

Strategie rozwojowe systemu transportowego na lata 2000 – 2015

Główne przesłanki strategii, dylematy wyboru priorytetów

Celami szczegółowymi polityki transportowej państwa na lata 2000 – 2015 są:

- takie oddziaływanie na popyt na usługi transportowe, aby zmniejszać transportochłonność gospodarki i zracjonalizować ruchliwość komunikacyjną ludności, wpływać na poprawę struktury przestrzennej kraju oraz zmniejszać negatywne oddziaływania transportu na otoczenie, w tym zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska przez transport,
- takie oddziaływanie na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu, aby uzyskać bardziej zrównoważony system transportowy z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych poprzez realizację zasady, że “użytkownik i zanieczyszczający płaci”, z dostawą “od drzwi – do drzwi” itp.,
- sprawna realizacja przedsięwzięć rozwojowych w transporcie, szczególnie w ramach realizacji zadań związanych z integracją Polski z Unią Europejską,
- poprawa funkcjonowania i podniesienie poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej wraz z wprowadzeniem opłat dla użytkowników za jej korzystanie (zgodnie z przepisami i wymogami zawartymi we wspólnotowych aktach prawnych oraz zaleceniami Białej Księgi Komisji Europejskiej),
- zwiększenie sprawności i dostępności do sieci

infrastruktury transportowej na poszczególnych obszarach kraju, związanej z realizowanymi strategiami rozwoju regionalnego,

- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego, w tym zmniejszenie liczby ofiar oraz strat w infrastrukturze drogowej i pojazdach, w szczególności osiągnięcie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego poziomu Unii Europejskiej.

Realizacja powyższych założeń dotyczących polityki transportowej państwa wymaga stworzenia następujących warunków:

- uzyskania wysokiego, stabilnego udziału wydatków na transport w sektorze finansów publicznych, opartych na prorozwojowym scenariuszu wzrostu PKB,
- wzmocnienia struktur zarządzania w transporcie, w celu zwiększenia efektywności ich działania,
- dokonania przekształceń własnościowych i zrealizowania przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w transporcie w kierunku jego urynkowienia i zorientowania transportu na konkurencję,
- zwiększenia roli samorządów terytorialnych w funkcjonowaniu obsługi transportowej obszaru, szczególnie w skali regionalnej i lokalnej,
- zaangażowania partnerstwa publiczno – prywatnego (PPP) w realizację przedsięwzięć inwestycyjnych i eksploatacyjnych w transporcie dla poszerzenia dostępu do kapitału oraz dla poszerzenia rynkowych metod zarządzania,
- stworzenia warunków do wykorzystania bezzwrotnej pomocy zagranicznej, szczególnie związanej z przystąpieniem Polski do UE i jej późniejszym członkostwem (fundusze strukturalne oraz Fundusz Spójności),
- możliwości pozyskiwania kredytów z MIF dla zwiększenia możliwości inwestowania w rozwój infrastruktury transportu ze środków publicznych,

- pełne wprowadzenie „*acquis communautaire*” UE w zakresie transportu.

Główne kierunki polityki transportowej państwa dotyczą:

- restrukturyzacji kolei w celu jej dostosowania do potrzeb rynku,
- radykalnej poprawy stanu dróg,
- zbudowania sieci autostrad na głównych kierunkach ruchu i wspomagającej ją sieci dróg ekspresowych,
- rozwoju portów (morskich i lotniczych) i poprawa standardu ich połączeń z sieciami transportowymi,
- prywatyzacji przedsiębiorstw, w tym – przedsiębiorstw przewozowych,
- rozwoju transportu zbiorowego w miastach i regionach, w tym tworzenie warunków dla wzrostu ruchu rowerowego,
- stworzenia zintegrowanego systemu transportowego wraz z zapewnieniem warunków uczciwej konkurencji międzygałęziowej,
- zapewnienia interoperacyjności krajowego systemu transportowego z systemem transportowym Unii Europejskiej,
- rozwoju systemów multi – modalnych.

Pola decyzyjne, modele procesu wdrażania celów polityki

Z punktu widzenia pola podejmowania decyzji wdrażania polityki transportowej niezbędne jest podzielenie działań na trzy poziomy: (i) strategiczny, (ii) operacyjny, (iii) realizacji.

Na **poziomie strategicznym** przewiduje się trzy rodzaje działań:

- wybór priorytetów w skali państwa, co następuje w procesie właściwych decyzji Parlamentu, Rady Ministrów i ministra właściwego ds. transportu oraz gospodarki morskiej, ale także innych resortów, szczególnie

ministrów właściwych ds.: administracji publicznej, architektury i budownictwa (szczególnie w ramach Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju), budżetu, finansów publicznych, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, gospodarki wodnej, integracji europejskiej, obrony narodowej, rozwoju regionalnego, skarbu państwa, środowiska, kultury i ochrony dziedzictwa zabytkowych,

- realizacji zadań organów centralnych państwa i innych jednostek, które to zadania wiążą się z ich zakresem odpowiedzialności w zakresie wdrażania polityki państwa, w szczególności: ministerstw branżowych, GDDP, ABiEA, PKP S.A., PP "Polskie Porty Lotnicze",
- na poziomie jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli wybór priorytetów i mechanizmów ich osiągnięcia na szczeblu regionalnym i lokalnym w poszczególnych województwach, powiatach i gminach (obok współdziałania ze szczeblem centralnym w wypracowywaniu decyzji dotyczących opisanych wyżej działań).

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.