

Krzysztof DZIADEK\*

Rafał ROSIŃSKI\*\*

## **INWESTYCJE W TRANSPORT W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM W ASPEKCIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

*Zarys treści:* Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji zrównoważonego transportu w kontekście dokumentów strategicznych funkcjonujących na poziomie krajowym i regionalnym oraz analiza wydatków na transport w budżetach samorządów województwa zachodniopomorskiego w latach 2012-2021.

W artykule podjęto próbę odpowiedzi na dwa pytania badawcze: 1. Czy transport jest brany pod uwagę przez decydentów na szczeblu rządowym i regionalnym jako istotny element zrównoważonego rozwoju? 2. Jaka jest wysokość wydatków budżetowych, które samorzady województwa zachodniopomorskiego przeznaczają na transport?

*Słowa kluczowe:* zrównoważony rozwój, zrównoważony transport, strategia, inwestycje, samorzady.

### **Wprowadzenie**

Sektor transportowy odgrywa ważną rolę w rozwoju gospodarczym regionu. Dobrze skomunikowana sieć transportowa umożliwia sprawny i bezpieczny przebieg procesów transportowych (przewóz osób i towarów) oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów oddalonych od ośrodków centralnych regionu.

Wzrost popytu na transport powoduje nieodwracalne skutki dla środowiska naturalnego. Według Europejskiej Agencji Środowiska sektor transportu odpowiada za emisję dwutlenku węgla, z czego 72% pochodzi z transportu

---

\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

drogowego<sup>1</sup>. Dodatkowo pojazdy transportowe zużywają surowce energetyczne, które mają ograniczony charakter. Z kolei wzrost liczby pojazdów w aglomeracjach miejskich powoduje utrudnienia w ruchu, wzrost poziomu zanieczyszczeń i hałasu, zagrożenie wypadkami samochodowymi oraz niebezpieczeństwo dla niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów). Wymienionymi problemami powinna zajmować się polityka zrównoważonego transportu.

Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji zrównoważonego transportu w kontekście dokumentów strategicznych funkcjonujących na poziomie krajowym i regionalnym oraz analiza wydatków na transport w budżetach samorządów województwa zachodniopomorskiego w latach 2012-2021. W artykule sformułowano następujące pytania badawcze:

1. Czy transport jest brany pod uwagę przez decydentów na szczeblu rządowym i regionalnym jako istotny element zrównoważonego rozwoju?
2. Jaka jest wysokość wydatków budżetowych, które samorządy województwa zachodniopomorskiego przeznaczają na transport?

## Istota zrównoważonego rozwoju

Początkowo zrównoważony rozwój był definiowany w kontekście ochrony środowiska przyrodniczego oraz zapewnienia dostępu do zasobów przyszłym pokoleniom. W raporcie Światowej Komisji ds. Środowiska z 1987 r. przedstawiono „zrównoważony rozwój” jako taki „rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”<sup>2</sup>.

Obecnie zrównoważony rozwój jest postrzegany znacznie szerzej, a jego znaczenie jest na tyle istotne, że jest brane pod uwagę w opracowywaniu ścieżek rozwojowych na poziomie międzynarodowym, krajowym i lokalnym. Zgodnie z Agendą 2030 Organizacji Narodów Zjednoczonych „współczesny wysiłek modernizacyjny powinien koncentrować się na wyeliminowaniu ubóstwa we wszystkich jego przejawach, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych”<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Emisje CO<sub>2</sub> z samochodów: fakty i liczby*;

<https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samochodow-fakty-i-liczby-infografiki> (dostęp: 19.11.2022).

<sup>2</sup> *Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju – implementacja w Polsce*, s. 2., [http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL\\_pl-5.pdf](http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf) (dostęp: październik 2022).

<sup>3</sup> Tamże, s. 3.

Pojęcie zrównoważonego rozwoju funkcjonuje również w polskim systemie prawnym. W ustawie Prawo ochrony środowiska<sup>4</sup> termin ten oznacza „rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń<sup>5</sup>.”

Koncepcja zrównoważonego rozwoju oznacza zatem takie planowanie rozwoju, w którym cele powinny się równoważyć w trzech zasadniczych wymiarach: środowiskowym, społecznym i gospodarczym. Koncepcja ta stanowi teoretyczną alternatywę dla globalizacji, która jest postrzegana jako proces „intensyfikacji oddziaływania na środowisko”. Zależność ta spowodowała, że w ostatnich dziesięcioleciach nastąpił poważny rozwój teorii ekonomicznych ujmujących wymogi środowiskowe w procesie gospodarowania, w ramach racjonalności działań, w wycenie komponentów środowiska przyrodniczego, w podejściu do dóbr wolnych, w mierzeniu dobrobytu, itd.<sup>6</sup>

Niewątpliwie, aby koncepcja zrównoważonego rozwoju była skuteczna, wymaga podejścia interdyscyplinarnego, charakteryzującego się dialogiem między naukami technicznymi, przyrodniczymi i społecznymi, jak również między przedstawicielami władzy, przedsiębiorców oraz osób prywatnych<sup>7</sup>.

