

Tadeusz Dyr

Strategia rozwoju transportu do 2020 r.

22 stycznia 2013 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie Strategii rozwoju transportu do 2020 r.¹, przedłożoną przez ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Dokument ten wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania. Wdrożenie strategii ma pozwolić nie tylko na usunięcie aktualnie istniejących barier, lecz także na stworzenie nowej jakości w infrastrukturze transportowej, zarządzaniu i systemach przewozowych.

Integralną częścią *Strategii rozwoju transportu do 2020 r.* jest prognoza oddziaływania na środowisko². Jej przygotowanie miało na celu wskazanie najważniejszych pól konfliktowych i ewentualnych problemów dotyczących realizacji Strategii. Podsumowanie tej prognozy stanowi załącznik do załącznika do *Strategii rozwoju transportu*³.

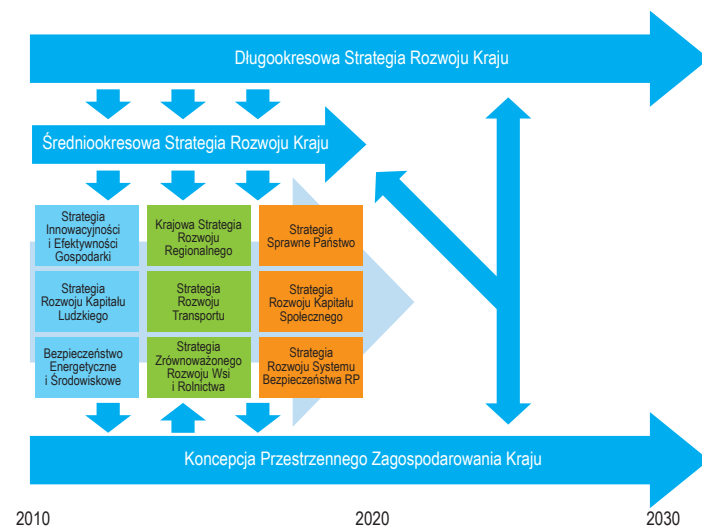
Przyjęcie uchwały w sprawie *Strategii rozwoju transportu do 2020 r.* poprzedziły konsultacje społeczne dotyczące zarówno Strategii, jak i jej oddziaływania na środowisko. Wnioski z tych konsultacji zawarte zostały w załączniku nr 2 do Strategii⁴.

Strategia rozwoju transportu do 2020 r., będąca średniookresowym dokumentem planistycznym, będzie miała w istotny wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego w Polsce. Determinowała będzie także kierunki wsparcia projektów transportowych z funduszy Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014–2020. Dokument ten uwzględni bowiem cele i kierunki działań określone w strategiach zarówno krajowych, jak i unijnych, w tym „Europa 2020”⁵.

Strategia rozwoju transportu w systemie dokumentów strategicznych

Strategia rozwoju transportu jest średniookresowym dokumentem planistycznym, który zgodnie z ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (DzU 2009, nr 84, poz. 712, z późn. zm.) i uchwałą Rady Ministrów z 24 listopada 2009 r. w sprawie planu uporządkowania strategii rozwoju⁶ stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Jej istotą jest wskazanie celów oraz narysowanie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo, do

2030 r., możliwe było osiągnięcie celów założonych w długo- i średniookresowej strategii rozwoju kraju⁷ oraz średniookresowej strategii rozwoju kraju⁸. Wzajemne powiązania strategii rozwoju kraju przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Miejsce strategii rozwoju transportu w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju

Źródło: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ...*, op.cit., s. 6

Diagnoza stanu polskiego transportu

Podstawą kreowania strategii rozwoju transportu jest diagnoza stanu polskiego systemu transportowego. W omawianym dokumencie obejmuje ona:

- stan infrastruktury,
- potencjał przewozowy,
- rynek przewozów pasażerskich i towarowych,
- bezpieczeństwo,
- oddziaływanie na środowisko,
- dostępność transportową.

Przeprowadzona ocena stanu sektora transportu kończy się analizą SWOT, pozwalającą na zidentyfikowanie mocnych i słabych stron polskiego transportu oraz szans i zagrożeń. Umożliwia to zaplanowanie przedsięwzięć inwestycyjnych i zmian systemo-

¹ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22 stycznia 2013 r.

² W. Domek i in.: *Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011.

³ *Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Transportu. Załącznik nr 1 do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22 stycznia 2013 r.

⁴ *Wnioski z konsultacji społecznych projektów: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) i Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu SRT. Załącznik nr 1 do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 22 stycznia 2013 r.

⁵ *Komunikat Komisji Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. KOM (2010) 2020.*

⁶ *Plan uporządkowania strategii rozwoju (tekst uwzględniający dokonane 10 marca 2010 r., 30 kwietnia 2011 r. oraz 12 lipca 2012 r. reasumpcje decyzji Rady Ministrów z 24 listopada 2009 r.)*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, lipiec 2012 r.

⁷ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*. Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 11 stycznia 2013 r. Przyjęta uchwałą Rady Ministrów z 5 lutego 2013 r.

⁸ *Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 25 września 2012 r. Przyjęta uchwałą Rady Ministrów z 25 września 2012 r.

