

# Samorząd transportowo otwarty



## prof. Tomasz Komornicki

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania,  
Polska Akademia Nauk, Członek Rady Programowej Kongresu  
Obywatelskiego

**Istniejący od 25 lat – trójstopniowy – polski samorząd potrzebuje zreformowania oraz przedefiniowania obieranych dróg planowana przestrzennego. Z punktu widzenia obecnych uwarunkowań funkcjonowania, możliwe jest spojrzenie na trzy kierunki „nowego otwarcia” samorządu w tym zakresie – głębszą współpracę, elastyczność, a także nowe zadania oraz kompromisy. Konieczne zmiany warto rozpatrzyć na przykładzie transportu – sektora gospodarki, w którym zarówno w sferze inwestycyjnej, jak też organizacyjnej obserwujemy podział zadań i kompetencji pomiędzy administrację centralną oraz samorządową różnych szczebli. Jakie są potencjalne kierunki zmian, które mogą zwiększyć znaczenie samorządu w zintegrowanym rozwoju infrastruktury i organizacji systemów transportowych Polski? Czy możliwe jest wykorzystanie ich w szerszym, niż tylko transportowy, kontekście?**

Współczesny trójstopniowy podział administracyjny Polski istnieje już 25 lat. Skłania to do jego oceny z różnych punktów widzenia, zarówno na płaszczyźnie politycznej, publicystycznej, jak i też eksperckiej. W przypadku opracowań eksperckich przeważa opinia, że oba etapy reformy samorządowej były sukcesami polskiej transformacji. Pomogły w decentralizacji państwa, upodmiotowieniu społeczności lokalnych, a także w sprawnej absorpcji środków strukturalnych Unii Europejskiej<sup>1</sup>. Mimo to celowa wydaje się dyskusja nad „nowym otwarciem” funkcjonowania samorządu, jakie wiąże się z nowymi uwarunkowaniami zewnętrznymi (sytuacja geopolityczna), kryzysem demograficznym, zmianami technologicznymi, a w perspektywie krótkookresowej – także zmianami politycznymi w kraju, opóźnionym uruchomieniem dostępu do środków z Krajowego Planu Odbudowy oraz do funduszy w ramach polityki spójności na lata 2021-2027. Podejmowana dyskusja przyjmuje czasem formę krytyki samego podziału terytorialnego (np. liczby oraz zasięgu geograficznego województw, powiatów i gmin<sup>2</sup>), częściej dotyczy jednak podstaw ich finansowania oraz delegowanych kompetencji. Ocena pierwszego z wymienionych elementów musi być niezwykle ostrożna z uwagi na znaczącą wartość, jaką stanowi sama stabilność podziału administracyjnego. Co do zasady wydaje się, że jego korekty terytorialne powinny być dokonywane tylko w sytuacjach wyjątkowych. Bieżącej refleksji wymagają bardziej problemy związane z podziałem kompetencji, a w konsekwencji z finansowaniem<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> J. Zaleski, J. Szlachta, T. Komornicki, *Refleksje na temat roli samorządów wojewódzkich i lokalnych we wdrażaniu środków strukturalnych UE na lata 2021-2027*, „Reflection Papers”, nr 2, KPZK PAN, Warszawa 2021, s. 20.

<sup>2</sup> Zob. P. Śleszyński, *W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie analizy grawitacyjnej*, „Przegląd Geograficzny” 2015, t. 87, z. 2, s. 343-359; Ł. Zaborowski, *Korekta układu województw – ku równowadze rozwoju*, Instytutu Sobieskiego 2023 (raport).

<sup>3</sup> W opracowaniu wykorzystano doświadczenie autora w przygotowywaniu regionalnych planów transportowych kilku województw oraz w ewaluacji projektów i programów infrastrukturalnych, por. T. Komornicki, P. Rosik, *Metody ewaluacji efektów przestrzennych inwestycji transportowych*, „Studia KPZK”, t. 17/209, KPZK PAN, Warszawa 2022, <https://publikacje.pan.pl/dlibra/flipbook/126328> [dostęp online].