## Koncepcja zrównoważonego transportu

J. Gadziński definiuje zrównoważony transport jako transport, który „dąży do zachowania właściwej równowagi (obecnie i w przyszłości) pomiędzy odpowiednią jakością środowiska przyrodniczego, ekonomiczną racjonalnością działalności transportowej, a także potrzebami i dążeniami społeczeństwa”<sup>8</sup>. Autor wskazuje również, że cele zrównoważonego transportu mogą być osiągnięte

---

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1971 ze zm.).

<sup>5</sup> Art. 3 pkt 50.

<sup>6</sup> E. Załoga, D. Milewski, *Zrównoważony rozwój transportu jako wyzwanie ekonomiczne*, Zeszyty Uniwersytetu Szczecińskiego, 2015, Nr 871, „Problemy Transportu i Logistyki”, Nr 30, s. 143.

<sup>7</sup> M. Sagan, *Instytucjonalne uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw a zrównoważony rozwój*, *Kwartalnik Nauk O Przedsiębiorstwie*, 2021, Nr 59(2), s. 28-29.

<sup>8</sup> J. Gadziński, *Rozwój transportu drogowego jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego – przykład aglomeracji poznańskiej*, „*Journal of Ecology and Health*”, 2011, Nr 15, s. 166.

przy pomocy nowych ekologicznych technologii transportowych, zwiększenia roli transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim oraz wzrostu znaczenia transportu kolejowego i wodnego w transporcie towarów<sup>9</sup>.

B. Pawłowska zauważa, że w literaturze dominują dwa podejścia do definiowania zrównoważonego transportu: wąski i szeroki. Wąskie ujęcie eksponuje aspekty środowiskowe równoważenia transportu, co odpowiada pojęciu „transportu zrównoważonego środowiskowo”. Z kolei szerokie ujęcie zrównoważonego transportu funkcjonuje w konwencji ładu zintegrowanego, czyli systemu transportowego, w którym przewóz osób i ładunków uwzględnia jednocześnie kryteria środowiskowe, społeczne i ekonomiczne<sup>10</sup>.

T. Borys podkreśla, że transport według nowego paradygmatu rozwoju wymaga równoważenia i samopodtrzymywania cech: społecznych, ekonomicznych i środowiskowych (rysunek 1). Cechy te ujawniają się w następujących kryteriach<sup>11</sup>:

- dostępności do usług transportowych zgodnej z wymogiem bezpieczeństwa zdrowotnego i ekologicznego (oddziaływania na ekosystemy) z uwzględnieniem zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej,
- efektywności ekonomicznej,
- ograniczania wpływu na środowisko (negatywnych efektów zewnętrznych) i wykorzystania przestrzeni (gruntów).

Z kolei J. Mielczarek-Mikołajów, analizując szczegółowo pojęcie zrównoważonego transportu, wskazuje na wymogi jakie taki transport powinien spełnić<sup>12</sup>.

Po pierwsze, powinien uwzględniać dostępność usług transportowych oraz być zgodny z wymogami bezpieczeństwa zdrowotnego oraz ekologicznego, z jednoczesnym uwzględnieniem zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej, z wykorzystaniem przestrzeni gruntów oraz koniecznością ograniczenia hałasu. Po drugie, zrównoważony transport ma na celu podnoszenie poziomu życia i bezpieczeństwa, preferencję komunikacji zbiorowej, uwzględnienie potrzeb

---

<sup>9</sup> Tamże, s. 166.

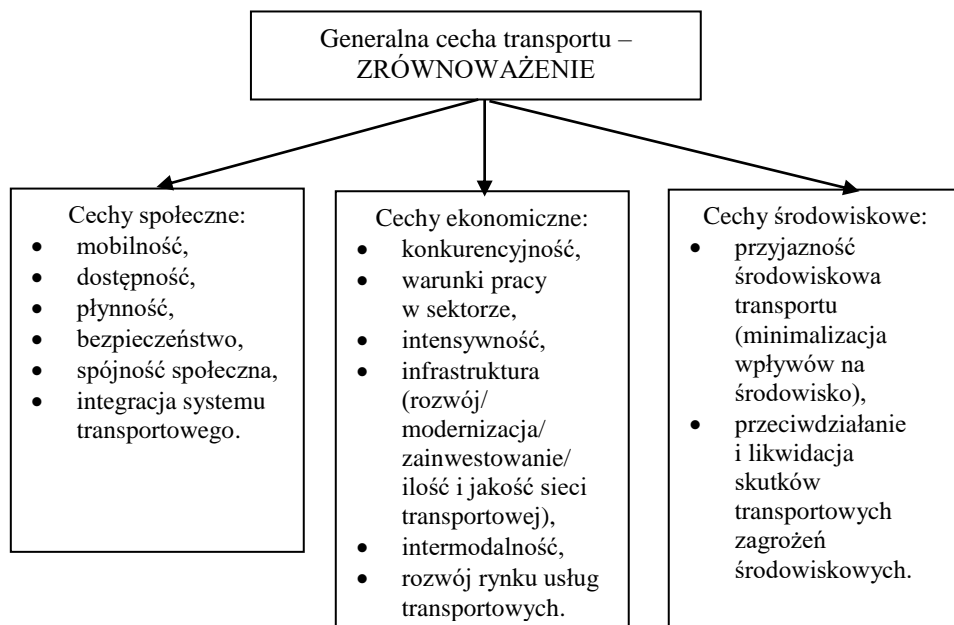
<sup>10</sup> B. Pawłowska, *Zrównoważony rozwój transportu jako przykład poprawy efektywności sektora*, „Folia Oeconomica 2” (313), 2015, ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS, s. 65.