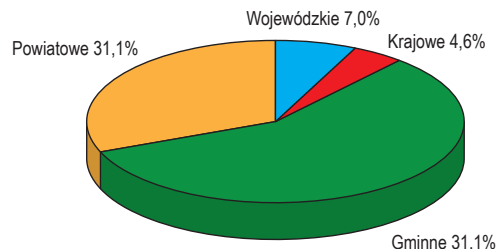
wych w transporcie, które wykorzystują atuty systemu oraz eliminują jego słabości.

Ocena stanu infrastruktury drogowej w Polsce wskazuje, że konieczne jest ponoszenie dalszych nakładów na jej rozwój i modernizację. W przeciwnym przypadku system transportowy nie będzie mógł sprostać wzrastającemu popytowi na usługi przewozu ładunków i pasażerów. Niska jakość infrastruktury prowadzi także do wielu niekorzystnych zjawisk, w tym generowania strat czasu. Z badań przywołanych w SRT wynika, że względna wartość strat czasu w transporcie krajowym (w stosunku do PKB), tylko w obrębie miast spowodowana niską efektywnością systemu transportowego, w latach 2001–2010 zwiększyła się z 0,41% do 1,04%. Te liczby obrazują potrzebę inwestowania w poprawę stanu infrastruktury oraz usprawnianie organizacji systemów transportowych. Inwestycje sprzyjające wyeliminowaniu niskiej efektywności tego sektora gospodarki mogą przynieść oszczędności w skali całego kraju, wynoszące kilkanaście miliardów złotych rocznie.

Potwierdzeniem niskiej jakości infrastruktury w Polsce jest poziom kongestii w miastach. Z badań holenderskiej firmy TomTom wynika, że Warszawa zajmuje trzecie miejsce w rankingu 59 europejskich najbardziej zakorkowanych miast. Poziom kongestii wynosi 42%. Oznacza to, że średni czas przejazdu przez stolicę jest o 42% dłuższy niż w warunkach swobodnego ruchu (przy zachowaniu obowiązujących przepisów dotyczących dopuszczalnej prędkości). W godzinach szczytu porannego poziom kongestii wynosi 84%, a popołudniowego 88%. Przeciętne wydłużenie czasu jazdy w godzinie szczytu sięga 51 min⁹.

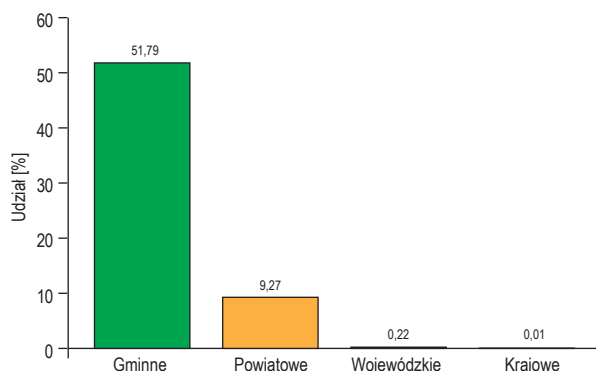
Wzrost gospodarczy generował będzie zwiększanie się popytu na usługi przewozu osób i ładunków. Dane statystyczne potwierdzają bowiem jednoznacznie, że istnieje wysoki poziom korelacji między zmianami PKB a wielkością przewozów¹⁰. W tej sytuacji w europejskiej polityce transportowej na pierwszą połowę XXI w.¹¹ zaniechano działań zmierzających do oddzielenia popytu na transport od wzrostu PKB¹², koncentrując się na wdrażaniu rozwiązań optymalizujących system transportowy. Istotnym elementem urzeczywistniania tej koncepcji powinien być rozwój infrastruktury transportowej.

W Polsce poważnym problemem jest niska jakość infrastruktury. W 2010 r. (rok bazowy do wszelkich analiz w SRT) sieć drogowa obejmowała ponad 406 tys. km dróg o zróżnicowanych parametrach technicznych. Aż 88,4% stanowiły drogi powiatowe i gminne (rys. 2) mające generalnie niskie parametry. Ponad połowę dróg gminnych i niemal 10% powiatowych stanowiły drogi o nawierzchni gruntowej (rys. 3). Według danych GUS, autostrady i drogi ekspresowe to zaledwie 0,37% łącznej długości sieci drogowej¹³. Do nacisku 115 kN/oś dostosowana była nawierzchnia tylko na nieco ponad 20% długości dróg krajowych.



Rys. 2. Struktura dróg publicznych według kategorii w 2010 r.

Źródło: Transport – Wyniki działalności w 2010 r. GUS, Warszawa 2011.



Rys. 3. Udział dróg o nawierzchni gruntowej w łącznej długości dróg danej kategorii

Źródło: Transport – Wyniki działalności w 2010 r. GUS, Warszawa 2011.

Według danych GDDKiA zaledwie 58,8% dróg krajowych miało nawierzchnię, której stan można ocenić jako dobry. Oznacza to, że ponad 40% sieci dróg krajowych wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów – od wzmocnień poprzez wyrównania, po zabiegi powierzchniowe – poprawiające właściwości przeciwpoślizgowe lub uszczelniające powierzchnię jezdni. Prawie połowę potrzeb remontowych stanowią zabiegi, które należy wykonać natychmiast. Pozostałe powinny być zaplanowane do wykonania w ciągu najbliższych kilku lat¹⁴.