## Otwarcie na głębszą współpracę

Jednym z często podnoszonych problemów w rozwiązywaniu lokalnych wyzwań rozwojowych jest silna podmiotowość polskich gmin, utrudniająca niekiedy koordynację zadań planistycznych, w tym transportowych, pomiędzy sąsiadującymi jednostkami. Od wielu lat mają miejsce trudności w integracji systemów transportu publicznego (rozkłady, taryfy, wspólny bilet) obszarów metropolitalnych, a także mniejszych miejskich obszarów funkcjonalnych. Czasem trudności stwarza także budowa infrastruktury lokalnej łączącej gminy. Dobrym wsparciem dla rozwiązywania tych problemów okazały się narzędzia polityki spójności, takie jak Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) oraz Regionalne Inwestycje Terytorialne (RIT). Rozwój wielokierunkowych powiązań funkcjonalnych powoduje, że potrzeba lepszej i głębszej współpracy jednostek staje się jeszcze pilniejsza. Jej brak może stanowić barierę w dyfuzji procesów rozwojowych, a tym samym w niwelowaniu nierówności terytorialnych. Ryszard Domański wskazuje<sup>4</sup>, że należy pogodzić się z nierównomiernym wzrostem, a powstające dysproporcje równoważyć poprawą dostępności do „owoców” rozwoju za pomocą lepszej organizacji i dostępności przestrzennej. Poprawie tej służy właśnie infrastruktura transportowa. W tym kontekście jej sprawny i zintegrowany rozwój jest rodzajem interwencji, która łagodzi nieuniknioną koncentrację wzrostu w ośrodkach metropolitalnych<sup>5</sup>.

**” Należy pogodzić się z nierównomiernym wzrostem, a powstające dysproporcje równoważyć poprawą dostępności do „owoców” rozwoju za pomocą lepszej organizacji i dostępności przestrzennej. Poprawie tej służy właśnie infrastruktura transportowa, której sprawny i zintegrowany rozwój łagodzi koncentrację wzrostu w ośrodkach metropolitalnych.**

Warto spojrzeć na ten problem także z perspektywy aksjologicznej, w tym w nawiązaniu do koncepcji „prawa do miasta”<sup>6</sup>, rozszerzając je jako „prawo” do dowolnej jednostki samorządowej, której mieszkańcem jesteśmy i w której wybieramy swoich przedstawicieli<sup>7</sup>. Dziś ta koncepcja powinna być traktowana jako gwarancja sprawiedliwego użytkowania jednostki terytorialnej przez wszystkich zainteresowanych<sup>8</sup> oraz wyznacznik jakości życia nie tylko w mieście, ale także w jego otoczeniu<sup>9</sup>. Dlatego konieczne jest branie pod uwagę oczywistego faktu, że system transportowy miasta (lub innej jednostki samorządowej) służy również użytkownikom niebędącym jego formalnymi mieszkańcami. Często występuje też zależność odwrotna. Mieszkańcy miasta korzystają z usług (np. obiektów handlowych) i terenów (np. rekreacyjnych) w sąsiednich jednostkach. Oznacza to konieczność integracji układów drogowych (w tym przeznaczonych dla mobilności aktywnej – np. ścieżki rowerowe) i systemu transportu publicznego, a także rozmieszczenia różnego rodzaju usług pożytku publicznego, z możliwością wzajemnego wykorzystania. Aby tego rodzaju współpraca była możliwa, potrzebne są nowe ramy instytucjonalne, przeciwdziałające egoistycznemu traktowaniu „własnej” infrastruktury przez jednostki samorządowe.

<sup>4</sup> R. Domański, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, PWN, Warszawa 1997.

<sup>5</sup> Por. T. Komornicki, *Efektywny czy równomierny? Jakiemu rozwojowi służyć inwestycje transportowe w Polsce?*, w: *Równość czy efektywność rozwoju*, red. A. Olechnicka, M. Herbst, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2019, s. 132-151.

<sup>6</sup> W rozumieniu Lefebvre’a, pochodzącym z roku 1967; zob. H. Lefebvre, *Prawo do miasta*, przeł. E. Majewska, Ł. Stanek, „Praktyka Teoretyczna” 2012, nr 5, s. 183-197.