<sup>11</sup> T. Borys, *Wybrane problemy metodologii pomiaru nowego paradygmatu rozwoju – polskie doświadczenia*, „Optimum. Studia Ekonomiczne”, 2014, Vol. 3 (69), Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, s. 15.

<sup>12</sup> J. Mielczarek-Mikołajów, *Zrównoważony transport w kontekście koncepcji smart administration*, (w:) *Ewolucja elektronicznej administracji publicznej*, red. P. Kusiak-Winter, J. Korczaka, Prace Naukowe Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2021, Nr 179, s. 176.

pieszych uczestników ruchu, a także promowanie roli społeczeństwa obywatelskiego. Po trzecie, zrównoważony transport nie powinien zagrażać zdrowiu ludzkiemu oraz ekosystemowi.

**Rysunek 1.** Równoważenie cech w zrównoważonym rozwoju transportu



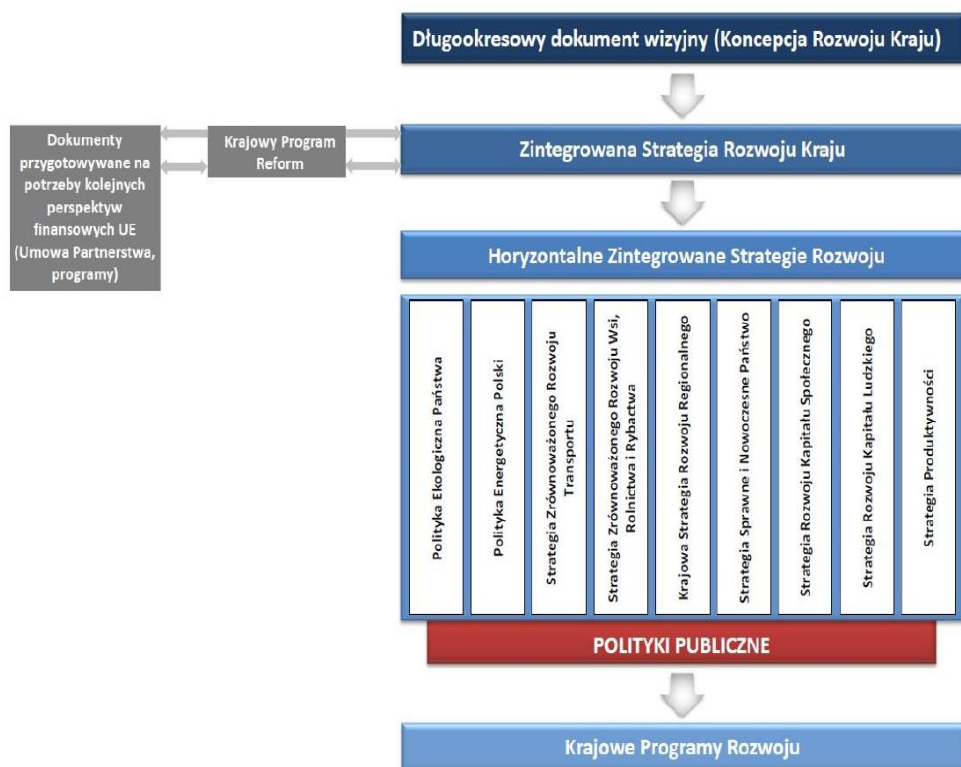
**Źródło:** B. Pawłowska, *Zrównoważony rozwój transportu jako przykład poprawy efektywności sektora*, „Folia Oeconomica 2” (313), 2015, ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS, s. 16.

Jak wynika z powyższego, koncepcja zrównoważonego transportu wymaga równoważenia celów społecznych, środowiskowych i ekonomicznych. Zrównoważony transport powinien zapewniać społeczeństwu mobilność, bezpieczeństwo oraz poprawę jakości życia. Transport ten nie powinien zagrażać ludzkiemu zdrowiu i środowisku naturalnemu m.in. przez ograniczanie emisji zanieczyszczeń oraz ograniczanie hałasu. Co więcej, zrównoważony transport musi ograniczać wykorzystanie ograniczonych zasobów naturalnych i zapewnić sprawiedliwy ich dostęp przyszłym pokoleniom np. przez promowanie transportu publicznego oraz wykorzystanie w transporcie odnawialnych źródeł energii. Zrównoważony transport wiąże się również z inwestycjami w infrastrukturę transportową, które pozwalają ograniczyć koszty oraz poprawić jakość usług transportowych.