W Polsce istnieje znaczne zróżnicowanie przestrzenne gęstości dróg o nawierzchni twardej (rys. 4). Najwyższy ich udział występuje w województwach śląskim (172 km/100 km²), małopolskim (156 km/100 km²) i świętokrzyskim (112 km/100 km²), przy średniej dla kraju (87,6 km/100 km²). Nadal średnia gęstość tych dróg w Polsce jest znacznie niższa niż w UE-27 (105,1 km/100 km²). Zauważalny jest jednak systematyczny wzrost tego wskaźnika.

Rozwój infrastruktury drogowej jest znacznie wolniejszy niż dynamika wzrostu liczby pojazdów i wielkości przewozów transportem samochodowym. W konsekwencji liczba pojazdów na 1 km drogi utwardzonej w Polsce była znacznie większa niż średnio w Unii Europejskiej (odpowiednio 84 i 54 pojazdy/1 km drogi).

⁹ TomTom European Congestion Index. TomTom International BV, 2013.

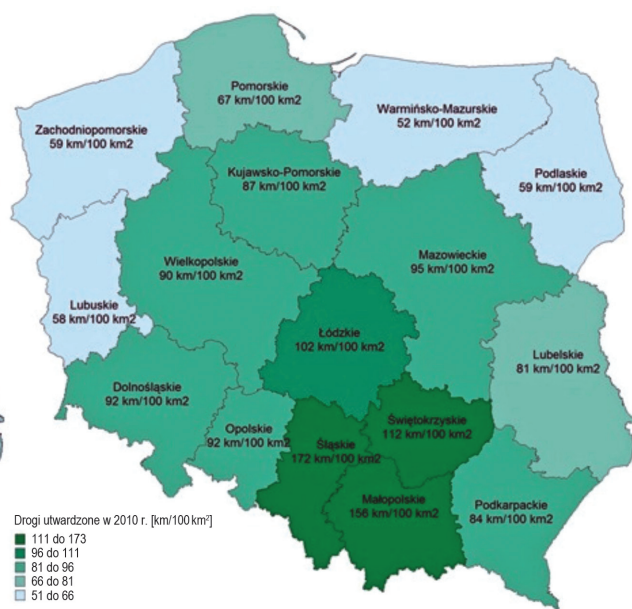
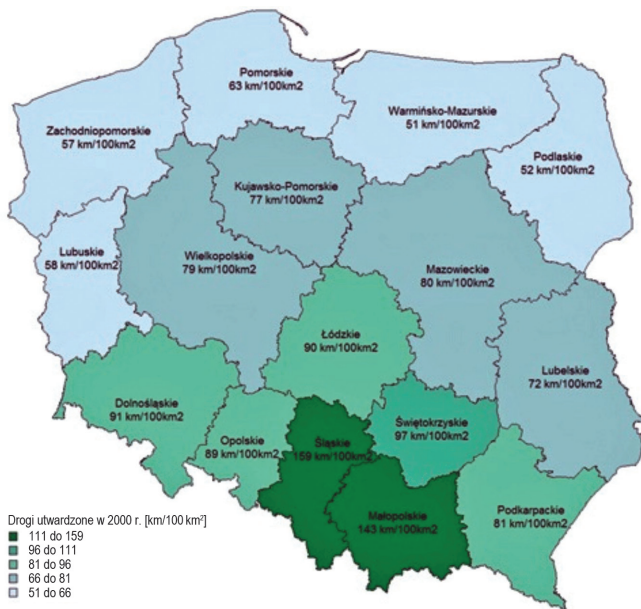
¹⁰ Por. T. Dyr: Polityka transportowa a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej, [w:] J. Hawlena (red.), Transport a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej, Radom-Katowice, SPATIUM, 2011, s. 22–23.

¹¹ Biała Księga Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KOM (2011) 144 wersja ostateczna.

¹² Oddzielenie wzrostu popytu na usługi transportowe od wzrostu gospodarczego stanowiło jeden z podstawowych celów europejskiej polityki transportowej z 2001 r. (por. WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370), mających swoje źródło w strategii zrównoważonego rozwoju (por. Komunikat Komisji Zrównoważona Europa dla Lepszego Świata: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej. COM(2001) 264).

¹³ Transport – Wyniki działalności w 2010 r. GUS, Warszawa 2011.

¹⁴ Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2011 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa, marzec 2012.



Rys. 4. Gęstość dróg o nawierzchni twardej w Polsce

Źródło: Strategia rozwoju transportu ..., op.cit.

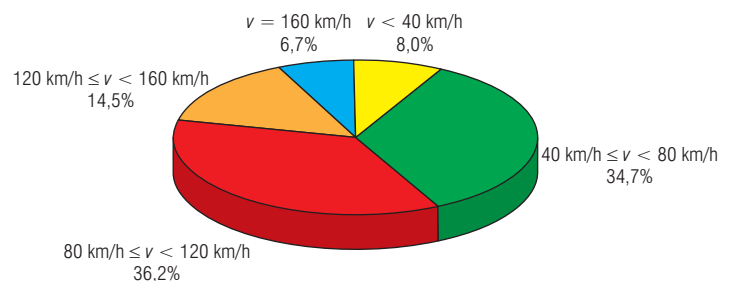
Niekorzystna struktura dróg w Polsce powoduje, że należą one do najmniejbezpiecznych w Unii Europejskiej. Odnosząc liczbę zabitych w wypadkach drogowych do liczby mieszkańców, wielkości przewozów na drogach oraz liczby samochodów, stwierdzić można, że względny poziom bezpieczeństwa w Polsce jest około dwukrotnie niższy niż średnio w UE-27 i około 3–4 krotnie niższy niż w Wielkiej Brytanii, Szwecji czy Holandii¹⁵.