<sup>7</sup> Por. T. Komornicki, *Transportowe prawo do miasta*, w: *Prawo do miasta a wyzwania polityki miejskiej w Polsce*, red. M.J. Nowak, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2022, s. 202-219.

<sup>8</sup> K. Brzeziński, *Niechciane prawo do miasta? – kilka uwag o pozorności i uwarunkowaniach partycypacji w Polsce*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2020, nr 2(80).

<sup>9</sup> A. Szpak, *Prawo do miasta jako nowy kierunek rozwoju miast*, „Studia Miejskie” 2017, t. 25, s. 177-188.

Trzeba też podkreślić, że problem nie dotyczy wyłącznie jednostek lokalnych samorządu terytorialnego. Badania związane z delimitacją obszarów problemowych<sup>10</sup> dowodzą, że już niecałe 25 lat funkcjonowania obecnego podziału terytorialnego okazało się wystarczające dla ukształtowania typowych peryferii wewnętrznych (*inner peripheries*). Są one widoczne nawet w centralnie położonych i teoretycznie dobrze dostępnych transportowo częściach kraju. Przykładem może być wydzielony wówczas obszar łęczyńsko-włocławski, zagrożony trwałą marginalizacją, położony na styku województw łódzkiego, kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Tego typu przykłady mogą być wykorzystywane jako argumenty za tworzeniem nowych jednostek (w tym wojewódzkich). Wydaje się, że o wiele bardziej racjonalnym rozwiązaniem jest jednak wypracowanie mechanizmów i narzędzi zapewniających lepsze powiązania (w tym transportowe) na pograniczach jednostek.



**Konieczna jest integracja układów drogowych i systemu transportu publicznego, a także rozmieszczenia różnego rodzaju usług pożytku publicznego, z możliwością wzajemnego wykorzystania. Aby tego rodzaju współpraca była możliwa, potrzebne są nowe ramy instytucjonalne, przeciwdziałające egoistycznemu traktowaniu „własnej” infrastruktury przez jednostki samorządowe.**

Szczególnym przypadkiem współpracy z innymi jednostkami jest współpraca transgraniczna. Już w okresie przedakcesyjnym, a szczególnie po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, wskazywana była ona jako pozytywny przykład międzynarodowej integracji samorządów. Dotyczyło to szczególnie granicy polsko-niemieckiej, gdzie formułowaty się pierwsze w tej części Europy struktury euroregionalne<sup>11</sup>. Z czasem w niektórych miejscach wykształciły się obszary intensywniejszej współpracy, integrujące rynek pracy i usług. Był to zarówno efekt wsparcia zewnętrznego (kolejne edycje programu INTERREG), jak też procesów rynkowych. Miejsca te można nazwać załączkowymi, transgranicznymi obszarami funkcjonalnymi. Procesy te były najbardziej zaawansowane na Śląsku Cieszyńskim (PL-CZ), w rejonie Görlitz (P-D) i Frankfurtu nad Odrą (PL-D). Skala i charakter Europejskiej Współpracy Terytorialnej nie pozwalały jednak na realne wsparcie dalszej wewnętrznej integracji tych obszarów<sup>12</sup>. Pozytywny obraz szybkiego rozwoju współpracy transgranicznej negatywnie zweryfikowały kryzysy: pandemiczny (*lockdown* oparty na granicach politycznych, a nie na zasięgach funkcjonalnych) oraz migracyjny (powroty do kontroli osób). Także niektóre inicjatywy infrastrukturalne (np. w zakresie szynowego transportu publicznego w miastach podzielonych granicą polsko-niemiecką) nie doczekały się realizacji, głównie z powodu problemów z finansowaniem. Współpraca międzynarodowa na poziomie samorządowym jest tymczasem „solą” integracji europejskiej i wymaga zdecydowanego wsparcia zarówno z poziomu Unii Europejskiej, jak też rządów graniczących ze sobą państw członkowskich.



