

Janusz Lech Siemiński

**INFRASTRUKTURA
W PLANOWANIU PRZESTRZENNYM POLSKI
(UWAGI DO „EKSPERCKIEGO PROJEKTU KONCEPCJI
PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU –
DO ROKU 2033)**

***INFRASTRUCTURE IN SPATIAL PLANNING OF POLAND
(COMMENTS ON THE “EXPERT PROJECT
OF SPATIAL MANAGEMENT OF THE COUNTRY
UNTIL 2033 CONCEPT”)***

Streszczenie

Infrastruktura stanowi część integralną każdego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym i planu krajowego. Można nawet twierdzić, że stanowi „kręgosłup” struktury przestrzennej całego kraju. Nie inaczej jest w „Projekcie koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033” opracowanej przez zespół geografów, głównie z Instytutu Geografii PAN w Warszawie oraz ekonomistów z Łodzi, Gdańska i Warszawy. „Projekt...”, w tytule poprzedzony stwierdzeniem – „ekspercki”, zasługuje na uwagę m.in. ze względu na fakt, że jest druga kolejna próba zmiany „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, która została przyjęta przez Sejm w 2001 roku – opublikowana w „Monitorze Polskim” Nr 26, poz. 432, w dniu 16 sierpnia 2001 r. Oznacza to, że ta „Koncepcja... z 2001 r.” obowiązuje dotychczas. W roku 2005 została podjęta pierwsza próba zmiany ww. „Koncepcji...”, pod nazwą „Zaktualizowana koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju” [RCSS, wrzesień 2005], znana z publikacji, która jednak nie została przyjęta i wycofana z Sejmu R.P. W obu próbach zwraca uwagę fakt pominięcia w tytule (ale nie tylko w tytule) terminu „polityka” (!). Analizę i ocenę „Eksperckiego Projektu... z grudnia 2008r. autor przedstawił w artykule opublikowanym z nr 5/2009 „Infrastruktury i ekologii terenów wiejskich”. W artykule niniejszym autor skoncentrował się na ocenie **infrastruktury** z „Eksperckim Projekcie...”, nie tylko ze względu na fakt, że sami autorzy przy-

wiążącą ogromne znaczenie do tego elementu struktury przestrzennej Polski, ale przede wszystkim ze względu na sposób ujęcia tego zagadnienia w całości „Eksperckiego Projektu Koncepcji...”, z 2008 r.”. W ocenie tej wskazuje się na pozytyw, ale i negatywy tego „Projektu...”, a w tym (niestety) liczne usterki, a nawet braki. Czy ta nader krytyczna opinia jest słuszna muszą to osądzić sami Czytelnicy.

Summary

Infrastructure constitutes an integral part of each spatial management plan, including the national plan. It may be even stated that it provides the “backbone” of the spatial structure of the whole country. It is the same in the “Project of spatial management of the country until 2033 concept” developed by a team of geographers from the Institute of Geography, PAS in Warsaw and economists from Łódź, Gdańsk and Warsaw. The “Project”, preceded by the word “expert” in its title deserves attention, among others due to the fact that it is a second attempt at changing the “The concept of the country spatial management policy”, which was adopted by Polish Parliament (Sejm) in 2001 and published in Monitor Polski No. 26 item 432, dated 16 August 2001. It means that the “Concept...” developed in 2001 is still effective. The first attempt at changing the “Concept...” entitled “Updated concept of the country spatial management” [RCSS, September 2005] was made in 2005 and published, however it was not accepted by Polish Parliament (Sejm) and has been abandoned. It is noticeable that the word “policy” has been omitted (!) in the title (and not only there) in both publications. The Author presented the analysis and assessment of the “Expert project... of December 2008” in his article published in “Infrastructure and Ecology of Rural Areas “ No.5/2009. In the presented article the Author focused on an evaluation of the infrastructure as seen in the “Expert project...”, not only because the authors themselves attach great importance to this element of spatial structure in Poland, but primarily because of the approach to this issue as a whole in the “Expert project...” version of 2008. Both positive and negative aspects of this project were pointed out in this assessment, including (unfortunately) numerous faults and even omissions. Readers themselves should decide whether this very critical opinion is right.

WPROWADZENIE

Nie trzeba udowadniać, że między strukturą funkcjonalno-przestrzenną a infrastrukturą (techniczną i społeczną) istnieje związek bardzo silny. System osadniczy w Polsce ma charakter hierarchiczny. Tej hierarchii osadnictwa nie sposób dopatrzeć się w „Eksperckim Projekcie...” np. na mapie nr 6 pt.: „Obecna sieć osadnicza”. I tak podział na ośrodki krajowe i ponadregionalne odnosi się tylko do części ośrodków. Pozostałe miasta wojewódzkie uznaje się za regionalne itd. Otóż taki podział ma co najmniej charakter dyskusyjny, zwłaszcza że nie wyznaczono i nie nazwano miast tzw. subregionalnych. W tekście autorzy posługują się nazewnictwem bardzo różnym – i tak dla przykładu: „duże miasta”; „największe ośrodki miejskie”; „metropolie”; „średnie

miasta”; „małe miasta”, nigdzie ich jednak nie definiując. W części diagnostycznej, która stanowi 2/3 „Eksperckiego Projektu...”, nie podane są także relacje między tymi ośrodkami. Lista ośrodków, określonych jako „akademickie” została zaniżona itd. W „Eksperckim Projekcie, 2008” zwraca uwagę brak diagnozy w zakresie infrastruktury społecznej (ograniczenie się do „usług szkolnictwa wyższego” jest zbyt dużym uproszczeniem). Tu trzeba podkreślić, że problematykę dziedzictwa kulturowego kraju, tak ważną dla Polski, potraktowano zupełnie marginalnie (uwaga ta odnosi się także do zapisów w dziale pt.: „Cele strategiczne”). W tym artykule eksponuje się infrastrukturę techniczną ze względu na charakter, tematykę i profil czasopisma. Dlatego zostaną przedstawione zagadnienia kluczowe ze szczególnym uwzględnieniem szczebla lokalnego. Albo inaczej – widzenia problematyki infrastruktury technicznej niejako „od dołu” – tzn. od poziomu lokalnego.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA – UWAGI OGÓLNE

