania przestrzennego.

W SRT akcent położony został głównie na wzmocnienie powiązań i poprawę dostępności w wymiarze międzynarodowym i międzyregionalnym. Wojewódzkie strategie koncentrują się natomiast Strategiach Rozwoju Województw (SRW) na sieci o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Sieci te stanowią w dużej mierze układ autonomiczny, podporządkowany tworzeniu spójności między gminami i regionalnymi ośrodkami miejskimi. Strategie wojewódzkie wskazują na potrzebę wzmacniania pozycji konkurencyjnej ich regionów poprzez modernizację infrastruktury uzupełniającej główne arterie międzynarodowe i krajowe, przebiegające przez ich terytorium. Istnieje zatem potrzeba, przy respektowaniu zasady subsydiarności, większej kontroli ewentualnego powstawania brakujących ogniw i eliminacji wąskich gardeł na styku planów wojewódzkich układów sieci drogowej oraz na styku systemów transportu miejskiego i transportu dalekobieżnego.

Przyszła jakość systemu polskiej infrastruktury transportowej będzie coraz bardziej zależała od elementów i instrumentów integrujących ją w jedną funkcjonalną całość, a w coraz mniejszej mierze od ekstensywnego rozwoju jej zagęszczenia w przestrzeni geograficznej i społecznej. Brak technicznych (punktowych) elementów spajających i tworzących spójność przestrzenną może powodować, że zainwestowana duża ilość środków finansowych w powiększanie długości i jakości sieci dróg oraz linii kolejowych nie przyniosą oczekiwanego efektu dla gospodarki i społeczeństwa (może zaistnieć syndrom „martwej infrastruktury”).

W ujęciu gałęziowym cele strategiczne rozwoju infrastruktury transportowej do 2020 r. (i w perspektywie do 2030 r.) w wymiarze ilościowym obejmują:

- transport drogowy: powiększenie ogólnej sieci dróg utwardzonych w

perspektywie nieco dłuższej niż 2030 r. do 308-310 tys. km (o 37 tys. km w stosunku do roku 2010); stworzenie sieci 7 300 km autostrad i dróg ekspresowych, w tym około 2 000 km autostrad; zbudowanie obwodnic drogowych przynajmniej w 1/3 z istniejących w Polsce 904 miast najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym;

- transport kolejowy: modernizacja istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. około 90% tej sieci było w stanie dobrym i aby około 30% odcinków sieci pozwalało na kursowanie pociągów z prędkością co najmniej 120 km/h; zbudowanie do 2020 r. pierwszych 450 km KDP (sieć „Y”), a do 2030 r., w miarę możliwości, dalsza rozbudowa między dużymi aglomeracjami oraz w relacji Berlin-Warszawa oraz Wrocław-Praga, modernizacja około 30 terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych;
- transport wodny śródlądowy: do 2020 r. dokończenie realizacji „Programu dla Odry 2006”; modernizacja połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany, realizacja Programu Wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na wybranych śródlądowych drogach wodnych w Polsce, podjęcie decyzji w sprawie budowy połączenia Dunaj – Odra Łąba; do 2030 r. realizacja procesu dostosowania polskich dróg wodnych do standardów europejskich;
- transport morski: rozbudowa portu zewnętrznego w Świnoujściu obejmująca wybudowanie do 2014 roku terminala LNG, obsługującego nowy rodzaj operacji portowych, jakimi będą przeładunki gazu LNG oraz budowę do 2020 roku głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i ro-ro, budowa głębokowodnych torów podejściowych do polskich portów morskich¹⁰, poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- transport lotniczy: modernizacja terminali pasażerskich na lotniskach tak, aby w 2030 roku posiadały łączną przepustowość na poziomie około 80- 85 mln pasażerów rocznie (prognozy ULC), zwiększenie dostępności do istniejących portów lotniczych poprzez zwiększenie lądowych połączeń (transport kolejowy i drogowy), skomunikowanie portów lotniczych, w sieci TEN-T z krajową siecią transportu kolejowego, budowa CPL, implementacja inicjatyw związanych z Single European Sky (SES), służących zwiększeniu przepustowości przestrzeni powietrznej;
- transport miejski: przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym; zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do obszarów zewnętrznych; zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych, w jak najmniejszym stopniu zakłócającego ruch w mieście; zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.
- logistyka – współmodalność transportu (comodality), tworzenie

sprzyjających warunków do rozwoju spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych.

Nowoczesna infrastruktura transportowa (w tym przede wszystkim połączenia kolejowe i drogowe pomiędzy głównymi miastami kraju) spotęguje efekt dyfuzji wzrostu gospodarczego silnych ośrodków na te części Polski, które z uwagi na brak dobrego dostępu terytorialnego pozostają obecnie w stagnacji.