## Dokumenty strategiczne dotyczące zrównoważonego rozwoju transportu – poziom krajowy

Na poziomie krajowym transport traktowany jest jako jeden z kluczowych filarów zrównoważonego rozwoju w Polsce. W dniu 24 września 2019 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* (dalej: SRT30), która zastąpiła obowiązującą *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku*. SRT30 jest jedną z dziewięciu Horyzontalnych Zintegrowanych Strategii Rozwoju, które mają prowadzić do realizacji celów określonych w Zintegrowanej Strategii Rozwoju Kraju (rysunek 2).

**Rysunek 2.** Miejsce Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu w Zintegrowanej Strategii Rozwoju Kraju



**Źródło:** Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019 r., s. 12.

Głównym celem STR2030 jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym<sup>13</sup>. Do realizacji celu głównego ma posłużyć realizacja sześciu kierunków interwencji<sup>14</sup>:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności.
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów.
5. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W strategii podkreśla się ważną rolę transportu w podnoszeniu konkurencyjności gospodarki kraju. Mają się do tego przyczynić inwestycje, które poprawią jakość infrastruktury technicznej oraz umożliwią integrację różnych kategorii sieci (np. węzły multimodalne, centra przesiadkowe, terminale cargo, systemy sterowania ruchem). Nowa i zmodernizowana infrastruktura powinna usprawnić i obniżyć koszty transportu pasażerskiego i towarowego, a także zwiększyć bezpieczeństwo ruchu we wszystkich gałęziach transportu.

Sprawnie działający system transportowy wymaga odpowiedniej organizacji i właściwego modelu zarządzania tym systemem. Niezbędna jest przy tym współpraca wszystkich zainteresowanych stron (administracji rządowej i samorządowej, organizatorów transportu publicznego, przewoźników, operatorów obiektów infrastruktury drogowej, itd.). W SRT2030 wskazano również, że powinien zostać utworzony podmiot odpowiedzialny za strategiczne planowanie transportu w kraju oraz nadzór nad gałęziowymi zarządcami infrastruktury transportowej mający na celu optymalną koordynację jego rozwoju.

W dużych aglomeracjach miejskich obserwowany jest problem znacznego zapotrzebowania na transport, a co za tym idzie, większego zatłoczenia dróg i parkingów, dużego hałasu komunikacyjnego oraz zanieczyszczenia środowiska naturalnego. W SRT 2030 zauważa się potrzebę dążenia do osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez stworzenie zachęt przyczyniających się do

<sup>13</sup> Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019 r., s. 13.

<sup>14</sup> Tamże, s. 14.

korzystania z transportu zbiorowego zamiast indywidualnego transportu (np. wspólny bilet różnymi środkami transportu miejskiego, uprzywilejowanie transportu publicznego), a także wzrost form podróży transportem niezmotoryzowanym i niskoemisyjnym (np. budowa systemów tankowania pojazdów niskoemisyjnych, budowa ścieżek rowerowych i pieszych, wrozenie zmian w systemie podatkowym premiujących zakup pojazdów z napędem elektrycznym).

Kolejnym problemem, który podejmuje strategia jest bezpieczeństwo transportu pasażerskiego i towarowego. W ciągu ostatnich 10 lat śmiertelność w wypadkach drogowych spadła o 50%. Niewątpliwie przyczynia się do tego lepsza i bezpieczniejsza infrastruktura, która przenosi ciężar obsługi ruchu drogowego z miast na obwodnice i drogi szybkiego ruchu. W dalszym ciągu jednak wysoki wskaźnik śmiertelności występuje w przypadku niechronionych uczestników ruchu, czyli pieszych i rowerzystów (na poziomie 40%). Dlatego przy rozbudowie dróg ważna jest separacja ruchu pojazdów od ruchu pieszych i rowerzystów. W kontekście bezpieczeństwa ważna jest również edukacja świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka oraz nadzór nad egzekwowaniem obowiązujących przepisów i zapobieganie ich nieprzestrzeganiu.

Kluczowym zagadnieniem podejmowanym w SRT2030 jest oczywiście ochrona środowiska naturalnego. Strategia wskazuje kierunki interwencji, które mają przyczynić się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń do atmosfery, zmian klimatu, wyczerpywania nieodnawialnych zasobów, zakłóceń w funkcjonowaniu ekosystemów oraz poziomu hałasu. Przykładami takich interwencji są: promowanie odpowiednich wzorców zachowań transportowych na rzecz zbiorowej mobilności, wspieranie tych rodzajów transportu, które mają najmniejsze oddziaływanie na środowisko, promowanie niskoemisyjnych środków transportu oraz elektromobilności, zwiększenie świadomości lokalnych społeczności.