Analiza stanu technicznego infrastruktury kolejowej wskazuje, że znaczna część eksploatowanej sieci kolejowej wymaga szeroko zakrojonych inwestycji. W latach 2001–2006 prędkość obowiązującą na liniach kolejowych została zwiększona na 4,5 tys. km torów, natomiast zmniejszona na 13,2 tys. km. W latach 2007–2009 ta negatywna tendencja uległa odwróceniu. Nadal jednak struktura prędkości jest daleka od oczekiwań klientów. Zaledwie 6,7% linii kolejowych przystosowanych jest do prędkości 160 km/h. Na ponad 43% linii prędkość nie przekracza 80 km/h (rys. 5). Prowadzi to do małej konkurencyjności kolei na rynku przewozów pasażerskiej i marginalizacji jej znaczenia w przewozach międzyaglomeracyjnych i międzyregionalnych. Postępująca budowa autostrad i dróg ekspresowych powoduje, że czas jazdy pociągu po linii przystosowanej do prędkości 160 km/h, w porównaniu z podróżą samochodem osobowym, przestaje być atrakcyjny. Przykładem mogą być połączenia Warszawy z Poznaniem. Najszybsze pociągi pokonują ten odcinek w 2,5 godz. Samochodem można dotrzeć z centrum Warszawy do centrum Poznania w niespełna 3 godz. Porównując te czasy warto zwrócić uwagę na konieczność dotarcia do dworca kolejowego oraz oczekiwania na pociąg. Te składniki są zazwyczaj pomijane w analizie, gdyż dworce znajdują się w centrum miasta. Nie każda jednak podróż zaczyna się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca. Czynnikiem wydłużającym czas podróży może być wspomniana kongestia w wielu miastach. Straty czasu związane z tym zjawiskiem neutralizuje jednak umiejętność planowania i wyższa elastyczność korzystania z samochodów. Poprawa konkurencyjności kolei wymaga więc inwestycji znacznie zwiększających prędkość po-

ciągów, w tym przede wszystkim budowy kolei dużych prędkości. Ewentualna decyzja w tej sprawie ma być podjęta, jak wynika z zapisów SRT, do 2020 r. Oznacza to, że ewentualne prace w tym zakresie mogą się rozpocząć w trzeciej dekadzie XXI w.

Infrastruktura lotnicza w Polsce obejmuje 1 port krajowy (Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie) i 10 portów regionalnych. Realizowane prace modernizacyjne w tych portach umożliwiły znaczące zwiększenie ich przepustowości. w 2011 r. wyniosła ona 26,5 mln pasażerów i była wykorzystywana w 82%. Uwzględniając dalsze prognozy ruchu lotniczego, wskazujące na jego dynamiczny wzrost oraz jednocześnie dosyć długi proces inwestycyjny związany z budową składników infrastruktury, istotnie wpływających na jej przepustowość (np. terminale pasażerskie, drogi startowe), wskaźnik ten jest krytyczny dla efektywnego funkcjonowania sieci portów lotniczych w Polsce. Inwestycje w infrastrukturę lotniskową, oprócz wskazanego zwiększenia efektywności i przepustowości, muszą także być dostosowane do realnych potrzeb poszczególnych użytkowników portów lotniczych (w szczególności pasażerów oraz przewoźników lotniczych).

Poprawa efektywności systemu transportowego w Polsce wymaga także inwestycji w zakresie transportu morskiego, żeglugi śródlądowej, infrastruktury logistycznej, inteligentnych systemów



Rys. 5. Struktura prędkości na liniach kolejowych w Polsce

Źródło: Raport roczny 2010, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Warszawa, s. 37.

¹⁵ Szerzej T. Dyr: Inwestycje infrastrukturalne w sektorze transportu jako czynnik kreowania konkurencyjności regionów, [w:] T. Dyr, E. Siek, Uwarunkowania rozwoju regionalnego Unii Europejskiej. Spatium, Radom, 2012, s. 32–34.

transportowych oraz miejskiej infrastruktury transportowej. Przeprowadzona analiza w SRT wskazuje, że wszystkie te obszary stanowią barierę rozwoju gospodarczego. Realizowane inwestycje powinny uwzględniać unijne koncepcje rozwoju transportu w pierwszej połowie XXI w., w tym przede wszystkim wdrażanie technologii niskoemisyjnych i oszczędnych energetycznie.

Polski transport ma coraz większy udział w wartości obrotów na rynku usług sektora transportu, spedycji i logistyki (TSL) UE. Charakteryzuje się jednak relatywnie niewielką ilością przewozów ładunków wysokowartościowych. Średnia wartość 1 t ładunku przewożonego w obrotach polskiego handlu zagranicznego w 2010 r. była niższa od średniej wartości 1 t w obrotach handlu zagranicznego UE. Impulsami do rozwoju potencjału przewozowego będzie między innymi zwiększenie udziału w wymianie handlowej towarów wysoko przetworzonych, jak również sukcesywny wzrost wartości rynkowej usług wykonywanych przez polskich armatorów morskich i polskich przewoźników lotniczych (zwiększanie roli lotnictwa i transportu morskiego w przewozach ładunków oraz przewozach pasażerskich).

