

Adam Przybyłowski
Akademia Morska w Gdyni

RANKING STRATEGII POLSKICH REGIONÓW W ŚWIECIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU¹

Streszczenie

Dokumenty strategiczne tworzone w ostatnich latach na poziomie międzynarodowym, unijnym, krajowym oraz regionalnym w Polsce odwołują się do założeń zrównoważonego rozwoju. Ten kontekst determinuje kierunki obecnego i przyszłego rozwoju regionalnego, w tym decyzje o inwestycjach dotyczących transportu, co ma znaczny wpływ na efektywność wdrażania tego paradygmatu. W artykule, opierając się na dostępnych dokumentach źródłowych, zaprezentowano podstawowe cele i rangę elementów zrównoważonego rozwoju, w tym transportu, w założeniach koncepcyjnych i planistycznych strategii regionalnych poszczególnych polskich województw. Nieobecność założeń paradygmatu zrównoważonego rozwoju, brak uznania ich za obowiązujący kierunek działań lub enigmatyczne nawiązanie do nich w strategiach niektórych województw świadczy nie tylko o nieuwzględnianiu ważnych międzynarodowych umów ratyfikowanych przez Polskę, ale ukazuje też dystans, który trzeba jeszcze pokonać, by osiągnąć standardy światowe i europejskie.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój i transport, dokumenty strategiczne, polskie regiony.

Kody JEL: O43

Wstęp

Idea równoważenia rozwoju decyduje obecnie i będzie decydować w przyszłości o kierunkach rozwoju regionalnego w Unii Europejskiej, w tym między innymi o inwestycjach dotyczących transportu w Polsce. Koncepcja ta jest trudna do realizacji, zwłaszcza w świetle wieloletnich zaniedbań i obecnego kryzysu gospodarczego, jednocześnie nie można rezygnować z wprowadzenia tej szlachetnej idei w krąg myślenia o naszej współczesności, a także przyszłości. Polskie dokumenty strategiczne odwołują się do założeń poziomu międzynarodowego i unijnego w tym aspekcie, zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym. Celem rozważań jest szczegółowa analiza głównych ustaleń strategii regionalnych poszczególnych polskich województw pod kątem uwzględniania tego paradygmatu ze szczególnym odniesieniem do sfery transportu.

Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym dotyczące zrównoważonego rozwoju i transportu

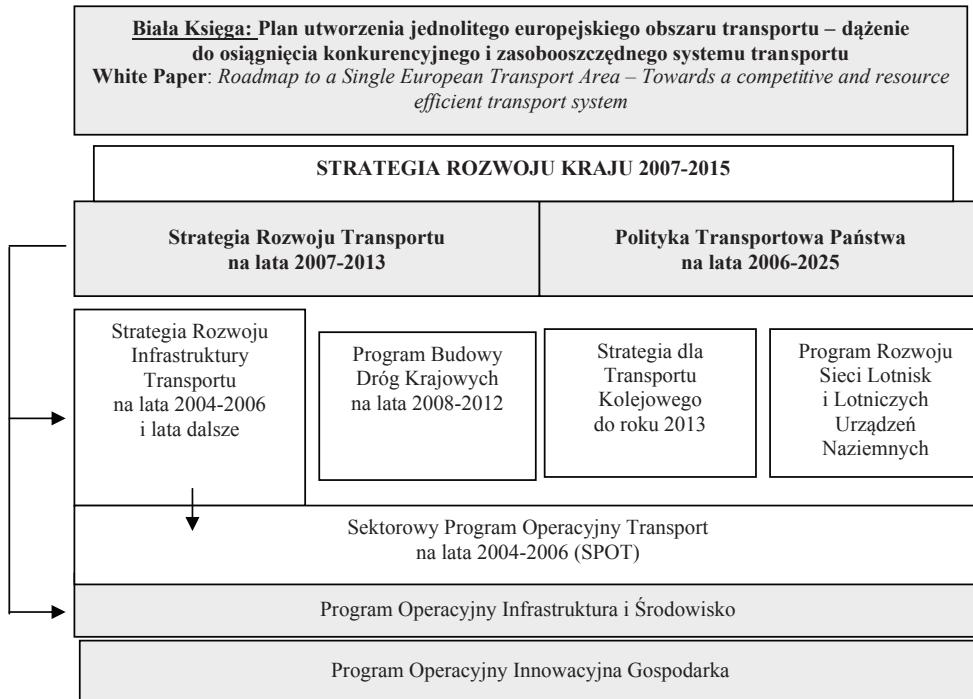
Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym dotyczące zrównoważonego rozwoju i transportu nawiązują do wytycznych i priorytetów opracowanych na poziomie mię-