Informacje dot. tej infrastruktury są podane w dwóch miejscach – diagnoza stanu... zagospodarowania kraju i kierunków jego przekształceń...” oraz w części V/3 pt.: „Układ głównych sieci infrastruktury” (uwaga: rozdz. V odnosi się do przestrzennego zagospodarowania Polski w perspektywie 2033 r.). W „diagnozie stanu...” zwraca się uwagę nie na układ i strukturę przestrzenną infrastruktury, a na „zasadnicze zmiany warunków funkcjonowania infrastruktury transportowej w Polsce” (w związku z członkostwem Polski w UE i czynnikami globalnymi). Stwierdza się następnie, że przez cały okres „transformacji” wzrosło znaczenie transportu drogowego kosztem kolejowego. Udział przewozów samochodowych w ruchu pasażerskim sięga już ok. 90%. W części perspektywicznej stwierdza się natomiast, że ten transport (drogowy) nadal zachowa rolę dominującą w przewozach towarowych i pasażerskich (str. 155), pomimo „stale rosnących kosztów energii” (str. 154). Rzeczą oczywistą jest, że „Ekspercki Projekt, 2008” odnosi się do „układu głównych sieci infrastruktury”. Trzeba jednak dodać, że przede wszystkim transportu, z wyraźnym akcentem na transport drogowy (w skali kraju).

Dalej wprowadza się pojęcie tzw. „Centralnego Sześciokąta”, stwierdzając, że „w pierwszej kolejności” będą to – „powiązania drogowe po obwodzie” tegoż oraz „pomiędzy głównymi ośrodkami krajowymi a sąsiednimi zagranicznymi”. Drugim pojęciem są połączenia „drogami ruchu bezkolizyjnego” (w skrócie DRB) oraz KWP czyli „szybkimi kolejami dużych prędkości”. Następna informacja dotyczy powiązań „I rzędu”, „II rzędu” i „III rzędu” między najważniejszymi ośrodkami osadniczymi w Polsce. Zakłada się, że w sposób zasadniczy zwiększy się integracja poszczególnych rodzajów transportu, w tym „szczególnie drogowego i szynowego” (systemy kombinowane w transporcie towarów i *park and ride* (w przewozach pasażerskich) oraz lotniczego i kolejo-

wego (np. ośrodki będące węzłami powiązań BĘDĄ (!) systemy zaawansowane typu ITS (*intelligent transport systems*) zwiększające efektywność w ruchu drogowym, kolejowym, lotniczym i żegludze. W roku 2033 BĘDZIE funkcjonować KWP, czyli kolej wielkich prędkości (250–300 km/h), uzupełniona liniami zmodernizowanymi do prędkości ponad 160 km/h (w ruchu pasażerskim), a w ruchu towarowym „uzupełnieniem BĘDĄ szlaki zmodernizowane do prędkości 120 km/h”.

Na uwagę zasługuje zapis następujący „Ewentualny rozwój regionalnych linii kolejowych (poza strefami dojazdów do obszarów funkcjonalnych dużych i średnich ośrodków) BĘDZIE uzależniony od polityki transportowej i możliwości budżetowych samorządów wojewódzkich, a także od zaangażowania kapitału prywatnego”. Istotna jest wzmianka o tym, że „wszystkie duże ośrodki miejskie BĘDĄ obsługiwane przez międzynarodowe porty lotnicze (mapa 24, ale tej mapy nie ma). Dalej – „przyjmuje się, że żegluga śródlądowa BĘDZIE alternatywnym (ale nie konkurencyjnym) sposobem przewozu towarów na drodze wodnej Odry” (tylko Odry) oraz, że „wykorzystanie transportowe innych dróg wodnych BĘDZIE miało znaczenie wyłącznie w turystyce”. W „żegludze morskiej nadal BĘDZIE” wzrastać znaczenie przewozów bałtyckich” (tu wprowadza się pojęcie „autostrad morskich”). Dużą wagę przywiązuje się do „rozwiązań instytucjonalnych” i do wspomnianej „większej integracji systemów transportowych”, ale w „obszarach funkcjonalnych”, co ma obejmować największe miasta, ale także „ośrodki średniej wielkości” oraz niektóre inne obszary „o wysokiej spójności funkcjonalnej (np. turystyczne)”. W tych miastach największych „podstawą transportu publicznego BĘDZIE system komunikacji szynowej bezkolizyjnej względem układu drogowego” (w strefie wewnętrznej). W strefie zaś zewnętrznej (obszary podmiejskie) BĘDĄ to koleje podmiejskie. W miastach dużych i średnich oraz na obszarach turystycznych „BĘDĄ funkcjonować systemy dróg rowerowych”, jak i „ciągów pieszych”. Tyle co do układu transportowego. Informacje dot. innych systemów infrastruktury odnoszą się do „usług teleinformatycznych” – tu stwierdza się, że podstawą telefonii BĘDĄ sieci bezprzewodowe”. Tam znajduje się też informacja dot. obszarów wiejskich, zawarta w stwierdzeniu, że „szerokopasmowy dostęp do Internetu BĘDZIE powszechny...”, co „wpłynie znacząco na dostęp do usług finansowych, handlowych, a także edukacyjnych i medycznych”. Wreszcie ostatnia informacja (dot. infrastruktury) odnosi się do „wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną i paliwa płynne i gazowe”. Tu bardzo ważne są dwa stwierdzenia:

– do roku 2015 Polska nie wypełni założeń europejskiego pakietu klimatyczno-energetycznego oraz, że ten fakt spowoduje,

– znaczący wzrosty cen energii, który „może przełożyć się na spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego” (odwołanie się do mapy jest tu bezprzedmiotowe, bo jej nie ma).

Dalej stwierdza się, że „zagrożony BĘDZIE rozwój regionów zdominowanych przez energochłonne gałęzie przemysłu”. W latach 2008–2015 „w zakresie OZE” nastąpi rozbudowa „lądowej energetyki wiatrowej oraz opartej na spalaniu biomasy”. Energetyka wiatrowa ma dalej rozwijać się dynamicznie do roku 2020, ale „priorytetowe znaczenie BĘDĄ miały względy minimalizacji ryzyka utraty bezpieczeństwa zasilania w energię”. Następnie dodaje się, że „po roku 2015 rozpocznie się też budowa pierwszej, a potem kolejnych elektrowni jądrowych”. Energetyka jądrowa oraz OZE (tu jest błąd w tekście) „BĘDĄ rozwijane w sposób równoprawny i komplementarny”. W tym też fragmencie tekstu stawia się znak równości między OZE a energetyką rozproszoną, co jest pewnym uproszczeniem. Pomija się w zupełności tak istotną w OZE geotermię i energetykę solarną.

W zasadzie są to wszystkie informacje (w tym dziale) odnoszące się do szeroko pojmowanej infrastruktury technicznej w perspektywie roku 2033. Pozwala to wyrobić sobie pogląd na miejsce infrastruktury w strukturze przestrzennej kraju w perspektywie tego roku.

