

## 14. PODSUMOWANIE. WNIOSKI KOŃCOWE

W prezentowanej książce dokonany został przegląd metod oceny przestrzennych efektów inwestycji oraz projektów transportowych. Zilustrowano je przykładami, przede wszystkim z poziomu regionalnego. Mają one zarówno wartość ogólną i dydaktyczną, jak też mogą stanowić konkretną wskazówkę przy opracowywaniu obecnie powstających dokumentów strategicznych w transporcie. Kolejny okres programowania UE (2021-2027) dopiero się rozpoczyna. Poszczególne Programy Operacyjne (w tym programy regionalne) znajdują się jeszcze w fazie negocjacyjnej. Dlatego propozycje metodyczne zawarte w tym tomie Studiów mogą być pomocne przy prawidłowym dopracowaniu treści nowych dokumentów (takich jak Regionalne Plany Transportowe), a z pewnością przy ich obligatoryjnej aktualizacji w połowie okresu programowania. Z pewnością mogą dostarczyć podstaw do formułowania list inwestycyjnych oraz priorytetyzacji konkretnych działań.

Niezależnie od stwierdzeń zawartych w poszczególnych rozdziałach całość zebranego materiału pozwala na sformułowanie kilku komentarzy podsumowujących. Przedstawiono je poniżej w kilku punktach.

W warunkach polskich efektywna polityka transportowa wymaga działań wieloszczegółowych. Z punktu widzenia integracji gałęziowej, stymulowania zmian modalnych, a także koordynacji transportu publicznego, wydaje się, że szczególna rola przypada poziomowi regionalnemu. Systemy transportowe mogą domykać się w układach regionalnych. Ponadto z poziomu województwa możliwe jest koordynowanie inwestycji i innych działań w układach funkcjonalnych (obszarach metropolitalnych, miejskich obszarach funkcjonalnych, obszarach zagrożonych trwałą marginalizacją i innych). Można też oczekiwać, że zakres przestrzenny stref integrowania polityki transportowej będzie się raczej zwiększał w kolejnych latach.

Dynamika zmian w popycie na przewozy oraz rosnąca polaryzacja w rozwoju gospodarczym i jakości życia powodują, że polityka transportowa musi być terytorialnie elastyczna. Powinna być w miarę możliwości oderwana od sztywnych granic administracyjnych, podążając za zmieniającymi się układami powiązań funkcjonalnych w przestrzeni. Aby to było możliwe, zwiększenia wymaga zasób danych zbieranych w układach powiązań i przepływów. Obecne systemy statystyki publicznej (zarówno polskiej, jak i międzynarodowej, w tym Eurostat) w bardzo ograniczonym stopniu dysponują takimi danymi.

Oparcie inwestycji i organizacji transportu na mierzalnych wskaźnikach relacji oraz na miarach dostępności transportowej pozwala na jej ocenę nie tylko przez pryzmat

popytu (aktualnych lub prognozowanych przewozów), ale także z punktu widzenia celów polityki regionalnej (polityki spójności). Daje to możliwość, aby była ona bardziej kreująca niż reaktywna względem zmieniającej się rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Ponadto znajomość danych o przepływach w układzie macierzowym pozwala na znacznie precyzyjniejsze modelowanie ruchu, niż wówczas, gdy jest ono oparte na układzie produkcja – atrakcja.

Transport powinien być postrzegany jako usługa publiczna, a zarazem dobro wspólne, co jednak nie oznacza, że pod pojęciem tym kryje się wyłącznie transport zbiorowy. Dotyczy ono raczej całego multimodalnego systemu transportowego, w tym indywidualnego. Obejmuje również infrastrukturę. Dlatego polityka transportowa powinna być maksymalnie zintegrowana z polityką w zakresie dostarczania usług publicznych, gdyż wspólnie stanowią one o jakości życia.

Zarejestrowane w badaniach dostępności domykanie sieci podstawowych powiązań drogowych i kolejowych będzie prowadziło do zakończenia (w perspektywie 10 lat) długiego na blisko ćwierć wieku okresu, w którym dostępność transportowa wszystkich jednostek szczebla lokalnego w Polsce wyłącznie rosła. W dłuższej perspektywie zmiany mogą już być negatywne, co będzie po części efektem postępującego kryzysu demograficznego oraz trudności w przełamaniu obecnej koncentracji wytwarzania produktu krajowego. Dostępność niektórych depopulacyjnych i słabo rozwiniętych obszarów peryferyjnych zacznie maleć. Odpowiedzią ze strony polityki transportowej musi być wówczas zmiana skali geograficznej analiz ewaluacyjnych oraz zastosowanie alternatywnych wskaźników, np. miar dostępności do usług pożytku publicznego, co pozwoli na ocenę inwestycji i działań organizacyjnych z punktu widzenia jakości życia mieszkańców.

Podsumowując rozważania na temat zawartości terytorialnych dokumentów transportowych (takich, jak np. regionalny plan transportowy) można przyjąć, że takie dokumenty nowej generacji powinny spełniać następujące ogólne zasady:

- jasno zdefiniowany zakres diagnozy ograniczonej do zagadnień związanych z polityką transportową;
- kompleksowość ujęcia, obejmującą także elementy pozostające w gestii władz centralnych oraz samorządu lokalnego;
- powiązanie horyzontalne z dokumentami obowiązującymi w sąsiednich jednostkach;
- innowacyjność wskaźników (w tym wskaźników dostępności przestrzennej);
- analizę przestrzenną opartą na GIS;
- analizę popytowa opartą na badaniach macierzowych oraz generatorach ruchu;
- modelowanie ruchu wykonane jedynie wówczas, gdy można je zasilić wiarygodnymi danymi (w tym danymi o przyszłych, planowanych inwestycjach i działaniach organizacyjnych);
- jasno sprecyzowaną ścieżkę dojścia do zdefiniowania celów, wariantów planistycznych oraz konkretnych działań i kryteriów wyboru projektów;
- zapewnienie udziału lokalnych interesariuszy w tworzeniu Planu (panel ekspertów, ankiety);
- jasno skonstruowane zasady monitoringu.