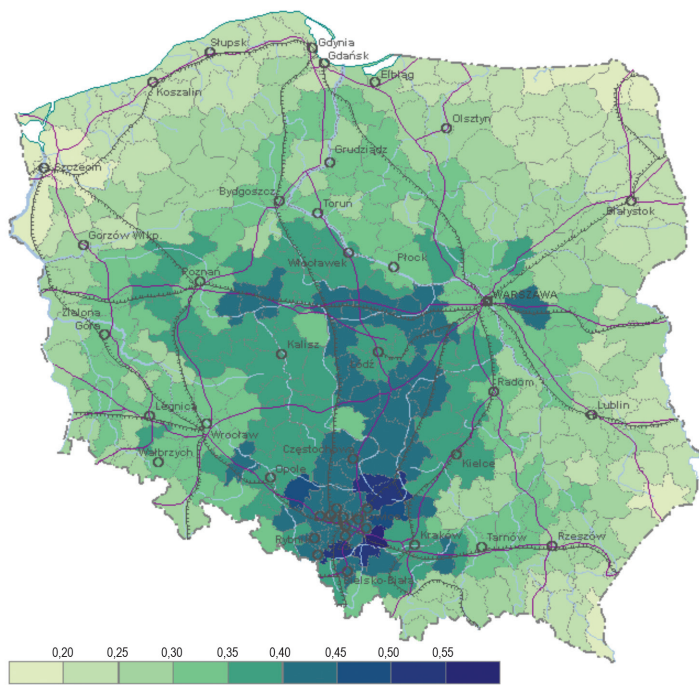
Rosnące w ostatniej dekadzie znaczenie polskiego transportu samochodowego na rynku UE oparte jest na dostępie do dużej floty pojazdów samochodowych, których liczba rośnie szybciej niż PKB w Polsce. Liczba samochodów ciężarowych w latach 2003–2010 zwiększyła się z 2192 tys. do 2767 tys. szt. (+26,2%). Nastąpił też znaczący wzrost produktywności jednego pojazdu: z 39 do 80,6 tys. tkm rocznie (+105,6%). Liczba autobusów i autokarów w Polsce zwiększyła się w latach 2003–2010 w stosunkowo niewielkim stopniu: z 82,8 tys. do 97 tys. sztuk

(+17,2%), przy czym prawie nie zmieniła się liczba autobusów miejskich (11,5 tys. w 2003 r. i 12,1 tys. w 2010 r.), natomiast w większym stopniu powiększyła się liczba autobusów pozamiejskich (o 17,4%), co nie miało uzasadnienia w wielkości zapotrzebowania na autobusowe i autokarowe przewozy pasażerskie, które w tym okresie zmniejszyły się z 30 do 21,6 mld pas.km (–28%).

Przeprowadzone badania w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN¹⁶ wskazują, że terytorium Polski charakteryzuje się niższym niż w Europie Zachodniej poziomem dostępności komunikacyjnej. Obraz dostępności transportowej obszaru Polski autorzy opracowania przedstawili przy wykorzystaniu wskaźnika dostępności potencjałowej, czyli wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej (MDT), będącego wypadkową sytuacji w różnych gałęziach transportu. W 2010 r. zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, najwyższe wartości wskaźnika były obserwowane w strefie zewnętrznej konurbacji górnośląskiej oraz w województwie łódzkim i we wschodniej Wielkopolsce (rys. 6). W 2010 r. wartości wskaźnika MDT malały wyraźnie w miarę oddalania się od wymienionych aglomeracji w kierunku wschodnim i północnym, a w mniejszym stopniu także zachodnim. Najniższą dostępnością charakteryzowały się węzły z województw zachodniopomorskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, podlaskiego i lubelskiego. W przypadku wskaźnika dla ruchu towarowego dysproporcje regionalne były ogólnie wyższe niż dla ruchu pasażerskiego.

Syntetycznym podsumowaniem oceny systemu transportowego przeprowadzonej w SRT jest analiza SWOT. Jej wyniki przedstawiono w tabeli 1. Zgodnie z ideą koncepcji SWOT, umiejętne wykorzystanie atutów pozwolić powinno na zwiększenie szans i uniknięcie zagrożeń rozwojowych. Na jej podstawie sformułowano wnioski końcowe. Podkreślono w nich, że położenie Polski w centrum Europy i na przecięciu głównych szlaków komunikacyjnych, a także korzystne uwarunkowania topograficzne terytorium naszego kraju, stwarzają dogodne warunki do obsługi ruchu tranzytowego oraz rozwoju przedsiębiorstw działających w obszarze transportu, spedycji i logistyki. Do pełnego wykorzystania tych zalet konieczna jest między innymi rozbudowa, modernizacja i rewitalizacja istniejącej infrastruktury transportowej. Infrastruktura ta, odpowiednio wyposażona w nowoczesne rozwiązania technologiczne przyczyni się do wzmocnienia pozycji konkurencyjnej gospodarki Polski na rynku międzynarodowym, a także wpłynie na poprawę jakości życia obywateli. Wnioski te są niewątpliwie słuszne. Są one zgodne z teorią rozwoju regionalnego. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa, pozwalająca na zaspokajanie potrzeb przewozowych, jest niezbędnym czynnikiem kreowania konkurencyjności regionów. Poziom zaspokojenia tych potrzeb może być traktowany jako miernik nowoczesności i otwartości regionów. Sprawny transport przyczynia się do przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu, marginalizacji niektórych obszarów oraz trwałego wyłączenia regionu z procesów rozwojowych.

