



MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, 15.07.2009 r.

DRRP.III.0724-539/09

DG TREN CODE:

A/ 25720

ACTION: ECHEANCE:

(B)

23 07 2009

R	A	(B)	C	D	E	F
G	H	T	P	CP1	CP2	CP3
DG	AS	01	DGA	DGA	DGA	AAE
			CD	EFG	HI	

**Pan**  
**Cezary Grabarczyk**  
**Minister Infrastruktury**

W odpowiedzi na zaproszenie do wyrażenia opinii na temat komunikatu Komisji Europejskiej, w zakresie przyszłości transportu („Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”), przekazuję Panu stanowisko w tej sprawie.

Samorząd Województwa Pomorskiego z uwagą śledzi postęp prac nad przygotowywaniem nowej polityki transportowej Unii Europejskiej. Problemy związane ze wzrostem mobilności, dostępnością źródeł energii i ochroną środowiska przed negatywnym wpływem transportu są dla nas niezwykle istotną kwestią. Dlatego pragniemy czynnie włączyć się w proces tworzenia tej polityki i wdrażania jej zarówno w odniesieniu do naszego regionu, jak i w zakresie zapisów uniwersalnych.

Wyrażam nadzieję, że nasze zdanie okaże się pomocne przy opracowywaniu stanowiska Rządu RP w tej sprawie.

Jan Kozłowski

Do wiadomości:

1. Directorate-General for Energy and Transport



MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, 15 lipca 2009 r.

## OPINIA

### **na temat Komunikatu Komisji Europejskiej: Zrównoważona przyszłość transportu w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu (COM 2009, 279 wersja ostateczna)**

Tworzenie kolejnej Białej Księgi w zakresie transportu obejmującej okres do 2020 roku odbywać się będzie ze świadomością zarówno niepełnej realizacji dotychczasowej europejskiej polityki transportowej jak i dalszego nasilania się zjawisk stwarzających nowe, trudne dla funkcjonowania transportu uwarunkowania. Należą do nich wskazane w Komunikacie problemy związane ze starzeniem się społeczeństwa, wzrastającą mobilnością, ochroną środowiska, oszczędnością źródeł energii, czy postępującą urbanizacją i globalizacją. Trudno jest obecnie ocenić, które z tych zjawisk będą miały decydujący wpływ na nową politykę transportową UE. Z całą pewnością, niezbędna będzie wielokierunkowa integracja systemów transportu i pełniejsze niż to jest obecnie wykorzystanie zaawansowanych technologii. Także nowym uwarunkowaniem dla polityki transportowej do roku 2010 jest członkostwo w UE dość licznej grupy państw Europy Środkowo-Wschodniej, których infrastruktura transportowa ma znacznie niższy standard niż w krajach „starej” UE. Osłabia to ich konkurencyjność w obszarze gospodarczym UE. Istniejąca sieć transportowa, pomimo działań remontowych i modernizacyjnych, nie będzie w stanie przejąć przyszłych zadań przewozowych, zarówno w skali krajowej jak i europejskiej.

W związku z powyższym, zdając sobie sprawę z roboczego i ogólnego charakteru Komunikatu, proponujemy aby w dalszych pracach nad nową polityką transportową uwzględnić, rozwinąć lub uwypuklić następujące aspekty.

1. Rozwój systemów transportu w nowych krajach członkowskich UE wiąże się często z przebudową infrastruktury transportowej od podstaw, aby mogła być spójna z infrastrukturą „starej” UE. Dotyczy to także drogowej sieci TEN-T, której gęstość w Polsce jest znacznie mniejsza niż w krajach Europy Zachodniej. Wiaże się to z koniecznością utrzymania w perspektywie do roku 2020 podobnego do obecnego poziomu Funduszu Spójności UE, jak i wyważenia wymagań środowiskowych, stanowiących obecnie najpoważniejszy problem w realizacji inwestycji transportowych.

2. Z racji położenia w Europie, Polska jak i województwo pomorskie zainteresowane są planowaniem transportu na szczeblu międzynarodowym w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym. Niezbędne jest określenie zasad prowadzenia polityki transportowej w regionach europejskich. Jednym z takich regionów jest Region Morza Bałtyckiego, stanowiący ważny rynek transportowy i w którym podejmowane są liczne regionalne inicjatywy w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, nie zawsze zauważane przez rządy krajowe i instytucje europejskie. W prowadzonych pracach nad strategią UE dla Regionu Morza Bałtyckiego zwraca się uwagę na zrównoważony rozwój systemu transportowego w sieci TEN-T, jak i potrzebę rozbudowy tej sieci. Województwo pomorskie traktuje priorytetowo zarówno połączenia północ-południe, jak i wschód-zachód (pętla południowego Bałtyku). Dotyczy to także konkretyzacji sieci autostrad morskich na Bałtyku w kontekście planowania przestrzennego i bezpieczeństwa.
3. Polityka transportowa UE do roku 2010 nakreśliła zbyt ambitne cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa transportu, zwłaszcza drogowego, bez podejmowania przez instytucje UE zdecydowanych działań profilaktycznych. W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dyrektywa dotycząca zarządzania bezpieczeństwem drogowym praktycznie wejdzie w życie w 2010 roku i tylko w odniesieniu do sieci TEN-T. Tak więc skuteczność tej regulacji będzie niewielka. W zakresie badań przyczyn wypadków transportowych zbyt małą rolę odgrywają instytucje niezależne. Tylko kilka krajów prowadzi te badania w sposób transparentny i skuteczny, np. Dutch Safety Board, a wyniki tych badań powinny tworzyć wspólny europejski dorobek i być powszechnie wykorzystywane w usprawnianiu systemów bezpieczeństwa UE.
4. Nowa polityka transportowa powinna zwracać uwagę na rozwój standardów transportowych przede wszystkim tam, gdzie dotyczą one bezpośrednio użytkowników. Umowa z Schengen ułatwiła ruch graniczny i wspólne wykorzystywanie sieci transportowej, jednakże pozostały różne systemy zarządzania ruchem, czy wyposażenia sieci. O ile w transporcie lotniczym, morskim czy nawet kolejowym jest zaawansowana standaryzacja procedur i infrastruktury, wymuszona przepisami międzynarodowymi, o tyle w transporcie drogowym nadal brak jest podstawowych standardów, np. w zakresie oznakowania dróg i informacji, opłat drogowych na drogach publicznych itp.
5. Planowanie z myślą o transporcie i poszanowanie zasad zrównoważonego rozwoju są ze sobą silnie powiązane. Aby uzyskać pozytywny lokalny i globalny w skali UE efekt, polityka transportowa powinna sięgnąć po skuteczne mechanizmy, hamujące niekorzystne zjawiska urbanizacyjne, w tym zjawisko peryferyzacji i suburbanizacji. Oznacza to konieczność przyjęcia priorytetu transportu zbiorowego nad indywidualnym i wsparcie tego priorytetu z Funduszu Spójności. Prace KE nad tymi sprawami powinny zostać przyspieszone, ponieważ procesy urbanizacyjne mają często charakter nieodwracalny.