**Współpraca międzynarodowa na poziomie samorządowym jest „solą” integracji europejskiej i wymaga zdecydowanego wsparcia zarówno z poziomu Unii Europejskiej, jak też rządów graniczących ze sobą państw członkowskich.**

<sup>10</sup> Por. P. Śleszyński i in., *Studia nad obszarami problemowymi w Polsce*, „Studia KPZK PAN”, t. 7/199, Warszawa 2020.

<sup>11</sup> A. Stasiak, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego i wschodniego Polski*, „Nauka Polska” 1992, nr 1/2, Ossolineum, s. 51-60.

<sup>12</sup> A. Jakubowski i in., *Nowe kierunki współpracy transgranicznej w Polsce w kontekście zmieniających się uwarunkowań: perspektywy programowania 2021-2027 oraz po 2027 roku*, „Policy Brief” 2024, nr 6, KPZK PAN.

## Otwarcie na elastyczność i nowe zadania

Zmieniające się układy powiązań funkcjonalnych oznaczają nie tylko potrzebę współpracy horyzontalnej, ale także otwartość na nowe zadania, pozostające dotąd w gestii bądź to administracji centralnej, bądź też pojedynczych jednostek lokalnych. Przykładem może być, wspomniana już, organizacja transportu publicznego. Transport jako sektor pozostaje w Polsce nadal słabo zintegrowany w ujęciu modalnym. Duże podmioty szczebla krajowego (takie jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe, a ostatnio także spółka Centralny Port Komunikacyjny) nie współpracują w wystarczającym stopniu ze sobą oraz z jednostkami samorządowymi. W ramach samorządu brakuje koordynacji inwestycji służących mobilności indywidualnej oraz transportowi zbiorowemu. Słabo ocenić należy także współdziałanie poszczególnych gałęzi transportu publicznego, w tym szczególnie kolei i transportu autobusowego oraz miejskiego. Problemy te są pozostałościami gospodarki centralnie planowanej, błędów popełnionych podczas transformacji, a czasem także bieżącej gry politycznej. Przełamanie tego typu barier instytucjonalnych wydaje się możliwe właśnie na poziomie regionalnym i lokalnym. Jednostki samorządu idealnie nadają się do przeprowadzenia autentycznej terytorializacji polityk sektorowych, w tym polityki transportowej. Rola tej polityki jest przy tym szczególnie, ponieważ w naturalny sposób musi odpowiadać na zasięgi przestrzenne rynków pracy i usług.



**Jednostki samorządu idealnie nadają się do przeprowadzenia autentycznej terytorializacji polityk sektorowych, w tym polityki transportowej. Rola tej polityki jest przy tym szczególnie, ponieważ w naturalny sposób musi odpowiadać na zasięgi przestrzenne rynków pracy i usług.**

Sprawę komplikuje fakt, że zasięgi mobilności codziennej, a tym samym zasięgi obszarów funkcjonalnych, zmieniają się dynamicznie. Nie jest możliwe, aby granice jednostek administracyjnych nadążały za nimi. Co więcej, obszary funkcjonalne nakładają się na siebie. Są wprawdzie podejmowane próby ich obiektywnej delimitacji w oparciu o najnowsze dane<sup>13</sup>, ale zawsze stanowią one pewien kompromis metodyczny. Nawet ewentualne osiągnięcie konsensusu odnośnie do optymalnych metod delimitacji nie zmieni faktu, że powtórzenie badania po kilku latach z dużym prawdopodobieństwem przyniesie odmienny wynik. Korekta granic administracyjnych w wyniku takich analiz byłaby absurdem. Mają one jednak ogromną wartość jako podstawa do prowadzenia określonych polityk terytorialnych oraz baza do współpracy między jednostkami. Dlatego właśnie jednostki samorządu terytorialnego muszą otworzyć się na działanie w warunkach dynamicznych i nakładających się układów funkcjonalnych. Determinuje to nie tylko samą współpracę horyzontalną, ale także możliwość stałych korekt jej zasięgu przestrzennego, np. w formie podziału zadań pomiędzy jednostkami. Aby takie otwarcie miało miejsce, samorządy potrzebują wsparcia w zakresie dobrze dopasowanych i elastycznych narzędzi. Przykład transportu wskazuje, że obszar przestrzenny stref integrowania polityk sektorowych będzie się raczej zwiększał w kolejnych latach<sup>14</sup>.