W strategii podjęto również kwestię sposobu finansowania inwestycji transportowych. Według założeń STR2030 realizacja celów strategicznych będzie finansowana z następujących źródeł:

- krajowe środki publiczne (budżet państwa, budżety samorządowe, fundusze celowe,
- publiczne środki unijne i inne środki zagraniczne (fundusze strukturalne i inwestycyjne, programy i inicjatywy europejskie, zwrotne instrumenty finansowe, w tym kredyty),
- środki pozapubliczne (partnerstwo publiczno-prywatne, sektor bankowy).



Należy podkreślić, że inwestycje transportowe są kosztowne i nie kończą się po zakończeniu etapu inwestycyjnego, ale wymagają znacznych nakładów w trakcie eksploatacji oddanej do użytkowania infrastruktury. W związku z tym bardzo ważnym aspektem jest efektywność finansowania tych inwestycji. Ponadto w strategii zwrócono uwagę, że do roku 2023 (zgodnie z regułą n+3) dominującym źródłem finansowania będą fundusze strukturalne oraz krajowe środki publiczne. W kolejnej perspektywie programowania funduszy unijnych konieczne będzie przeniesienie ciężaru finansowania inwestycji na źródła krajowe (publiczne i prywatne).

## **Realizacja strategii zrównoważonego rozwoju w województwie zachodniopomorskim**

W województwie zachodniopomorskim strategia zrównoważonego rozwoju jest wdrażana za pomocą *Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2030*. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego określił w ramach tej strategii cztery cele strategiczne oraz 11 celów kierunkowych, które wyznaczają ścieżkę rozwoju dla całego regionu Pomorza Zachodniego.

Samorząd województwa zachodniopomorskiego również zwrócił uwagę na ważną rolę transportu w budowaniu potencjału rozwojowego. W ramach celu III. *Sprawnny samorząd* wyznaczył cel kierunkowy 3.3. *Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury*. Władze samorządowe podkreślają, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa w regionie oraz zwiększenia aktywności gospodarczej i turystycznej województwa za priorytetowej należy uznać zapewnienie dostępności komunikacyjnej, przede wszystkim poprzez sieć powiązań między największymi ośrodkami miejskimi regionu, a mianowicie Szczecina i Koszalina<sup>15</sup>.

Sposoby realizacji tego celu został doprecyzowany w *Polityce transportowej Województwa Zachodniopomorskiego* (dalej: PTWZ). Dokument ten określa sposoby realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych w zakresie transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego. Zasadniczym celem PTWZ jest poprawa dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez ograniczanie negatywnego wpływu na

---

<sup>15</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*, Szczecin 2021, s. 50.

środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu<sup>16</sup>. Do realizacji tego celu ma posłużyć sześć celów operacyjnych<sup>17</sup>:

1. Poprawa regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa przez rozbudowę sieci transportowej.
2. Zwiększenie udziału transportu lotniczego.
3. Rozwój transportu intermodalnego.
4. Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób.
5. Rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi komunikacji rowerowej.
6. Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej.

W PTWZ wskazano na potrzebę przeprowadzenia gruntownych inwestycji w infrastrukturę transportową polegające w szczególności na rozbudowie i modernizacji infrastruktury drogowej i kolejowej. Działania te powinny koncentrować się na zapewnieniu mobilności pomiędzy obszarami wiejskimi i miejskimi. W zakresie bezpieczeństwa mieszkańców oraz ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko za kluczowe uznano wyprowadzenie ruchu ciężkich pojazdów oraz przewozu ładunków niebezpiecznych z obszarów miejskich za pomocą obwodnic.

Kolejnym kierunkiem interwencji w polityce transportowej dla Pomorza Zachodniego jest zwiększenie udziału transportu lotniczego poprzez zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności portu lotniczego Szczecin – Goleniów. Cel ten powinien zostać zrealizowany poprzez innowacyjne rozwiązania podnoszące jakość obsługi pasażerów, rozbudowę infrastruktury lotniskowej i około lotniskowej.

W zakresie rozwoju transportu intermodalnego, czyli wykorzystującego do przewozu ładunków więcej niż jednego rodzaju transportu, jako preferowanymi gałęziami transportu w PTWZ wskazuje się żeglugę morską i śródlądową. Niezbędne przy tym są dobrze funkcjonujące porty morskie z rozbudowaną infrastrukturą dostępową oraz utworzoną sieć powiązań między żeglugą śródlądową i innymi gałęziami transportu.

Samorząd Województwa podkreśla również w PTWZ konieczność zwiększenia udziału transportu publicznego w przewozie pasażerskim, przy czym miałyby to nastąpić przez zwiększenie atrakcyjności regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego. Do tego celu miałyby przyczynić się takie inwestycje jak: zakup niskoemisyjnego taboru kolejowego, wdrożenie wspólnego biletu ważnego w różnych środkach komunikacji miejskiej, aplikacji

<sup>16</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego*, Szczecin 2021, s. 18.

<sup>17</sup> Tamże, s. 18.

mobilnej i systemu informacji pasażerskiej, budowa nowych i rewitalizacja niewykorzystanych odcinków linii kolejowych, budowa parkingów dla pojazdów w okolicach dworców kolejowych. Ponadto z perspektywy wykluczenia komunikacyjnego nieskomunikowanych miejscowości za kluczowe w polityce transportowej uznaje się wprowadzenie połączeń kolejowych na trasach dotychczas nieobsługiwanych, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów oraz dostosowanie rozkładów jazdy do wynikających potrzeb pasażerów.