¹ Praca naukowa finansowana ze środków budżetowych na naukę w latach 2010-2012 jako projekt badawczy.

dzynarodowym i UE, m.in. *Deklaracji z Johannesburga ONZ (2002)*, *Strategii „Europa 2020”* oraz znowelizowanej w marcu 2011 transportowej *Białej Księgi UE*². Strukturę wybranych dokumentów planistycznych Polski związanych z transportem w tym kontekście przedstawiono na schemacie 1.

Schemat 1

Zrównoważony rozwój transportu – polityki, strategie i programy



Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów strategicznych oraz T. Borys, *Analiza istniejących danych statystycznych pod kątem ich użyteczności dla określenia poziomu zrównoważonego transportu wraz z propozycją ich rozszerzenia*, Raport z realizacji pracy badawczej, Ministerstwo Infrastruktury, Jelenia Góra, Warszawa 2008.

Podstawowym dokumentem strategicznym jest *Strategia Rozwoju Kraju*, w której uwzględniono zasadę zrównoważonego rozwoju, a więc zachowanie równowagi pomiędzy celami gospodarczymi, społecznymi i wymogami środowiskowymi³. Określono w niej cele i priorytety polityki rozwoju oraz warunki, które powinny zostać spełnione, by ten rozwój zapewnić w najbliższej perspektywie. Strategia jest też nadrzędnym wieloletnim dokumentem strategicznym rozwoju społeczno-gospodarczego, stanowiącym punkt odniesienia dla innych strategii i programów rządowych (w tym także dla sektora transpor-

² A. Przybyłowski, *Inwestycje transportowe w Polsce w kontekście strategii zrównoważonego rozwoju transportu UE*, (w:) D. Kielczewski (red.), *Implementacyjne aspekty wdrażania zrównoważonego rozwoju*, WSE w Białymstoku, Białystok 2011, s. 383-400.

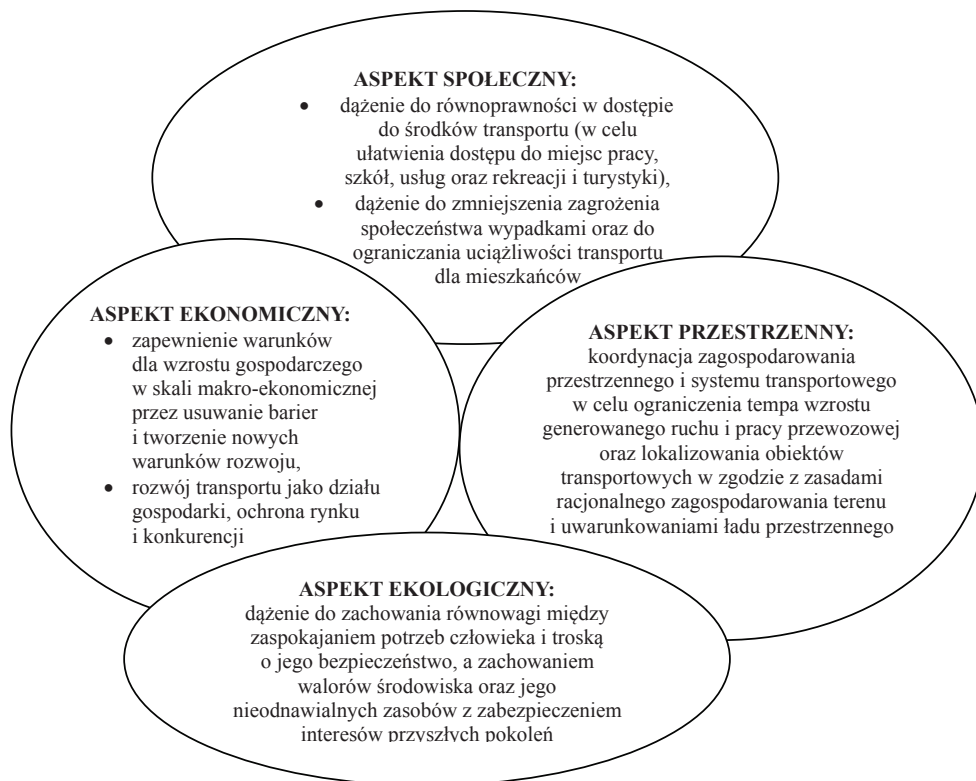
³ *Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006, s. 7.