Istnieje jednak obawa, że umocowane w nowych rozwiązaniach ustawowych modele struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy i województwa mogą stanowić ograniczenie we wspomnianej elastyczności terytorialnej interwencji w obszarach funkcjonalnych. Poszczególne gminy w przyszłości będą mogły, a nawet będą musiały, należeć do różnych elastycznych struktur funkcjonalnych związanych z odmiennymi zadaniami. Mogą być to układy edukacyjne, związane z ochroną zdrowia, regiony turystyczne, rynki pracy i inne. Część z nich przekraczać będzie granice województw, a nawet kraju. Samorządowa polityka transportowa stanie się elementem integrującym

<sup>13</sup> Zob. P. Churski i in., *The changing role of functional urban areas in regional policy: new challenges for place-based policy*, „Working Papers of Tiperico Project” 2024, nr 1.

<sup>14</sup> Taki proces obserwowaliśmy w innych krajach, np. w organizacji transportu publicznego w Niemczech; por. T. Komornicki, *Mocniejsze regiony lepsza odpowiedź na wyzwania przyszłości?*, „Pomorski Thinkletter” 2023, nr 2(13), s. 86-92, IBnGR, [https://www.kongresobywatelski.pl/wp-content/uploads/2023/07/pomorski\\_thinkletter-2-2023.pdf](https://www.kongresobywatelski.pl/wp-content/uploads/2023/07/pomorski_thinkletter-2-2023.pdf) [dostęp online].

te układy. Wiele wskazuje na to, że najbardziej odpowiednim poziomem takiej integracji będzie poziom regionalny (pozwalający na sprawne zarządzanie obszarami metropolitalnymi i miejskimi obszarami funkcjonalnymi, bez konieczności nieustannych korekt w zakresie porozumień lokalnych).

Przejmowanie nowych zadań to także otwarcie na lepsze współdziałanie z inwestorem centralnym. Wspomniany wyżej podział kompetencyjny pomiędzy administracją centralną oraz samorządem przełożył się w Polsce również na inwestycje, szczególnie na te, wspierane ze środków Unii Europejskiej. Często implementowane programy pozostawiały luki na określonych poziomach. Przykładem mogą być programy drogowe, m.in. duże inwestycje w autostrady i trasy ekspresowe, które realizowano w ramach centralnie zarządzanych programów operacyjnych. Z drugiej strony Regionalne Programy Operacyjne koncentrowały się na drogach wojewódzkich oraz lokalnych. Bardzo długo poza tymi źródłami finansowania pozostawały inne drogi krajowe (nieuwzględnione w procesie podnoszenia ich do najwyższego standardu), których stan często pozostawał gorszy niż stan zmodernizowanych szlaków wojewódzkich. Zastępującą na pozytywną ocenę próbą przełamania tej dychotomii jest program budowy 100 obwodnic. Jednocześnie problemem inwestycji centralnych wciąż pozostawało niewystarczające powiązanie z sieciami regionalnymi i lokalnymi. W ramach minimalizacji kosztów dążono raczej do eliminacji liczby węzłów na autostradach, postulowanej niejednokrotnie przez społeczności lokalne<sup>15</sup>. Niewystarczające powiązanie najważniejszych tras z lokalnymi układami drogowymi powoduje, że nie przynoszą one korzyści niektórym sąsiadującym gminom. W ich otoczeniu wytwarza się efekt tunelu, co jest jasno widoczne na mapach zmian dostępności przestrzennej<sup>16</sup>. W przypadku kolei podobnym problemem jest pomijanie stacji lokalnych przez prawie wszystkie szybkie pociągi<sup>17</sup>. Wydaje się zatem, że proces inwestycyjny w transporcie znalazł się już na takim etapie, w którym rola samorządów w jego dalszym kształtowaniu powinna rosnać. Samorząd (w tym wypadku głównie wojewódzki, ale także wielkomiejski) musi otworzyć się na przejmowanie współodpowiedzialności za niektóre inwestycje centralne, starając się ze środków własnych (lub z dedykowanych takim działaniom programom/osiom priorytetowym) uzupełniać działania administracji państwowej.