W związku ze znacznym wzrostem popytu na indywidualny transport samochodowy i konsekwencje tego procesu towarzyszące, tj. wzrost zanieczyszczeń, hałasu oraz energii, w polityce transportowej uznano potrzebę ukierunkowania na rozwój alternatywnych środków transportowych. Według samorządu województwa rower miejski może być dobrą alternatywą dla transportu samochodowego i umożliwi skomunikowanie mieszkańców i turystów w aglomeracjach miejskich. Niestety sieć dróg publicznych nie zapewnia bezpiecznego poruszania się rowerem, dlatego konieczna jest budowa lokalnej infrastruktury dla obsługi ruchu rowerowego, która pozwoli połączyć sieć lokalnych tras rowerowych z trasami wojewódzkimi oraz zwiększy rowerowy ruch turystyczny.

W polityce transportowej podkreślono również potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jak wskazano w PTWZ większość wypadków śmiertelnych w transporcie to wypadki w transporcie drogowym (ponad 90%)<sup>18</sup>. W związku z tym konieczne są działania ukierunkowane na separację ruchu samochodowego od ruchu pieszych i rowerzystów. Ponadto niezbędne jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym przez modernizację skrzyżowań kolejowo-drogowych oraz wzmocnienie konstrukcji i nawierzchni na odcinkach dróg wojewódzkich.

## **Wydatki na transport w województwie zachodniopomorskim**

Celem badania była odpowiedź na pytanie: jaką wysokość wydatków przeznaczają samorządy w województwie zachodniopomorskim na transport? W tym celu posłużono się danymi statystycznymi pochodzącymi z Banku Danych Lokalnych. Zasięg czasowy badania obejmował 10 lat, tj. lata 2012-2021. Przedmiotem badań były wydatki uwzględniane w budżetach jednostek

---

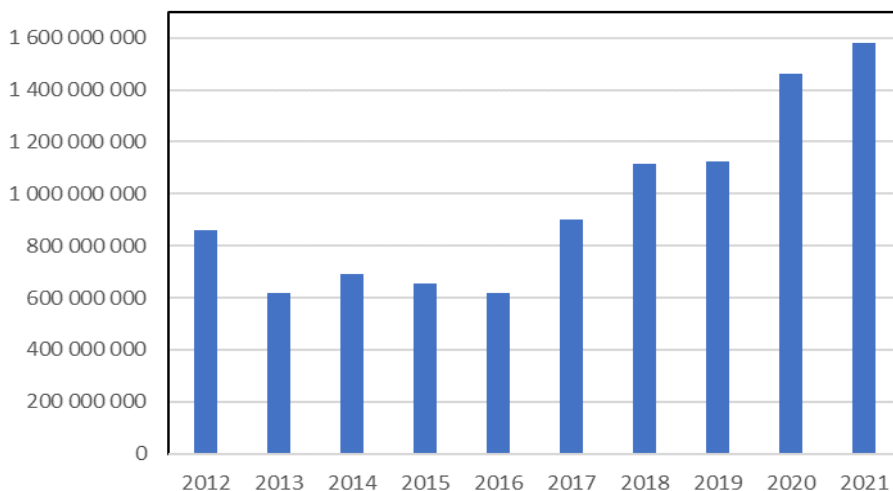
<sup>18</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego*, Szczecin 2021, s. 22.

samorządu terytorialnego w dziale 600 „Transport i łączność”. W analizie uwzględniono wydatki na:

- drogi publiczne wojewódzkie (rozdział 60013),
- drogi publiczne powiatowe (rozdział 60014),
- drogi publiczne w miastach na prawach powiatu (rozdział 60015),
- drogi publiczne gminne (rozdział 60016).

Na podstawie zebranych danych można stwierdzić, że w całym analizowanym okresie jednostki samorządu terytorialnego w województwie zachodniopomorskim wydały ze swoich budżetów łącznie około 9 mld 622 mln złotych. Biorąc pod uwagę wydatki ponoszone przez samorzady w poszczególnych latach (wykres 1), zaobserwować można systematyczny wzrost wydatków na transport, który został zapoczątkowany od 2017 roku. Przy czym największą dynamiką charakteryzowały się lata 2017/2016 (wzrost o 46% r/r) oraz 2020/2019 (wzrost o 30% r/r).

**Wykres 1.** Wydatki ogółem na transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2012-2021 (w zł)



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Z punktu widzenia rodzaju drogi, które finansowały poszczególne wydatki samorządów Pomorza Zachodniego najwięcej wydatków na transport dotyczyło gminnych dróg publicznych. W latach 2012-2021 suma wydatków zrealizowana w budżetach gmin na rozdział 60016 wynosiła około 3 mld 60 mln zł.