W „Eksperckim Projekcie, 2008” uwaga skoncentrowana jest na problemach instytucjonalnych i organizacyjnych, a nie na przestrzennych, co odzwierciedla punkt widzenia resortów, z którymi konsultowano zagadnienia infrastruktury transportowej i energetycznej (pominięto problematykę gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami).

Skala opracowania (cały kraj) zmusza do eksponowania problemów w makroskali, co jest w pełni zrozumiałe. Brak jednak odniesień do sytuacji w mikroskali, tzn. np. zasad kształtowania układu drogowego w miastach małych, na obszarach wiejskich, w gminach, w których mankamenty obecnego układu drogowego są najdotkliwsze dla społeczności lokalnych. W odniesieniu do infrastruktury energetycznej podkreśla się stały wzrost cen energii, ale to nie pociąga za sobą działań strategicznych, poza informacją o konieczności budowy – znów – elektrowni atomowych. Chodzi o to, że na całym świecie rozwija się OZE, a dynamika wzrostu wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych musi imponować. W tym kontekście szczególnie zastanawiające jest pominięcie energetyki geotermalnej jako niezwykle istotnego elementu OZE, a przecież Polska jest w Europie prawdziwą potęgą jeśli chodzi o zasoby wód geotermalnych. Autorzy „Eksperckiego Projektu, 2008” słusznie akcentują fakt, że gospodarka przyszłości BĘDZIE bazować na wiedzy. Skoro tak, to dlaczego pomija się całą sferę określaną jako B + R, np. w odniesieniu do szeroko rozumianej infrastruktury. Słusznie też eksponuje się niezwykle ważną rolę jaką przypisuje się infrastrukturze w kształtowaniu układu przestrzennego kraju. Sposób jej ujęcia w „Eksperckim Projekcie, 2008” wskazuje jednak na powielanie sugestii UE w tym względzie i uleganie naciskom Brukseli.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA – UWAGI SZCZEGÓŁOWE

Infrastruktura transportowa. Najbardziej charakterystyczna jest infrastruktura transportowa. Zajmuje ona najwięcej miejsca w tekście „Koncepcji 2008”. Z informacji uzyskanych od samych autorów wynika, że dane dot. rozwoju dróg uzyskano z GDDKiA, a układu kolejowego z dyrekcji PKP. Nie jest to zatem wizja rozwoju dróg i kolei, a projekcja instytucji zajmujących się infrastrukturą transportową (niejako resortowa), przykrojona do możliwości aktualnych tych instytucji. Odnośnie infrastruktury żeglugi sytuacja jest podobna. Odnotowano „szybki spadek przeładunków w polskich portach morskich” (okres lat 90.), z zaznaczeniem pewnej poprawy po roku 2000. Odnotowano też wzrost ruchu w terminalach promowych Gdańska, Gdyni i Świnoujścia, a ponadto „pewną (!) modernizację portów”. Dalsze prace modernizacyjne są tam planowane na „okres finansowania 2007–2013”, a więc w zależności od UE i tylko do 2013 r. Żegludze śródlądowej poświęcone są zaledwie 3 zdania dot. „...stopniowego zanikania tej żeglugi na Odrze Dolnej (w tym obsługa Berlina!) i Górnej (Kanał Gliwicki–Wrocław). Na innych szlakach żegluga ta ma mieć znaczenie lokalne w ruchu turystycznym. Dużo miejsca za to przeznaczono na opis „zróznicowania dostępności przestrzennej w roku 2008 i 2013” (dostępność czasowa drogami kołowymi i koleją do Warszawy w tych latach) oraz dostępność czasowa do ośrodków wojewódzkich (patrz też mapy). W odniesieniu do infrastruktury lotniczej ograniczono się do kilku kwestii:

- wyliczenia lotnisk czynnych (50), w tym z obsługą pasażerską (11);
- stwierdzenia, że „większość obiektów istniejących (portów) znajduje się w stanie modernizacji, a „starania o utrzymanie nowych portów lotniczych, m.in. w Polsce Wschodniej przebiegają o wiele wolniej; charakterystyczne jest stwierdzenie, że:
 - „Dynamiczny rozwój rynku powoduje w tych warunkach silne przeciążenie infrastruktury...” oraz
 - „Problemem jest także „złe skomunikowanie lotnisk” z „systemami (!) transportu lądowego, w tym przede wszystkim z koleją”, co (zdaniem autorów) „powinno ulec poprawie” (!), „w następstwie inwestycji przewidzianych w Programach Operacyjnych na lata 2007–2013” (z funduszy UE), a więc do roku 2013, a nie docelowo tzn. do roku 2033?

Infrastruktura telekomunikacyjna. Telefonii stacjonarnej notuje „pewną” stabilizację na poziomie ok. 11,0 mln. abonentów, podczas gdy komórkowa – odwrotnie – wzrost dynamiczny (w latach 2000–2006 wzrost z 6,7 do 36,8 mln.). Odnotowano też wzrost liczby abonentów telewizji kablowej, spowolniony obecnie konkurencją ze strony telewizji cyfrowej. Dostęp do Internetu nadal jest na poziomie niskim. Zwrócono też uwagę na obszary wiejskie i tzw. „wykluczenie cyfrowe” (są to obszary poza sieciami teleinformatycznymi), co ma wymiar społeczny (np. niskie dochody) i tylko tyle.

Infrastruktura energetyczna. Dla rozwoju przestrzennego ta infrastruktura ma znaczenie kluczowe, ale w tekście jest postrzegana w „wymiarze globalnym, europejskim i krajowym”. Tu zwraca się uwagę m.in. na „długookresowy wzrost cen nośników energii”; „restrykcyjną politykę UE w zakresie ograniczania emisji CO₂”; „brak spójnej polityki energetycznej UE”; „brak dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia w paliwa płynne i gazowe”; „nieprawidłowości w rozmieszczeniu elektrowni” oraz „sieci przesyłowych energii” itd., a więc sprawy znane od bardzo wielu lat, które również od wielu lat nie ulegają zmianie. Trudno zgodzić się z tezą, że „mamy ograniczony potencjał odnawialnych źródeł energii”, które (te co są, istotnie są) „wykorzystywane niedostatecznie”. Dalej podane są znane dane statystyczne np.: mocy elektrowni polskich, zużycie gazu (najniższe w Europie) itd.