**Proces inwestycyjny w transporcie znalazł się już na takim etapie, w którym rola samorządów w jego dalszym kształtowaniu powinna rosnać. Samorząd musi otworzyć się na przejmowanie współodpowiedzialności za niektóre inwestycje centralne, starając się ze środków własnych (lub z dedykowanych takim działaniom programom/osiom priorytetowym) uzupełniać działania administracji państwowej.**

### Otwarcie na kompromisy w korzystaniu z przestrzeni

Procesy społeczno-gospodarcze zachodzące w przestrzeni geograficznej wpływają na jej lokalne różnicowanie. Dotyczy to także przedstawicieli społeczności lokalnych. Można tu wymienić narastające różnicowanie się z uwagi na:

- a) strukturę demograficzną – efekt starzenia się społeczeństw;
- b) strukturę pochodzenia – efekt migracji, także zagranicznych;
- c) strukturę poziomu życia – efekt niekontrolowanej suburbanizacji;
- d) strukturę preferowanych stylów życia – po części efekt polaryzacji kulturowej i politycznej.

<sup>15</sup> Przykładem może być brakujący węzeł Pilzno na autostradzie A4, a także węzły na A2 w rejonie Warszawy (np. w rejonie Brwinowa).

<sup>16</sup> T. Komornicki i in., *Evaluation and monitoring of accessibility changes in Poland using the MAI indicator*, IGSO PAS, MED, Warsaw 2018.

<sup>17</sup> Do pewnego stopnia jest to nieuniknione. Doświadczenie kolei francuskich wskazuje, że możliwe są rozwiązania, w których szybkie pociągi międzyaglomeracyjne zatrzymują się na trasie tylko raz. Dla każdej z par pociągów jest to jednak inna stacja. Próba poszukiwania podobnych rozwiązań w Polsce była, często krytykowana, budowa stacji we Włoszczowej na Centralnej Magistrali Kolejowej.



W rezultacie, coraz częściej w przestrzeni miejskiej, a niejednokrotnie także na terenach wiejskich, współistnieją grupy społeczne o różnych potrzebach w zakresie usług publicznych, w tym przywoływanych usług transportowych. Władze samorządowe nie mogą podejmować działań służących wyłącznie jednej grupie mieszkańców, gdyż często żadna z nich nie jest jednoznacznie dominująca. Działania muszą zatem w maksymalnym stopniu integrować różnorodne potrzeby. W sektorze transportu oznacza to np. kompromisy pomiędzy:

- a) usprawnianiem dojazdów do pracy względem dojazdów do usług publicznych;
- b) transportem indywidualnym a zbiorowym;
- c) mobilnością aktywną i użytkownikami tradycyjnych gałęzi transportu;
- d) tworzeniem wolnych od transportu przestrzeni publicznych a potrzebą dojazdu do miast mieszkańców terenów otaczających.

Dylematy te mają wymiar pozatransportowy. Nawet jeżeli w aktualnej polityce przestrzennej jednostki samorządowe dążyć będą do racjonalnej koncentracji zabudowy i przeciwdziałania jej rozpraszaniu, to przez kolejne dziesięciolecia taka zabudowa pozostanie trwałym elementem ich krajobrazu. Muszą tym samym dbać o obsługę zamieszkujących w rozproszeniu mieszkańców. Obecnie podejścia do organizacji przestrzeni (zwłaszcza miejskiej), w tym szczególnie wrażliwych rozwiązań transportowych (jak parkingi, opłaty za wjazd, strefy czystego transportu), często traktowane są jako wyraz konserwatywnej, względnie przeciwnie liberalnej (progresywnej), polityki aktualnych władz. Zbyt często zakładana jest jednolitość opinii i potrzeb mieszkańców. W przyszłości konieczne będzie pełniejsze dostrzeżenie ich zwiększającej się różnorodności. Miasta nie staną się dla wszystkich 15-minutowe, co nie znaczy, że nie należy dążyć do tego, aby możliwie dużo usług było dostępnych w bliskim sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Wszyscy mieszkańcy nie przesiądą się do transportu publicznego, co nie oznacza, że nie należy wspierać jego integracji i sprawnego funkcjonowania. Innymi słowy – nie jest możliwa prosta, zero-jedynkowa zmiana paradygmatu rozwoju przestrzennego, w tym transportowego. Transformacje takie można wspierać, ale ze świadomością rosnącej różnorodności potrzeb transportowych.