Na drugim miejscu ze względu na wysokość poniesionych wydatków na zadania związane z transportem i łącznością zajęły drogi publiczne w miastach na prawach powiatu (rozdział 60015). Łączna suma wydatków budżetowych na to zadanie w latach 2012-2021 wyniosła 2 mld 905 mln zł.

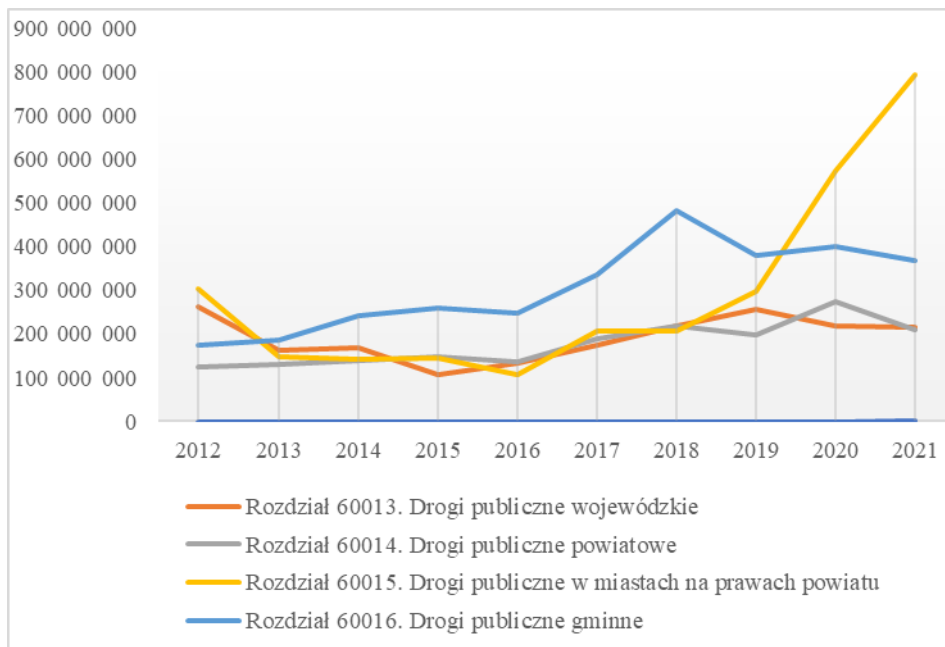
Na trzecim miejscu znalazły się drogi publiczne wojewódzkie (rozdział 60013). Suma wydatków zrealizowanych w budżecie województwa zachodniopomorskiego w badanych latach wyniosła około 1 mld 906 mln zł.

Nieco mniejszą kwotę na transport przeznaczały powiaty na drogi publiczne powiatowe. Według danych GUS suma wydatków poniesionych w latach 2012-2021 na zadanie wskazane w rozdziale 60014 wyniosła 1 mld 751 zł.

Rozkład wydatków na transport z podziałem na kategorie dróg publicznych w poszczególnych latach przedstawia wykres 2.

Jak można zauważyć, wydatki na drogi publiczne gminne z roku na rok systematycznie zwiększały się od 174 mln zł rocznie, aż do poziomu 334 mln zł rocznie w 2018 roku. Od 2019 roku obserwowany jest spadek wydatków na transport do poziomu 365 mln zł w 2021 roku.

**Wykres 2.** Wydatki na transport według podziału na kategorie dróg publicznych (w zł)



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych.

W przypadku dróg publicznych w miastach na prawach powiatu tendencja jest odwrotna. Od 2012 następuje spadek wartości wydatków na drogi w miastach powiatowych z poziomu 302 mln zł rocznie do 246 mln zł w roku 2016. Od 2017 roku obserwujemy systematyczny wzrost wydatków budżetowych na transport drogowy w miastach na prawach powiatu, przy czym jest on najbardziej widoczny od 2019 roku. Największą dynamiką charakteryzowały się lata 2020/2019 (wzrost o 94% r/r) oraz lata 2019/2018 (wzrost o 44% r/r). Największy roczny poziom wydatków na transport dla tej kategorii dróg osiągnięto w 2021 roku – 792 mln zł.

Podobną tendencją jak w przypadku dróg w miastach powiatowych cechują się drogi publiczne wojewódzkie. Od 2012 roku wydatki na drogi wojewódzkie zmniejszają się z poziomu 260 mln zł rocznie do poziomu 107 mln zł w 2015 roku. W kolejnych latach można zaobserwować wzrost wydatków na drogi wojewódzkie do poziomu 255 mln zł w 2019 roku. Największą dynamiką charakteryzowały się lata 2017/2016 (wzrost o 32% r/r). Od 2020 roku widoczna jest korekta (spadek) wydatków na transport do poziomu 214 mln zł w 2021 roku.