towego), jak i opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego⁴. Problematyka transportu poruszona jest głównie w priorytecie 2. Zapisy tego priorytetu nie koncentrują się na zasadach polityki transportowej, lecz na jej głównych celach⁵.

W *Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025* jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, albowiem jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej (por. schemat 2).

Schemat 2

Aspekty zrównoważonego rozwoju w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025



Źródło: opracowanie własne.

⁴ *Ibidem*, s. 8.

⁵ *Ibidem*, s. 32-38.

Podstawowy cel polityki transportowej zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych⁶:

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie **negatywnego wpływu** transportu na środowisko i warunki życia.

Uszczegółowienie celów następuje na poziomie priorytetów, których wyznaczono 10. Zasady zrównoważonego transportu sformułowane zostały w *Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025*⁷.

W projekcie nowej polskiej *Strategii Rozwoju Transportu (SRT)* do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku), przygotowywanej przez obecny rząd w 2011 r., misję określono w sposób następujący: „Misją SRT 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”⁸. Polski system transportu będzie w przypadku konsekwentnej realizacji tak określonej misji sektorem nowoczesnym, na co składać się będą takiej jego cechy i elementy, jak:

- alternatywne środki napędu i korzystanie w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii;
- infrastruktura nowej generacji wyposażona w węzły integrujące procesy;
- eksploatacja środków transportu szeroko oparta na nowych materiałach i technologiach;
- powszechne zastosowanie inteligentnych systemów sterowania i zarządzania;
- wysoka elastyczność i zdolność adaptacyjna operatorów transportu i logistyki;
- zmniejszona uciążliwość sektora dla środowiska.

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym⁹. Dla jego osiągnięcia szczególnie istotne znaczenie będzie miało wdrożenie procesów wzmacniających potencjał infrastruktury transportowej kraju oraz podnoszących jakość i dostępność usług transportowych. Cele horyzontalne i operacyjne SRT wpisują się w cele średniookresowej *Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015*, są także komplementarne z celami *Strategii Europa 2020*¹⁰, a zwłaszcza z takimi zamierzeniami, jak:

- dbałość o to, by sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłu i usług w UE skuteczny dostęp do jednolitego rynku i do rynków międzynarodowych,
- zapewnienie wystarczającego finansowania podstawowej infrastruktury w obszarach takich, jak transport i energia, nie tylko na potrzeby rozwoju gospodarki poszczególnych krajów, ale również po to, aby móc w pełni uczestniczyć w wewnętrznym rynku UE,

⁶ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, s. 9.

⁷ *Ibidem*, 10-12.

⁸ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku* (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury, 30.03.2011 (projekt), s. 28, <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rzperspektywdo2030projekt.pdf> [dostęp: 26.01.2012].

⁹ *Ibidem*, s. 29.

¹⁰ *Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*, Communication from The Commission, Brussels, 3.3.2010, COM(2010) 2020.

- modernizacja sektora transportu i zmniejszenia jego udziału w emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności.