Przywołane wnioski z analizy SWOT mogłyby zostać sformułowane bez jej przeprowadzania. Są one bowiem znane i powtarzane w wielu publikacjach i opracowaniach od dawna. Nie wnoszą więc nowej jakości do strategii rozwoju transportu. Wątpliwości budzi wiele zapisów, które zawarto w analizie SWOT.



Rys. 6. Międzygałęziowa dostępność transportowa obszaru Polski w 2010 r.
 Źródło: T. Komornicki, P. Rosik, M. Stępnik: *Analiza dostępności transportowej w poszczególnych gałęziach transportu. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania. Warszawa, 2010 (ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury).*
 Tu za: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ... , op.cit., s. 30.*

¹⁶ T. Komornicki, P. Rosik, M. Stępnik: *Analiza dostępności transportowej w poszczególnych gałęziach transportu. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania. Warszawa, 2010 (ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury).*

Analiza SWOT systemu transportowego w Polsce

Mocne strony	Słabe strony
<p>Infrastruktura</p> <ul style="list-style-type: none"> względnie duży zasób i potencjał istniejących sieci, portów, terminali i węzłów; istnienie warunków dla rozwoju pełnego wachlarza gałęziowych i technicznych form infrastruktury; dobre warunki topograficzne kraju (płaski teren i brak aktywności sejsmicznej), sprzyjające budowie prostych szlaków (istotnych dla systemów dużej prędkości i innych z gwarantowanym wysokim standardem); relatywnie niewielka gęstość zaludnienia poza obszarami zurbanizowanymi; układ śródlądowych dróg wodnych, korzystny z punktu widzenia potrzeb przewozowych; uwzględnianie w kosztach zewnętrznych kosztów oddziaływania transportu na środowisko; niski poziom urbanizacji i industrializacji wielu obszarów ułatwiający rozbudowę infrastruktury transportowej; wdrażanie zasady użytkownik płaci na sieci infrastrukturalnej, w tym dróg krajowych, wprowadzenie systemu ETC. 	<ul style="list-style-type: none"> duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i punktowej; występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci; nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci; brak sieci dostosowanej do dużej prędkości ruchu kolejowego; brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych; finansowanie infrastruktury dróg krajowych zobowiązaniami – narastające zadłużenie KFD; brak ciągłości klasy technicznej połączeń między aglomeracjami; słaba integracja międzygałęziowa; słabość modułów integrujących różne rodzaje sieci; słabe wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego z uwagi na niedostateczne przystosowanie dróg wodnych do warunków żeglowności; uciążliwość wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego; nieliczne elementy inteligentnych i innowacyjnych sieci; wciąż nieefektywne i kosztowne rozwiązania w zakresie zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko; postępujące pogarszanie się jakości odcinków linii kolejowych. mało efektywne zarządzanie infrastrukturą kolejową przez podmiot zarządzający.
<p>Rynki transportowe</p> <ul style="list-style-type: none"> duża liczba podstawowych i pomocniczych przedsiębiorstw w transporcie lądowym; dynamiczny rozwój przedsiębiorstw TSL; duża liczba zatrudnionych i dobre kwalifikacje pracowników większości przedsiębiorstw; liczebny i nowoczesny ciężarowy tabor samochodowy; umiejętne i skuteczne zarządzanie przedsiębiorstwami samochodowymi, warunki oraz możliwość obniżania ich kosztów. 	<ul style="list-style-type: none"> asymetria popytu na transport, skierowanego głównie na transport samochodowy; przestarzałe środki transportu kolejowego i wodnego; niska pozycja konkurencyjna na rynkach przewoźników lotniczych i morskich; nikłe znaczenie lotniczych przewozów cargo; niska jakość kolejowych i autobusowych przewozów pasażerskich; słaba kondycja finansowa sektora TSL i duży odsetek deficytowych przedsiębiorstw; duża liczba wypadków, zwłaszcza w ruchu drogowym, ale także na przejazdach kolejowych; wysokie obciążenie dla środowiska naturalnego, zwłaszcza ze strony transportu samochodowego; niska mobilność lotnicza społeczeństwa; bariery administracyjnoprawne ograniczające możliwości polskich portów morskich do przeładunku towarów wysoko przetworzonych; niska konkurencyjność sektora kolejowego w przewozie towarów, wynikająca z wysokich kosztów prowadzenia działalności i niskiej jakości infrastruktury.