Infrastruktura militarna. Ten fragment ogranicza się do wyliczenia poligonów lądowych i morskich oraz lotnisk, z zaznaczeniem, że koncentrują się one w Polsce Płn. i Zach. Stwierdza się też, że „w sąsiedztwie terenów i obiektów wojskowych występują konflikty przestrzenne...” (związane z ich uciążliwością).

Infrastruktura mieszkalnictwa. Odnosi się do „sektora mieszkalnictwa”, który podlega głębokim przemianom strukturalnym i własnościowym. Stwierdza się m.in., że „brak ciągłości w polityce mieszkaniowej państwa”. Dalej – „brak mechanizmów systemowych wsparcia pozwalających na uzbrajanie terenów pod budownictwo mieszkaniowe”. Trudno się zgodzić np. ze stwierdzeniami, że wszystkiemu winien jest „niespójny system planistyczny”, że „przyczynia się (z brakiem właściwej polityki mieszkaniowej) do ...niekontrolowanej urbanizacji, dewastacji krajobrazu, obciążania społeczności nadmiernymi kosztami społecznymi z tytułu zaspokajania potrzeb mieszkaniowych”. Odpowiedzialność za taki stan rzeczy ponosi nie „system planistyczny” (bo tego nie ma), a polityka władz centralnych. Bardzo ważna jest informacja, która zamyka tę część rozważań, cyt.: „do roku 2033 nie przewiduje się bezpośredniego zaangażowania państwa w politykę miejską...”!!!

ZAMIAST KOMENTARZA

W charakterystyce infrastruktury zabrakło infrastruktury wodno-ściekowej i gospodarki odpadami (zastąpiły je infrastruktura militarna i mieszkalnictwa ?). Informacje przedstawione pozwalają na analizę i ocenę tej problematyki oraz wyrobienia sobie stanowiska w tej kwestii. Sam sposób ujęcia „infrastruktury” w „Eksperckim Projekcie, 2008” wskazuje pewną ogólnikowość i unikanie konkretnych faktów. Oznacza to, że odbiega od tego czego można by oczekiwać po dokumencie tej rangi, pomijając błędy, którymi są np.:

- błędna numeracja korytarzy transportowych,
- pominięcie szerokotorowej linii LHS (od granicy państwa do Sławkowa),

- pominięto lotnisko Jasionka w Rzeszowie, a port w Gdyni zaliczono do Polski Wschodniej,
- brak magistrali światłowodowych (o znaczeniu krajowym),
- zlekceważenie ogromnych zasobów geotermalnych i wynikających w tego możliwości rozwoju energetyki oraz innych OZE,
- spłylenie informacji dot. infrastruktury militarnej,
- akcentowanie mniemań typu: „zła sytuacja...powinna ulec poprawie.....w wyniku działania.....Programów Operacyjnych.....na lata 2007–2013”, a więc programów krótkookresowych sterowanych przez UE, a nie strategicznych – (patrz wstęp i data – rok 2033!).

Zamiast tego w tekście jest wiele zapisów lub sformułowań niejasnych lub ogólnikowych. Oto stosunkowo krótki i dlatego niepełny ich rejestr – dla przykładu: „pewne preferencje”, „w pierwszym rządzie”, „następnie”, „nastąpi pewna poprawa”, „**będą**”, „**będzie**”, „spodziewać się należy” (?), „pojawia się”, „wskazane jest”, konieczne jest „zdefiniowanie wiązki praw własności”, „nastąpi znacząca poprawa” lub „będzie poszerzanie palety ich funkcji”; „Zmiany adaptacyjne ze strony gospodarki o charakterze przezornościowym” (s. 98); „wzrost tendencji”; „powinna być”, albo „winien być”, wreszcie „odpowiedni, odpowiednie (dot. zagospodarowania dolin rzecznych)”; albo też „wymaga szybkich rozwiązań” itp., itd. Ponadto liczne niejasności i powtórzenia, takie jak np.: „szczipłość zasobów wody” (tak, tzn. trzeba...); „zasoby wodne są rozmieszczone nierównomiernie” (tak, a więc...); albo „Podejmowane są działania przeciwdziałające fragmentacji ekosystemów”; lub też „rozwijany będzie ład przestrzenny” (tzn...., kto, jak, kiedy?); oraz „Część (jaka?) małych ośrodków włączy się....?” (tzn.?, co to znaczy małe ośrodki?) itp., itd.

CELE STRATEGICZNE

W części tego rozdziału dot. infrastruktury znajduje się niewiele informacji konkretnych, a te co są mają charakter rozproszony, a po drugie – operacyjny (a nie strategiczny), jak np.: co będzie zrobione do roku: 2015 lub 2020 (a nie jak w tytule – do roku 2033 !) i to głównie „ze środków strukturalnych EU” (UE) + programów rządowych lub samorządowych. W celach tych (wbrew tytułowi – cele strategiczne) przedstawia się – stan istniejący. Przykładem niech będzie cel 6a „Rozbudowa infrastruktury energetycznej: wzrost udziału OZE z bilansie energetycznym”, w którym o tym OZE są dane tylko ogólnikowe (np. „Polska nie osiągnie w roku 2010 zakładanego przez UE poziomu 7,5% tego udziału”, a „później” (!?) „będzie to możliwe” (?)) i to wszystko. Na marginesie UE wymaga, aby do roku 2020 20% energii pierwotnej pochodziło z OZE. Przykład drugi – „Sieć dystrybucyjna na terenach wiejskich charakteryzuje się większą awaryjnością” oraz, że „sieć ta stanowi jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych” niektórych obszarów (są to informacje znane od wielu dzie-

sięcioleci). Dalej są już „cele i działania operacyjne”, często bardzo mało konkretne – np. „Rozbudowa połączeń energetycznych z państwami sąsiednimi”. Przykładem w tym przypadku niech tu będzie zapis celu strategicznego 1 – nie zawiera on jakichkolwiek celów i działań nawet operacyjnych (!), które miałyby służyć rozwojowi infrastruktury transportowej i energetycznej. Następnie jest stwierdzenie, którego być nie powinno, a mianowicie „Transport drogowy zachowa dominującą rolę (!) w przewozach towarowych i pasażerskich”. A dalej „zlikwidowany zostanie sztuczny podział na autostrady i drogi ekspresowe” (!), a w ich miejsce „będą” „wprowadzane BRD (gdzie indziej DRB), tzn. „drogi ruchu bezkolizyjnego”, które znów „połączą największe miasta Centralnego Sześciokąta” (!?). Kategoria ta jest sprzeczna z ustawodawstwem obecnym, podobnie jak KWP, czyli „koleje wielkich (dużych – gdzie indziej) prędkości”.