Benchmarking strategii regionalnych polskich województw

W tabeli 1 przedstawiono analizę uwzględniania pojęć związanych ze zrównoważonym rozwojem i transportem w podstawowych celach rozwoju na poziomie regionalnym w Polsce¹¹. Jak widać, paradygmat zrównoważonego rozwoju znalazł się w treści celu podstawowego *expressis verbis* w strategiach sześciu województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, opolskiego oraz podlaskiego. W pozostałych regionach nie zawarto tego pojęcia w ramach wizji, misji, czy też celu nadrzędnego, przy czym jedno województwo (lubuskie) w ogóle nie określiło celu podstawowego w swej strategii rozwoju. Jedynie województwa: dolnośląskie, opolskie, pomorskie, śląskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie odnoszą się pośrednio do pojęcia transportu (używając określeń typu: „region węzłowy”, „infrastruktura”, czy też „spójność przestrzenna”, itp.) w ramach celu podstawowego rozwoju. W żadnej ze strategii nie zawarto sformułowania „transport zrównoważony”.

Jeśli chodzi o rangę elementów zrównoważonego rozwoju i transportu w założeniach koncepcyjnych na poziomie regionalnym, biorąc także pod uwagę przywoływane dokumenty strategiczne wyższego rzędu, do liderów można zaliczyć cztery następujące regiony: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubelskie, zachodnio-pomorskie. Dobrze wypadają też województwa: mazowieckie, opolskie i pomorskie. Najsłabiej prezentują się w tym kontekście regiony: lubuskie, małopolskie i podlaskie. Jeśli chodzi zaś o przywoływane dokumenty strategiczne i akty prawne nawiązujące do zrównoważonego rozwoju i transportu, to zdecydowana większość województw w swych strategiach wymienia najważniejsze z nich, co świadczy o dużej spójności metodologicznej. Jednocześnie dwa regiony (małopolskie i podlaskie) nie odwołują się w swych dokumentach strategicznych do aktów wyższego rzędu.

W tabeli 2 przedstawiono ranking polskich województw pod kątem uwzględnienia paradygmatu zrównoważonego rozwoju i/lub sfery transportu w strategiach regionalnych.

Na bazie poprzednich ustaleń wyselekcjonowano pięć najlepszych województw, które w swych strategiach zawarły odwołania do licznych bądź kluczowych dokumentów strategicznych i aktów prawnych międzynarodowych i krajowych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii w tym zakresie. Kolejną grupę stanowią regiony, które posiadają stosunkowo dużą liczbę przywoływanych dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii. Województwa: łódzkie, podkarpackie i wielkopolskie mają co prawda odwołania do dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz na poziomie zasad ideologicznych, jednocześnie występuje brak ustaleń głównych strategii uwzględniających analizowany paradygmat i sferę transportu. Najsłabiej wypada województwo małopolskie, nie posiadające odniesień w swej strategii do żadnych z analizowanych aspektów. Mankamenty widoczne są również w przypadku województw lubuskiego i podlaskiego. Być może znikną one w ramach opracowywanych obecnie aktualizacji strategii rozwoju województw.

¹¹ Analizę tego typu prowadzono np. w odniesieniu do ochrony środowiska. Patrz szerzej: M. Kistowski, *Regionalny model zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska Polski a strategie rozwoju województw*, UG, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk-Poznań 2003.

Tabela 1

Zrównoważony rozwój i transport w podstawowych celach rozwoju na poziomie regionalnym w Polsce