”

**Nie jest możliwa prosta, zero-jedynkowa zmiana paradygmatu rozwoju przestrzennego. Miasta nie staną się dla wszystkich 15-minutowe, co nie znaczy, że nie należy dążyć do tego, aby możliwie dużo usług było dostępnych w bliskim sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Wszyscy mieszkańcy nie przesiądą się do transportu publicznego, co nie oznacza, że nie należy wspierać jego integracji i sprawnego funkcjonowania.**

## Podsumowanie

Reasumując, trzy wymienione „otwarcia” postrzegać można w kontekście szerszym niż tylko transportowy. Prowadzą one nieuchronnie do generalnego wniosku o potrzebie realnie zintegrowanego planowania, które może być realizowane tylko na poziomie samorządowym. Zgodnie z definicją Markowskiego<sup>18</sup>, zintegrowane planowanie jest elementem procesu zarządzania rozwojem danego terytorium, w ramach którego dokonywana jest kompleksowa analiza przyczynowo-skutkowa wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań społeczno-gospodarczych, przestrzennych i instytucjonalnych. Uwarunkowania te ulegają ostatnio szybkim zmianom. Aby samorządy sprostały wyzwaniu zintegrowanego planowania, muszą mieć zapewnioną organizacyjną i finansową pomoc ze strony administracji centralnej, a w możliwym stopniu także Unii Europejskiej. Rozważania podjęte na gruncie „otwarc” transportowych prowadzą w tym zakresie do sformułowania kilku bazowych rekomendacji. Należą do nich:

<sup>18</sup> T. Markowski i in., *Leksykon zintegrowanego planowania rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2023.

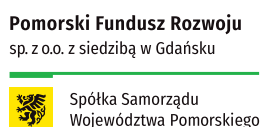
- a) poszerzenie skali, zakresu i elastyczności (także przestrzennej) narzędzi wspierających współpracę między jednostkami samorządu terytorialnego;
- b) stworzenie podstaw do prowadzenia interwencji w ramach nakładających się i zmiennych w czasie obszarów funkcjonalnych;
- c) stworzenie nowych narzędzi pomocy transgranicznym obszarom funkcjonalnym, szczególnie na granicy niemieckiej i czeskiej;
- d) usytuowania na poziomie samorządu regionalnego podmiotów integrujących organizacyjnie i taryfowo transport publiczny;
- e) umożliwienie jednostkom samorządu terytorialnego głębszego włączenia się w niektóre inwestycje centralne poprzez ich współplanowanie i współrealizację (węzły na drogach ekspresowych, stacje na nowych liniach kolei szybkich);
- f) zapewnienie stabilnej i elastycznej hierarchii modeli struktury funkcjonalno-przestrzennej, której początkiem powinien być krajowy dokument przestrzenny – następca przedwcześnie zlikwidowanej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030<sup>19</sup>.

## O autorze

Prof. **Tomasz Komornicki** – kierownik Zakładu Przestrzennego Zagospodarowania w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Zajmuje się geografią społeczno-ekonomiczną, polityką transportową oraz planowaniem przestrzennym. Przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, wykładowca UMCS w Lublinie, członek Rady Doskonałości Naukowej. Autor ponad 400 publikacji naukowych. W przeszłości współautor Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

<sup>19</sup> P. Churski i in., *Przestrzenne Zagospodarowanie Kraju – perspektywa długookresowa*, „Studia KPZK PAN” 2022, nr 16/208.

### Partnerzy



### Partnerzy numeru