<p>Szanse</p> <p>Infrastruktura</p> <ul style="list-style-type: none"> stworzenie sieci połączeń w państwach sąsiednich z polską siecią transportową – zwiększenie międzynarodowej dostępności transportowej; możliwość uzyskania współfinansowania przez UE realizacji projektów infrastrukturalnych w nowej perspektywie finansowej 2014–2020; poparcie społeczne dla działań związanych z budową nowoczesnej infrastruktury drogowej (drogi szybkiego ruchu) oraz kolejowej (modernizacja obecnej sieci oraz budowa linii wysokich standardów); osiągnięcie integracji międzygałęziowej i europejskiej interoperacyjności sieci – eliminacja brakujących ogniw w sieci regionalnej i lokalnej; poparcie społeczne dla budowy obwodnic miast i miejscowości leżących w obrębie sieci o znaczeniu międzynarodowym i krajowym; rozwój innowacyjnych technologii ITS wspierających zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu oraz integrujące różne gałęzie transportu w celu efektywnego wykorzystania istniejących zasobów; uzupełnienie sieci tradycyjnych o inteligentne i innowacyjne sieci transportowe; pojawienie się nowych źródeł oraz mechanizmów wspierających (gwarancje, ubezpieczenia, ograniczanie ryzyka) finansowania infrastruktury; polityka transportowa UE wspierająca rozwój transportu wodnego śródlądowego; położenie na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych. 	<p>Zagrożenia</p> <ul style="list-style-type: none"> utrzymywanie się dotychczasowych barier, opóźniających realizację modernizacji infrastruktury; zmiany klimatu i nasilające się w ostatnim okresie zagrożenie występowania klęsk żywiołowych; nie trwałość efektów modernizacyjnych sieci powodowana przedwczesnym jej niszczeniem; wzrost udziału w kosztach zewnętrznych kosztów oddziaływania transportu na środowisko; powstanie nowoczesnych, konkurencyjnych obiektów infrastrukturalnych w krajach sąsiednich; relatywnie duży udział w powierzchni kraju obszarów cennych przyrodniczo – wysokie ryzyko kolizji przyrodniczo-przestrzennych, protestów społecznych opóźniających i utrudniających realizację przedsięwzięć infrastrukturalnych; przedłużający się kryzys gospodarczy w Europie i związane z tym zmniejszenie współfinansowania realizacji projektów infrastrukturalnych z budżetu UE oraz budżetu inwestorów prywatnych.
<p>Rynki transportowe</p> <ul style="list-style-type: none"> możliwość utrzymania i wzmocnienia popytu na usługi polskich przewoźników samochodowych na rynku europejskim; istnienie dużego, trwałego popytu na transport stanowiącego podstawę stabilnego funkcjonowania przedsiębiorstw transportu spedycji i logistyki; wdrożenie internalizacji kosztów zewnętrznych transportu, jako czynnika racjonalizującego rozwój sektora; dobre warunki popytowe i technologiczne dla rozwoju szybkich kolei; rosnące zainteresowanie użytkowników transportem zbiorowym o dobrej jakości; rosnąca skuteczność środków stosowanych w systemach poprawy bezpieczeństwa w transporcie; silna integracja międzygałęziowa i technologiczna systemu transportowego; napiływ kapitału zagranicznego, wzmacniającego potencjał i nowoczesność polskiego transportu; położenie geograficzne umożliwiające rozwój połączeń lotniczych pasażerskich i towarowych w kierunkach wschód – zachód; możliwość podniesienia jakości usług świadczonych przez sektor TSL w wyniku poprawy warunków dla rozwoju konkurencji na tym rynku. 	<ul style="list-style-type: none"> niewystarczające środki finansowe na modernizację systemów transportu i logistyki; marginalizacja lub wyparcie z rynku niektórych dużych polskich przewoźników i operatorów; nie skuteczność środków zmniejszania środowiskowej uciążliwości transportu; utrzymująca się silna dynamika rozwoju motoryzacji indywidualnej; zaostrenie konkurencji na rynkach transportowych; postępujące osłabienie roli tranzytowej polskiego systemu transportowego; wpływ wdrażania internalizacji kosztów zewnętrznych na poziom konkurencyjności przewoźników drogowych; tendencje wzrostowe cen ropy, surowców i energii na rynkach światowych; dezintegracja systemu regionalnych i ponadregionalnych przewozów kolejowych.

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op.cit., s. 31–32.

Przykładem może być zaliczenie relatywnie niskiej gęstości zaludnienia oraz niskiego poziomu urbanizacji do mocnych stron infrastruktury. Czynniki te nie są cechami infrastruktury, więc nie mogą być ich słabą czy mocną stroną. Można je ewentualnie zaliczyć do szans lub zagrożeń rozwoju infrastruktury. Uzasadnieniem pozytywnego wpływu niskiego stopnia urbanizacji jest, jak wynika z analizy SWOT, łatwość rozbudowy infrastruktury. W tym aspekcie warto zwrócić uwagę na efektywność takich inwestycji. Duże korzyści z rozbudowy infrastruktury występują tam, gdzie istnieje relatywnie duża gęstość zaludnienia. Potwierdzają to doświadczenia wielu krajów europejskich i pozaeuropejskich związane z budową autostrad, kolei dużych prędkości czy portów lotniczych. Lokalizowano je na obszarach będących dużymi generatorami popytu na usługi transportowe.