Lp.	Województwo	Nazwa celu podstawowego	Treść celu podstawowego	Zrównoważony rozwój	Transport
1	Dolnośląskie	Wizja Cel nadrzędny	Dolny Śląsk europejskim regionem węzłowym; Podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawa konkurencyjności regionu przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju	+	+
2	Kujawsko-pomorskie	Cel nadrzędny	Poprawa konkurencyjności regionu i podniesienie poziomu życia mieszkańców przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju	+	-
3	Lubelskie	Misja Cel nadrzędny	Uruchomienie wielokierunkowych procesów rozwojowych w regionie umożliwiających trwałą i zrównoważony rozwój województwa, przyczyniających się do poprawy jakości życia i wzrostu dobrobytu mieszkańców Lubelszczyzny; Osiąganie trwałego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Lubelszczyzny poprzez zwiększenie konkurencyjności województwa oraz optymalne wykorzystanie jego wewnętrznych potencjałów rozwojowych	+	-
4	Lubuskie	-	-	-	-
5	Łódzkie	Misja	Podniesienie atrakcyjności województwa łódzkiego w strukturze regionalnej Polski i Europy jako regionu sprzyjającego zamieszkaniu i gospodarce przy dążeniu do budowy wewnętrznej spójności i zachowaniu różnorodności jego miejsc.	-	-
6	Małopolskie	Wizja	Małopolska - regionem szans wszechstronnego rozwoju ludzi i nowoczesnej gospodarki, silnym aktywnością swych mieszkańców, czerpiącym z dziedzictwa przeszłości i zachowującym tożsamość w integrującej się Europie.	-	-
7	Mazowieckie	Wizja Misja	Mazowsze konkurencyjnym regionem w układzie europejskim i globalnym; Mazowsze jako najbardziej rozwinięty gospodarczo region w Polsce podejmuje uczestnictwo w rywalizacji z innymi rozwiniętymi regionami, poprzez eliminowanie dysproporcji rozwojowych, rozwój nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy oraz zapewnienie mieszkańcom Mazowsza optymalnych warunków do rozwoju jednostki, rodziny, jak i całej społeczności przy jednoczesnym zachowaniu spójnego i zrównoważonego rozwoju	+	-
8	Opolskie	Wizja Misja	Otwarty na świat, wielokulturowy region przyjaznego zamieszkania i konkurencyjnej gospodarki, uczestniczący we współpracy międzynarodowej, z dobrze wykształconym i aktywnym społeczeństwem. Podejmowanie i wspieranie działań, które zapewnią dynamiczny i zrównoważony rozwój, konkurencyjność, spójność społeczno-gospodarczą i przestrzenną regionu przy zachowaniu tożsamości, specyfiki dziedzictwa kulturowego oraz walorów przyrodniczych Śląska Opolskiego.	+	+

120 RANKING STRATEGII POLSKICH REGIONÓW...

Lp.	Województwo	Nazwa celu podstawowego	Treść celu podstawowego	Zrównoważony rozwój	Transport
9	Podkarpackie	Cel główny	Podniesienie krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki regionu poprzez wzrost jej innowacyjności, a tym samym efektywności, która stworzy warunki do zwiększenia zatrudnienia oraz wzrostu dochodów i poziomu życia ludności. (realizacja celu zapewni wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju).	+	-
10	Podlaskie	Cel główny	Województwo podlaskie regionem aktywnego i zrównoważonego rozwoju z wykorzystaniem walorów środowiska naturalnego, wielokulturowej tradycji i położenia przygranicznego	+	-
11	Pomorskie	Wizja	Województwo pomorskie 2020 roku to znaczący partner w Regionie Morza Bałtyckiego – region czystego środowiska; wysokiej jakości życia; rozwoju opartego na wiedzy, umiejętnościach, aktywności i otwartości mieszkańców; silnej i zróżnicowanej gospodarki; partnerskiej współpracy; atrakcyjnej i spójnej przestrzeni, a także kultywowania wielokulturowego dziedzictwa oraz tradycji morskich i solidarnościowych.	-	+
12	Śląskie	Wizja	Ugruntowany, pozytywny wizerunek; jedno z kilku centrów rozwoju cywilizacyjnego Polski stwarzające szanse rozwojowe mieszkańcom; ludność otwarta, przedsiębiorcza, kompetentna, ugruntowana tożsamość kulturowa; kreatywny region innowacyjny; dobrze rozwinięty system szkolnictwa i kształcenia ustawicznego; rozwijający nowe produkty; zdywersyfikowana struktura gospodarcza; rozbudowana i zmodernizowana infrastruktura; czyste we wszystkich wymiarach środowisko naturalne; duże walory przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe; otwarte na współpracę; organizujące procesy rozwojowe i współpracę społeczności lokalnych	-	+
13	Świętokrzyskie	Misja Cel generalny	Podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców województwa świętokrzyskiego Wzrost atrakcyjności województwa fundamentem zintegrowanego rozwoju w sferze społecznej, gospodarczej i przestrzennej	-	+
14	Warmińsko-Mazurskie	Wizja Cel główny	Warmia i Mazury regionem, w którym warto żyć... Spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy	-	+
15	Wielkopolskie	Wizja Misja	Wielkopolska regionem: zintegrowanym, konkurencyjnym Skupienie wszystkich podmiotów publicznych działających na rzecz wzrostu konkurencyjności regionu i poprawy warunków życia mieszkańców; Uzyskanie efektu synergii poprzez stworzenie spójnej koncepcji wykorzystania środków publicznych	-	-
16	Zachodniopomorskie	Misja	Stworzenie warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju województwa zachodniopomorskiego opartego na konkurencyjnej gospodarce i przedsiębiorczości mieszkańców oraz aktywności społecznej przy optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów	+	-