Autorzy nadużywają słowa „BĘDA”, „BĘDZIE” w ogóle, a w tym w odniesieniu do ruchu lotniczego, jak np.: wszystkie duże ośrodki miejskie „będą” obsługiwane przez międzynarodowe porty lotnicze. W odróżnieniu od ruchu lotniczego, który „będzie” rozwijać się intensywnie, żegluga śródlądowa „będzie” w zasadzie bez zmian. W żegludzie morskiej „będzie”: wzrastać znaczenie przewozów bałtyckich „autostradami morskimi” (!), ale rozwój przeladunków dalekomorskich „będzie” ograniczony konkurencją ze strony portów Europy Zachodniej (to już ma miejsce). Transport zbiorowy i indywidualny „będą” miały charakter komplementarny (tzn.?). Rola transportu zbiorowego „będzie” wzrastać. W wielkich miastach „będą” funkcjonować systemy komunikacyjne (Warszawa, GOP, Kraków, Trójmiasto), a w innych miastach „zaawansowane będą” prace nad stworzeniem tych systemów (tzn. jakich systemów?). „Będą” też funkcjonować „systemy dróg rowerowych”. Podstawą telefonii „będą” sieci bezprzewodowe. Dostęp do Internetu „będzie” powszechny także na obszarach wiejskich. W odniesieniu do energetyki powtarza się stwierdzenie, że „będzie” znaczący wzrost cen energii”, co „będzie” oznaczać potrzebę studiowania, a następnie „wyznaczenia lokalizacji szeregu nowych obiektów sektora energetycznego” (gdzie, kiedy, jak?). Zagrożony „będzie” „regionów zdominowanych przez energochłonne gałęzie przemysłu”. Interpretację i ocenę tego typu stwierdzeń pozostawia się Czytelnikowi.

ZAMIAST PODSUMOWANIA

Z uwag przedstawionych wynika, że Ekspercki Projekt, 2008” jest projektem, stanowczo zbyt ogólnikowym. Można nawet stwierdzić, że jest niedopracowany. Proporcje między częścią diagnostyczną (dot. stanu istniejącego) a „strategiczną” (wg samych autorów) są zachwiane (opisowi stanu istniejącego poświęcono prawie $\frac{3}{4}$ całości opracowania). „Przestrzenne zagospodarowanie Polski w perspektywie 2033 r.” (rozdz. V) nie jest wizją kształtu kraju, do realizacji której należałoby dążyć. Wiadomo, że już teraz powinny być podejmowane

działania, aby osiągnąć efekty pożądane w perspektywie (np. jednym z takich działań jest konieczność zachowania rezerw terenowych na określone cele rozwojowe).

Z diagnozy stanu często nie wynikają przyjęte rozwiązania strategiczne (a te co są, są ukierunkowane na cele unijne, a te sięgają tylko roku 2013). Tu wiele zapisów ma charakter niespójny, niejednoznaczny, a nawet niekiedy sprzeczny z sobą (np. z jednej strony „będzie dominacja transportu drogowego”, a z drugiej „Będzie rozwijany transport szynowy” itd.). Stwierdzeniom w rodzaju „będzie znaczący (!) wzrost cen energii” nie odpowiadają działania, mające na celu przeciwdziałanie temu „znaczącemu wzrostowi”, a te (jak wiadomo) muszą być podjęte już teraz (czego nie trzeba udowadniać). Zamiast tego pojawia się zwrot „przeciwdziałanie problemowi gospodarki wodnej” (s. 169), co jest zupełnie niezrozumiałe. Podsumowując, w „Projekcie 2008” brak konkretów (np. nie tylko w kwestii infrastruktury technicznej). Brak odniesień do wielu zagadnień – np. szeroko rozumiana infrastruktura społeczna, poza szkolnictwem wyższym; lub problematyka uzdrowisk, ochrona dziedzictwa kulturowego, albo też marginalizacja niektórych zagadnień, np. zasoby geotermalne; wreszcie niejednoznaczność zapisów – np. „Usługi publiczne” zamiast infrastruktura społeczna. Nie określa się także priorytetów rozwojowych. Brak też spójności celów ogólnych ze szczegółowymi. Wreszcie brak **polityki przestrzennej**, o której autorzy piszą we Wstępie (np. na s. 5 i 136), ze wszystkimi tego konsekwencjami obecnie i w przyszłości. Wreszcie zarzuty autorów „Eksperckiego Projektu, 2008” pod adresem planowania przestrzennego. Są one całkowicie nieuzasadnione (planowanie to praktycznie zostało w Polsce zlikwidowane, czego nie trzeba uzasadniać).

WNIOSKI GENERALNE

„Ekspercki Projekt, 2008” nasuwa wiele zastrzeżeń i wątpliwości. I tak:

– Wybór roku 2033, jako docelowego, nie jest uzasadniony. Dla porównania – w listopadzie 2007 r. w Brukseli opublikowano Raport pt.: „Świat w 2030”. Wizja infrastruktury drogowej w Europie sięga 2040 roku. Ograniczając się tylko do Polski można wskazać na dwa opracowania: raport „Polska 2030 – wyzwania rozwojowe” nad którym trwają prace (raport wielce dyskusyjny, zupełnie aprzestrzenny, ale zasługuje na uwagę) oraz Studium Komitetu Prognoz POLSKA 2000 Plus pt.: Europa w perspektywie roku 2050”. Kontynuowane są też prace nad „Strategią rozwoju Europy do roku 2050” (!)

– W tych i innych tego typu opracowaniach przedstawione są wyzwania oraz szanse i zagrożenia rozwoju, a także prezentowane są scenariusze rozwojowe lub kierunki działań, a ponadto – prognozy ostrzegawcze i możliwości ich rozwiązania. Tych wszystkich zabrakło w „Eksperckim Projekcie, 2008”.

– Cechą charakterystyczną tych dokumentów jest ich charakter „wizyjny” w przeciwieństwie do „Eksperckiego Projektu” (na s. 143 jest zapis – cyt.: charakterystyka = wizja, która jest projekcją procesów rozwoju?...). Otóż wizja nie jest ani charakterystyką, ani projekcją (patrz też tytuł dokumentu „...Projekt...” (!), a projektem też nie jest.