Wydatki na drogi publiczne powiatowe charakteryzowały się znaczną zmiennością. W latach 2012-2015 widoczny jest wzrost wydatków na transport z poziomu 124 mln zł do 145,5 mln zł rocznie. W latach 2015-2016 nastąpił spadek wydatków na drogi publiczne powiatowe o 8%. Następnie obserwujemy wzrost wydatków z poziomu 134 mln zł w 2016 roku do 215,5 mln zł w 2018 roku (największą dynamikę wzrostu odnotowano w latach 2017/2016 – 39% r/r). W 2019 roku wydatki na drogi powiatowe zmniejszyły się do poziomu 197 mln zł rocznie, aby w kolejnym roku wzrosnąć do poziomu 272 mln zł (dynamika wzrostu w latach 2020/2019 wyniosła 38%). W ostatnim roku analizy wydatki na drogi publiczne powiatowe wyniosły 209 mln zł (spadek dynamiki 23% r/r).

## Podsumowanie

Przeprowadzona kwerenda literatury oraz analiza strategii dotyczących problematyki zrównoważonego transportu pozwala stwierdzić, iż transport stanowi jeden z filarów zrównoważonego rozwoju i jest brany pod uwagę w planowaniu strategii rozwojowych na wszystkich szczeblach zarządzania.

Dla województwa zachodniopomorskiego została opracowana polityka transportowa, która wskazuje kierunki rozwoju sektora transportu nawiązując jednocześnie do koncepcji zrównoważonego rozwoju. Warto przy tym podkreślić, że przygotowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego bierze pod uwagę nie tylko krajową strategię

zrównoważonego transportu, ale również specyfikę sektora transportowego regionu Pomorza Zachodniego.

Analiza wydatków wykazała poziom wydatków budżetowych na drogi publiczne w zależności od klasyfikacji budżetowej. Spośród przedstawionych wyników warto zauważyć, że najwięcej wydatków samorządy przeznaczają na drogi publiczne gminne. W latach 2012-2021 była to pula wszystkich środków przeznaczonych na transport w województwie zachodniopomorskim.

Znaczący spadek wydatków na transport odnotowano w latach 2015-2016, czyli w okresie, w którym wyczerpane zostały fundusze unijne z perspektywy 2007-2013 (zgodnie z regułą n+3). Wskazuje to na silne powiązanie inwestycji transportowych z finansowaniem z UE. W strategii krajowej dotyczącej transportu wskazuje się na potrzebę poszukiwania innych źródeł finansowania tego typu inwestycji (np. z sektora prywatnego oraz partnerstwa publiczno-prawnego) ze względu na możliwość ograniczenia możliwości pozyskiwania dotacji unijnych w kolejnych perspektywach finansowych.

## Bibliografia

1. *Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju – implementacja w Polsce*; [http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL\\_pl-5.pdf](http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf) (dostęp: październik 2022).
2. Bank Danych Lokalnych (GUS).
3. Borys T., *Wybrane problemy metodologii pomiaru nowego paradygmatu rozwoju – polskie doświadczenia*, „Optimum. Studia Ekonomiczne”, 2014, Vol. 3 (69), Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku.
4. *Emisje CO<sub>2</sub> z samochodów: fakty i liczby*; <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samochodow-fakty-i-liczby-infografiki> (dostęp: 19.11.2022).
5. Gadziński J., *Rozwój transportu drogowego jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego – przykład aglomeracji poznańskiej*, „Journal of Ecology and Health”, 2011, Nr 15.
6. *Historia literatury rosyjskiej XX wieku*, praca zbiorowa pod red. A. Drawicza, Warszawa 1997.
7. Kotarbiński T., *Traktat o dobrej robocie*, PWN, Warszawa 1965.
8. Mielczarek-Mikołajów J., *Zrównoważony transport w kontekście koncepcji smart administration*, (w:) *Ewolucja elektronicznej administracji publicznej*, red. P. Kusiak-Winter, J. Korczaka, Prace Naukowe Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2021, Nr 179.

9. Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019.
10. Pawłowska B., *Zrównoważony rozwój transportu jako przykład poprawy efektywności sektora*, „Folia Oeconomica 2” (313), 2015, ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS.
11. Sagan M., *Instytucjonalne uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw a zrównoważony rozwój*, *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, 2021, Nr 59(2), s. 28-29.
12. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego*, Szczecin 2021.
13. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*, Szczecin 2021.
14. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1971 ze zm.).
15. Załoga E., Milewski D., *Zrównoważony rozwój transportu jako wyzwanie ekonomiczne*, *Zeszyty Uniwersytetu Szczecińskiego*, 2015. Nr 871, „Problemy Transportu i Logistyki”, Nr 30.

## **INVESTMENTS IN TRANSPORT IN THE WEST POMERANIAN VOIVODESHIP IN THE ASPECT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

*Abstract:* The aim of the article is to present the concept of sustainable transport in the context of strategic documents functioning at the national and regional level and to analyze transport expenditures in the budgets of local governments of the Zachodniopomorskie Voivodship in 2012-2021. The article attempts to answer two research questions: 1. Is transport taken into account by decision-makers at the government and regional level as an important element of sustainable development? 2. What is the value of budget expenditures that local governments of the Zachodniopomorskie Voivodship spend on transport?

*Keywords:* sustainable development, sustainable transport, strategy, investments, local governments.