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2

Ranking polskich województw pod kątem uwzględnienia paradygmatu zrównoważonego rozwoju i/lub sfery transportu w strategiach regionalnych

Lokata	Województwo	Ocena uwzględnienia paradygmatu zrównoważonego rozwoju i/lub sfery transportu w strategiach regionalnych wraz z uzasadnieniem
1-5.	Dolnośląskie Kujawsko-pomorskie Lubelskie Pomorskie Warmińsko-mazurskie	6 – odwołania do licznych/kluczowych dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii
6-10.	Mazowieckie Opolskie Śląskie Świętokrzyskie Zachodniopomorskie	5 – stosunkowo duża liczba przywoływanych dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii
11-13.	Łódzkie Podkarpackie Wielkopolskie	4 – odwołania do dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych, jednocześnie brak na poziomie ustaleń głównych strategii
14.	Podlaskie	3 – brak odwołań do dokumentów strategicznych i aktów prawnych, jednocześnie uwzględnienie w ramach zasad ideologicznych i ustaleń na poziomie głównych strategii
15.	Lubuskie	2 – odwołania do dokumentów strategicznych i aktów prawnych, jednocześnie brak w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii
16.	Małopolskie	1 – brak odwołań do dokumentów strategicznych i aktów prawnych, a także w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii

Źródło: opracowanie własne na podstawie strategii regionalnych polskich województw.

Podsumowanie

1. Polskie strategiczne dokumenty planistyczne, w których zarysowane są zasady i cele oraz zadania w zakresie transportu, nawiązują bezpośrednio do założeń szczebla międzynarodowego i UE, wykazując przy tym spójność koncepcyjną.
2. Na poziomie regionalnym (na przykładzie 16 polskich regionów) można zauważyć, iż podejście do uwzględniania paradygmatu zrównoważonego rozwoju i transportu jest bardzo zróżnicowane. Istnieje grupa województw, które traktują tę koncepcję priorytetowo, co widać na poziomie celów nadrzędnych ich strategii (np. zachodniopomorskie). Z drugiej strony są też w Polsce regiony, które w swych dokumentach strategicznych, albo w ogóle nie uwzględniają zrównoważonego rozwoju jako cel nadrzędny (lubuskie), albo też nie odwołują się w wystarczającym stopniu do kluczowych aktów poziomu międzynarodowego, UE i krajowego i w konsekwencji ich cele priorytetowe w małym stopniu odwołują się do paradygmatu rozwoju zrównoważonego.
3. Tylko w sześciu województwach na poziomie głównych ustaleń strategii nawiązuje się – i to pośrednio – do sfery transportu, a w żadnym z dokumentów strategicznych nie znaleziono odniesień do pojęcia zrównoważonego transportu. Interesujące będzie przeanalizowanie w przyszłości – w kontekście powstawania aktualizacji strategii

w polskich regionach – czy znowelizowane dokumenty strategiczne będą w większej mierze zawierały odniesienia do tego paradygmatu. Wydaje się, że rośnie świadomość tej potrzeby, ale nie jest ona jednakowo rozwinięta w polskich szesnastu regionach.