– W przekonaniu autora warto też sięgnąć do opracowań wcześniej wykonanych, jak np.: „Strategii rozwoju Polski do roku 2020”. Otóż w tym dokumencie podjęto próbę szukania odpowiedzi na 3 pytania fundamentalne, a mianowicie: Co jest pewne?; Co jest prawdopodobne? i „Czego nie wiemy? Warto również zastanowić się nad znalezieniem odpowiedzi na 2 pytania dot. przyszłości, tzn. Co jest najważniejsze dla przestrzeni polskiej? i Co jest najpilniejsze dla tej przestrzeni? Innymi słowy co należy zacząć przygotowywać już teraz, aby osiągnąć kształt pożądany Polski w przyszłości. Inaczej – jakie są szanse i jakie zagrożenia rozwoju kraju? Co i kiedy należy zrobić już teraz, aby przyszłe inwestycje mogły być zrealizowane? (w tym kwestia rezerw terenowych). Albo jeszcze w innym ujęciu – można zaproponować postępowanie wg schematu: (1) Co jest? (rozpoznanie rzetelne sytuacji obecnej z uwzględnieniem uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych); (2) Cele (główne, poboczne, częściowe); (3) Drogi realizacji tych celów (czyli jak to zrobić, jaką prowadzić **POLITYKĘ**, aby te cele mogły być osiągnięte i tu na uwagę zasługuje metoda scenariuszowa, wreszcie kto i co ma zrobić i za jakie środki); (4) Implikacje (jakie osiągnięte efekty: społeczne, ekonomiczne, ekologiczne, przestrzenne itd.). Mówiąc obrazowo – trzeba znać port, do którego się płynie, aby już obecnie obrać na niego kierunek (nie ma nic gorszego jak dryfowanie). Ten dryf (w jakim mamy aktualnie do czynienia w kraju) jest wielce niebezpieczny. Tak samo jak brak świadomości faktu, że przed krajem stoją wielkie zagrożenia, wynikające nie tylko z powodzi, suszy, pożarów lub katastrof.

– Z prac innych na zainteresowanie szczególne zasługuje np.: „Vision 2050 for Denmark”, które to opracowanie jest próbą bardzo ambitną określenia wizji rozwoju Danii do roku 2050 (na co wskazuje sam tytuł), w dostosowaniu do wizji europejskiej oraz „stowarzyszona” z tym tekstem publikacja duńskich organizacji pozarządowych (!) pt.: „Vi har Energien” (Mamy energię), opublikowana w jęz. angielskim w 2006 r. Na marginesie trzeba dodać, że proponuje się tam znaczny wzrost produkcji energii wiatrowej (od 3000 MW do 8500 MW w 2030 r., tzn. 2/3 całkowitego zużycia energii) i zaproponowano osiągnięcie prawie 20% produkcji energii ze źródeł odnawialnych już w roku 2005 (por. Prace Międzynarodowej Sieci Energii Odnawialnej – wizja europejska przejścia do **energii zrównoważonej**).

– W „Raportach wizyjnych”, opracowywanych w Europie zwraca uwagę położenie silnego akcentu na kwestie demograficzne, społeczne, nowe technologie oraz problemy związane z rozwojem energetyki (por. prace tego typu przygotowane w: Szwecji, Finlandii, Holandii).

– Z opracowań polskich, oprócz ww., na uwagę zasługują różne studia jak np.: trwające prace nad wizją Opola 2050.

– Z opracowań resortowych lub „wojewódzkich” wskazać należy „Wizję rozwoju energetyki odnawialnej w Polsce do 2050 r.” (patrz: Instytut Energetyki Odnawialnej. EC BREC IEO) oraz – „Scenariusze rozwoju Wielkopolski 2020 i 2050”.

– Wreszcie warto też zastanowić się nad istotą i sensem opracowań o charakterze historycznym, takich jak np.: *Wizje Polski. Programy polityczne lat wojny i okupacji 1939–1944* (w oprac. K. Przybysza, Warszawa 1994), „Plan londyński”, London 1943 lub *Studia GUPP (Studium Planu Krajowego I i II)*, Warszawa 1947–49.

WNIOSKI DOT. INFRASTRUKTURY

Ograniczając wnioski do spraw związanych z szeroko rozumianą infrastrukturą, należy uznać, że:

1. Akcentowanie rozwoju infrastruktury drogowej i silnej dominacji transportu samochodowego jest niesłuszne, bo prowadzi do błędów takich, z których obecnie Europa Zachodnia stara się wycofać kosztem bardzo wysokim (m.in. wzrost emisji CO₂, groźna fragmentacja krajobrazu, utrata bioróżnorodności, narażanie ok. 60% obywateli na hałas komunikacyjny, wzrost wypadkowości itd.).

2. Prezentacja rozwoju Polski, w tym infrastruktury technicznej w „Projekcie, 2008” ma charakter deklaracyjny.

3. Zapisy dot. kwestii rozwoju infrastruktury technicznej w „Projekcie, 2008” cechuje brak spójności celów i podejście marketingowe.

4. Istnieje potrzeba doprowadzenia do przewartościowania celów rozwoju infrastruktury technicznej – np.: przeniesienie części transportu z dróg na kolej, drogi wodne śródlądowe i drogi morskie oraz wzrostu znaczenia transportu publicznego i powiązanych z nim elementów komunikacji pieszej i rowerowej.

5. Jednym z głównych priorytetów polityki przestrzenno-gospodarczej powinien być wzrost efektywności i bezpieczeństwa energetycznego kraju, w tym tzw. energia zielona oraz związane z tym bezpieczeństwo ekologiczne i zdrowotne.

6. Na tym tle szczególnie rażącym jest pominięcie infrastruktury gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami – informacja uznająca, że ścieki w Polsce są oczyszczane w stopniu „odpowiadającym wymogom prawa” są nieprawdziwe (tylko ok. 30% mieszkańców miast i ok. 2% mieszkańców wsi obsługują oczyszczalnie z tzw. „podwyższonym usuwaniem biogenów”). Odnosnie gospodarki odpadami sytuacja jest nadal bardzo zła, a działanie niedostateczne, co wiąże się m.in. z ekologią obszarów wiejskich i postępującym (niestety) zanieczyszczeniem środowiska przyrodniczego w Polsce.

7. Akcentowanie nowych inwestycji infrastrukturalnych (nowe, duże projekty infrastrukturalne), przy jednoczesnym zaniedbywaniu tego, co jest braku modernizacji istniejącej infrastruktury (np. drogowej, kolejowej, wodnej) oraz niepodejmowanie wdrażania zmian w systemach zarządzania ruchem jest błędem.

8. Potraktowanie marginalne szeroko rozumianej infrastruktury społecznej (poza szkolnictwem wyższym) jest nieuzasadnione.

9. Ważne jest posiadanie wizji rozwoju Polski, nie tylko przestrzennej, ale i: społecznej, ekonomicznej, ekologicznej, politycznej (por. dokument „Europa zrównowazona dla lepszego świata. Strategia rozwoju zrównowozonego dla UE”), Goeteborg 2001.

10. Dlatego w „Projekcie, 2008” wiele rzeczy trzeba zmienić, uzupełnić braki, wiele też przekonstruować – np.: zwiększenie udziału transportu kolejowego, przebudowa dworców, modernizacja taboru, tworzenie węzłów transportu publicznego, ułatwienia dla niepełnosprawnych i rowerzystów itd.

11. Uwagi powyższe odnoszą się równolegle do obszarów wiejskich (ok. 90% pow. kraju, ok. 38% ludności zamieszkałej na nich). W dokumencie takim jak „Projekt, 2008” powinna być zwrócona duża większa uwaga na te obszary.

12. Brakuje szczególnie wizji rozwoju tych obszarów (jako obszarów produkcji żywności, przy zaniedbywaniu innych funkcji, jak np.: leśnej, krajobrazowej, społecznej, kulturowej, klimatycznej, rekreacyjnej, estetycznej itp.).

13. Istnieją powiązania między infrastrukturą miast i wsi (wraz z osadnictwem i środowiskiem przyrodniczym) – stąd rozdzielne traktowanie inwestycji infrastrukturalnych i dzielenie ich na miejskie i wiejskie – nie jest uzasadnione, chociaż jedne i drugie mają swoją specyfikę.

14. Dobra infrastruktura obszarów wiejskich jest najlepszą gwarancją ochrony ich bioróżnorodności (patrz: kwartalnik „Infrastruktura i ekologia obszarów wiejskich”) – stąd tak istotna jest spójność infrastruktury i ekologii obszarów wiejskich.

15. Na tym tle brakiem znamionnym jest brak systemu spójnego finansowania działań inwestycyjnych, w tym szczególnie w odniesieniu do obszarów wiejskich oraz wsi i społeczności wiejskich.

Na zakończenie można skonstatować, że „Ekspercki Projekt, 2008” nie wnosi w dziedzinie infrastruktury wiele dla szczebla lokalnego, a zatem może być dla niego tylko pewnym źródłem informacji, a nie inspiracji.

ZAMIAST KONKLUZJI

A) Rzeczą znamionną jest zignorowanie w „Eksperckim Projekcie, 2008” roli kluczowej **PAŃSTWA** w rozwoju **KRAJU** (bank centralny, pieniądź własny, tworzenie nowych miejsc pracy – zwłaszcza w sytuacji bezrobocia, popieranie małej i średniej przedsiębiorczości, odnowa i wspieranie spółdzielczości,

akcjonariatu pracowniczego, ochrona produkcji przemysłowej i rolnej, rozwijanie infrastruktury itd.) – obecnie mamy bowiem do czynienia z dekonstrukcją państwa o znamionach patologii (zanikiem funkcji państwa – powstaje zatem pytanie kto będzie budowniczym Polski oraz realizatorem odbudowy tożsamości państwowej i narodowej? (zwłaszcza w sytuacji spadku drastycznego liczby ludności – ocenia się, że w roku 2050 w kraju ludność prawdopodobnie skurczy się do ok. 30,0–33,0 mln., podczas gdy zaludnienie całego świata przekroczy 9,0 mld.).

B) Drugą rzeczą charakterystyczną jest wyeliminowanie (niesłuszne) POLITYKI (patrz: tytuł „Eksperckiego Projektu...”, a polityka (w sensie ogólnym) jest czynieniem dobra w interesie ogółu narodu (chodzi o to, że niezbędna jest przede wszystkim odpowiednia polityka demograficzna – czego nie trzeba udowadniać), stworzenie koniecznych warunków życia w sferach: gospodarczej, społecznej, kulturowej, zdrowotnej, duchowej). Jeśli w „Projekcie, 2008” wskazuje się na inwestycje, to polityka prenatalna powinna być inwestycją pierwszoplanową i wdrażaną natychmiast.

C) Powyższe dotyczy również POLITYKI PRZESTRZENNEJ (także polityki: społecznej, kulturalnej, ekonomicznej, finansowej). Istotą przestrzeni polskiej są: ludność, terytorium, stosunki własnościowe, przyroda, bogactwa mineralne, majątek narodowy wytworzony itd. – chodzi o to, że przestrzeń polska jest zagrożona (np.: roszczenia terytorialne sąsiadów (i nie tylko), wyprzedaż ziemi i majątku narodowego, działania pasożytnicze grup kapitałowych i finansowych głównie zagranicznych, penetracja kraju przez struktury niejawne, swoboda działania tych grup i ich działania spekulacyjne, upolitycznione, anarchistyczne, masońskie; amoralność, uległość i unizoność wobec sąsiadów i wobec UE, brak troski o polską rację stanu, rozbijanie sił zbrojnych, skłócanie i osłabianie Polonii, tolerowanie antypolonizmów zewnętrznych i wewnętrznych, promowanie antykultury, antyszuki; antykatolickości, bagatelizowanie interesu narodowego, wyprzedaż dóbr narodowych, imitacyjność w miejsce innowacyjności, brak pomocy rodzinom zwłaszcza wielodzietnym, niejasność i niejawnosć wielu procedur prawnych, ustawodawczych, finansowych, deprecjacja: Polski i polskości, patriotyzmu, wartości narodowych; pogarda dla dziedzictwa narodowego i historycznego; dyktat niepolskiej prasy, radia i telewizji) itp., itd.

D) Raport „Polska, 2008” jest jednym z wielu, które powstają w kraju bez jakiegokolwiek koordynacji z wielu innymi (głównie z tymi, które wymieniono). Z wielkim smutkiem należy stwierdzić, że przez 20 lat (lata 1989–2009 – nie najlepszych w naszej historii) Polska nadal nie posiada, ani diagnozy kompleksowej, ani długofalowej wizji strategicznej rozwoju kraju (np. do roku 2050), wizji uwzględniającej nowe wyzwania, wizji zgodnej z aspiracjami i możliwościami wszystkich Polaków (w kraju i poza granicami). Polacy nadal nie wiedzą, dokąd zmierza KRAJ, jaki jest kierunek zmian i dokąd one kraj zaprowadzą. Co więcej, władze nie są zainteresowane, ani wytyczeniem kierunku tych zmian, ani zmianami najbardziej pożądanymi dla Narodu.

E) Dlatego – powtórzmy raz jeszcze – POLSKA potrzebuje pilnie nowej, długofalowej koncepcji rozwoju w ujęciu holistycznym, a nie redukcjonistycznym, potrzebuje prawdziwej wizji rozwoju KRAJU.