4. W świetle dostępnej dokumentacji najlepiej wypadły strategie województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, a najsłabiej małopolskiego. Ocena ta dotyczy sfery planistycznej. Zestawienie jej ze sferą realną – czyli rzeczywistymi inwestycjami transportowymi - stanowiłoby interesujący obraz polskich województw w zakresie implementacji założeń strategicznych, co może być przedmiotem dalszych, bardziej pogłębionych badań.
5. Nieobecność założeń paradygmatu zrównoważonego rozwoju, brak uznania ich za obowiązujący kierunek działań lub enigmatyczne nawiązanie do nich w strategiach niektórych województw nie tylko świadczy o nieuwzględnianiu ważnych międzynarodowych umów ratyfikowanych przez Polskę, ale ukazuje też dystans, jaki trzeba jeszcze pokonać, by osiągnąć standardy światowe i europejskie. Idea zrównoważonego rozwoju powinna być priorytetem, wymaga to zmian mentalnych u decydentów, tworzących strategię rozwoju w regionach, potrzebny jest też systematyczny patronat ze strony mediów, a także uwzględnienie tych założeń w edukacji dzieci i młodzieży. Należy konsekwentnie dążyć do osiągnięcia równowagi potrzeb społecznych, ekonomicznych oraz zachowania środowiska naturalnego. Obecne i planowane inwestycje transportowe będą decydowały przez wiele lat o jakości życia, dostępie do edukacji, pracy, rozrywek poszczególnych ludzi, a także o awansie cywilizacyjnym polskich regionów.

Bibliografia

- Borys T., *Analiza istniejących danych statystycznych pod kątem ich użyteczności dla określenia poziomu zrównoważonego transportu wraz z propozycją ich rozszerzenia*, Raport z realizacji pracy badawczej, Ministerstwo Infrastruktury, Jelenia Góra, Warszawa 2008.
- Kistowski M., *Regionalny model zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska Polski a strategię rozwoju województw*, UG, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk-Poznań 2003.
- Przybyłowski A., *Inwestycje transportowe w Polsce w kontekście strategii zrównoważonego rozwoju transportu UE*, (w:) Kielczewski D. (red.), *Implementacyjne aspekty wdrażania zrównoważonego rozwoju*, WSE w Białymstoku, Białystok 2011.
- Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Infrastruktury, 30.03.2011 (projekt), <http://www.transport.gov.pl/files>

Polish Regions Strategies Benchmarking in the Context of Transport Sustainable Development

Summary

The sustainable development paradigm has been promoted throughout various international, EU, Polish national and regional strategic documents. This concept should become a priority in the

transport development strategies in the Polish regions. Based on the available documents, the paper presents the aims and the priorities regarding sustainable development in the regional strategies in Poland with a special regard to the transport sector.

Key words: sustainable development and transport, strategic documents, Polish regions.

JEL codes: O43

Рэнкинг стратегий польских регионов в свете устойчивого развития транспорта

Резюме

Стратегические документы, создаваемые в последние годы на международном, союзном, национальном и региональном уровне в Польше, ссылаются на предпосылки устойчивого развития. Этот контекст предопределяет направления нынешнего и будущего регионального развития, в том числе решения об инвестициях, касающихся транспорта, что имеет значительное влияние на эффективность внедрения этой парадигмы. В статье, основываясь на доступных документах-первоисточниках, представили основные цели и ранг элементов устойчивого развития, в том числе транспорта, в концептуальных и планировочных предпосылках региональных стратегий отдельных польских воеводств. Отсутствие предпосылок парадигмы устойчивого развития, непризнание их в качестве обязывающего направления действий или неясная ссылка на них в стратегиях некоторых воеводств свидетельствуют не только о том, что не учитываются важные международные договоры, ратифицированные Польшей, но и указывают расстояние, которое следует еще преодолеть, чтобы достичь мировых и европейских стандартов.

Ключевые слова: устойчивое развитие и транспорт, стратегические документы, польские регионы.

Коды JEL: O43