F) Na tym tle powstaje pytanie, czy w roku 2033 Polska będzie jeszcze Polską? W poszukiwaniu odpowiedzi na to pytanie wydaje się, że bardzo użyteczna może być np. teoria PROUT (patrz: Dada Maheshvarananda: Po kapitalizmie. Wizja nowego świata wg teorii PROUT. Wyd. polskie – wersja elektroniczna, Ananda Marga 2003).

G) W tym dziele dochodzenia do konstruktywnej wizji przyszłości warto pamiętać o trzech triadach wartości, którymi są:

- prawda, dobro, piękno,
- wolność, równość, braterstwo,
- wiara, nadzieja, miłość.

BIBLIOGRAFIA

- Beck U. *Spoleczeństwo ryzyka – W drodze do innej nowoczesności*. Scholar, Warszawa 2002.
- Bielecki Cz. *Wizja Polski*. UMCS, Lublin 2007.
- Bojarski W. Cybernetyczne spojrzenie na przyszłość świata. W: *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2 (16) 2007.
- Coates J.F., Jarratt J. *Odkrywanie przyszłości – 200 rosnącej kompetencji*. „Transformacje” 1996.
- Ekspercki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – do roku 2033*. MRR, Warszawa 2008.
- Fukujama F. *Budowanie państwa - Władza i ład międzynarodowy w XXI wieku*. Rebis, Poznań 2005.
- Handy Ch. *Wiek paradoksu – W poszukiwaniu sensu przyszłości*. Warszawa 1996.
- Handy Ch. *Glód ducha – Poza kapitalizmem – Poszukiwanie sensu w nowoczesnym świecie*. Wyd. Dolnośląskie, Wrocław 1999.
- Hawking S. *Przewidywanie przyszłości*. Warszawa 1996.
- Heibroner R. L. *Zmierzch cywilizacji biznesu*. PWN, Warszawa 1988.
- Hubert J. *Spoleczeństwo synergetyczne*. Universatis, Kraków 2000.
- Huntington S. P. *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*. Muza, Warszawa 1997.
- Ilasz L. *Nowa wizja Polski*. „Książka i Wiedza”, Warszawa 2006.
- Jeleński A. *Technologie przyszłości a szanse Polski* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2 / 2006.
- Karta Ateńska [La Charte d’Athenes] przyjęta przez IV Kongres C.I.A.M. w 1933 r.
- Kennedy P. *U progu XXI wieku (przymiarka do przyszłości)*, Londyn 1994.
- Kieżun W. *Podniesienie sprawności państwa polskiego* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2 / 2006.
- Kirejczyk E. *Refleksje na temat przyszłości Europy do roku 2050* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2 (16) 2007.
- Konf. międz.: *Przyszłość Europy. Zrównoważony rozwój i wzrost gospodarczy?* [The Future of Europe. Sustainable Development and Economic Growth]. Oprac. J. Niżnik W: *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (17) 2008.
- Kołodko G. *Współczesny kryzys gospodarki światowej i jego implikacje dla długofalowego rozwoju Polski (tezy)* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (19) 2009.
- Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju „Polska 2000 Plus”. RCSS, Warszawa 1997.

- Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. „Monitor Polski” Dz. U. R.P. , Warszawa, dnia 16 sierpnia 2001 Nr 26, poz. 432.
- Kukliński A.: Europa i jej przyszłość. W: *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (17) 2008. Min. Budownictwa. *Polska przestrzeń*. Raport o stanie zagospodarowania kraju. Warszawa 2007.
- Nowa Karta Ateńska, 1998 „The New Charter of Athens 1998” ECTP, Ateny 1998.
- Nowa Karta Ateńska, 2003 [The New Charter of Athens]. ECTP, Lisbon, 20 November 2003.
- Laszlo E. *Vision 2000 – Reordering Chaos for Global Survival*. Amsterdam 1994.
- Lubbe A. *Współczesny kryzys gospodarki światowej a długofalowe implikacje rozwoju Polski* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (19) 2009.
- Meadows D.H. et al. *Przekraczanie granic – globalne załamanie czy bezpieczna przyszłość*. Warszawa 1995.
- Naisbitt J. *Megatrendy – Dziesięć nowych kierunków zmieniających nasze życie*. Zysk i S-ka, Poznań 1997.
- Polska Wieś 2025 – Wizja rozwoju. Konf. w Pałacu Staszica. Mat. pokonf. Warszawa, 1 czerwca 2005 r.
- Praca zb. *EUROPA w perspektywie roku 2050*. PAN – Komitet Prognoz „POLSKA 2000 Plus”, Warszawa 2008.
- Raport: „Global Trends 2025: A Transformed World (Globalne trendy 2025: Zmieniony świat). Omówienie [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2 (18) 2008.
- Reykowski J. *Konflikty społeczne a problemy przyszłości* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2/2006.
- Sadowski Zd. *W poszukiwaniu drogi rozwoju*. PAN – Komitet Prognoz „POLSKA 2000 Plus”, Warszawa 2006.
- Sadowski Zd. *Współczesny kryzys światowej gospodarki a długofalowe implikacje dla rozwoju świata i Polski* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (19) 2009.
- Sokołowski J., Zimny J., Kozłowski H. R. *Polska XXI wieku – Nowa wizja i strategia rozwoju*. Fundacja „Pomoc Rodzinie”, Łomianki 2005.
- Sztaba S. *Scenariusze rozwoju współczesnego świata*. „Transformacje”, 1996.
- Wierzbicki A. P. *Jak przewidywać przyszłość* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 2/2002.
- Wiśniewski G. *Wizja rozwoju energetyki odnawialnej w Polsce do 2050 roku*. Inst. Energetyki Odnawialnej (EC BREC IEO), Gdańsk 2009.
- Woźniak M.G. *Globalny kryzys a długofalowy rozwój zintegrowany w Polsce* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (19) 2009.
- Zacher L.W. *Gry o przyszłe światy*. PAN – Komitet Prognoz „POLSKA 2000 Plus”, Warszawa 2006.
- Zacher L.W. *Czarne scenariusze przyszłości* [w:] *Przyszłość. Świat – Europa – Polska*. Nr 1 (17) 2008.
- Zaktualizowana Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju. RCSS. Warszawa, wrzesień 2005 r.

Prof. dr hab. Janusz Lech Siemiński *D. Ph., Dr. Sc*
Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Informatyczna w Warszawie

Recenzent: *Prof. Jerzy Gruszczyński, Ph. D., Dr. Sc.*