Szansą dla rozwoju infrastruktury, a nie jej mocną stroną, są dobre warunki topograficzne. Nie jest ona jednak wykorzystywana, jak wynika ze SRT, do rozwoju kolei dużych prędkości. Nadal zakłada się inwestycje modernizacyjne, choć one nie przyniosą

zwiększenia udziału kolei w rynku transportowym. Problem ten dostrzegają twórcy analizy, wskazując, że brak kolei dużych prędkości jest słabością polskiej infrastruktury.

Wątpliwość budzi zaliczenie do mocnych stron infrastruktury uwzględniania w kosztach zewnętrznych kosztów oddziaływania na środowisko. Czynniki ten, podobnie jak gęstość zaludnienia, nie jest cechą infrastruktury, choć ma wpływ na jej wykorzystanie. W tym aspekcie należy zwrócić uwagę, że do zagrożenie rozwoju infrastruktury zaliczono wzrost udziału w kosztach zewnętrznych kosztów oddziaływania transportu na środowisko.

Do mocnych stron rynku transportowego zaliczono dużą liczbę podmiotów i duże zatrudnienie w sektorze transportu. Jednocześnie słabymi stronami są nienajlepsza kondycja finansowa przedsiębiorstw, a zagrożeniami zaostrzenie konkurencji. Dwa pierwsze z wymienionych czynników są prawdziwe. Jeśli jednak mocną stroną jest duża liczba podmiotów, to niezrozumiałe jest dlaczego zagrożeniem ma być konkurencja. Być może dlatego, że jej skutkiem jest „marginalizacja lub wyparcie z rynku niektórych

Tabela 2

Prognoza przewozów pasażerskich

	Rok									
	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
	Wariant									
	maksymalny					minimalny				
	Liczba pasażerów [mln osób]									
Kolej	261,0	268,0	279,0	345,0	484,0	261,0	267,0	278,0	337,0	461,0
Autobusy pozamiejskie	570,0	477,0	431,0	429,0	441,0	570,0	470,0	422,0	420,0	430,0
Lotnictwo	20,0	27,0	28,0	35,0	45,0	20,0	25,0	26,0	31,0	38,0
Transport morski	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1
Motoryzacja indywidualna	24 843,0	28 198,0	31 146,0	33 405,0	34 556,0	24 843,0	27 475,0	29 502,0	30 696,0	30 904,0
Żegluga śródlądowa i przybrzeżna	1,4	1,5	1,7	2,0	2,9	1,4	1,5	1,6	2,0	2,7
Autobusy miejskie	2 925,0	2 903,0	2 880,0	2 830,0	2 793,0	2 925,0	2 882,0	2 852,0	2 798,0	2 759,0
Tramwaje	889,0	883,0	880,0	876,0	874,0	889,0	876,0	869,0	857,0	847,0
Trolejbusy	27,0	27,0	27,0	27,0	28,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0
Metro (Warszawa)	140,0	223,0	338,0	456,0	506,0	140,0	221,0	334,0	447,0	491,0
SKM (Trójmiasto)	36,0	38,0	39,0	41,0	43,0	36,0	37,0	39,0	40,0	42,0
Motocykle i skutery	1 030,0	1 340,0	1 540,0	1 679,0	1 770,0	1 030,0	1 284,0	1 458,0	1 581,0	1 658,0
Rowery	1 477,0	1 368,0	1 482,0	1 513,0	1 635,0	1 477,0	1 333,0	1 414,0	1 413,0	1 494,0
Ruch pieszy	23 283,0	22 934,0	22 876,0	22 428,0	21 718,0	23 283,0	22 338,0	21 824,0	20 948,0	19 850,0
Ogółem	55 504,0	58 689,0	61 950,0	64 071,0	64 898,0	55 503,0	57 238,0	59 047,0	59 599,0	59 005,0
	Praca przewozowa [mld pas.km]									
Kolej	17,90	18,00	18,90	25,90	39,50	17,90	17,90	18,50	24,40	35,80
Autobusy pozamiejskie	21,60	19,40	18,40	19,20	21,30	21,60	19,10	18,00	18,70	20,50
Lotnictwo	40,70	56,30	60,40	75,10	97,90	40,70	53,00	56,10	66,70	82,30
Transport morski	0,50	0,54	0,58	0,62	0,67	0,50	0,53	0,57	0,61	0,65
Motoryzacja indywidualna	279,70	324,60	365,80	399,30	419,40	279,70	315,3	344,30	363,30	369,80
Żegluga śródlądowa i przybrzeżna	0,02	0,03	0,04	0,06	0,10	0,02	0,03	0,04	0,05	0,09
Autobusy miejskie	9,90	9,80	9,80	9,60	9,50	9,90	9,70	9,70	9,50	9,40
Tramwaje	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,30	2,30
Trolejbusy	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
Metro (Warszawa)	0,67	1,06	1,60	2,15	2,38	0,67	1,05	1,58	2,10	2,29
SKM (Trójmiasto)	0,71	0,75	0,79	0,82	0,86	0,71	0,74	0,78	0,80	0,83
Motocykle i skutery	16,30	22,70	26,90	30,50	32,90	16,30	21,30	25,00	28,20	30,20
Rowery	1,54	1,48	1,73	1,85	2,16	1,54	1,44	1,65	1,72	1,97
Ruch pieszy	15,30	14,90	14,60	14,50	14,30	15,30	14,50	13,90	13,50	13,10
Ogółem	407,32	472,04	522,02	582,08	643,45	407,32	457,07	492,6	531,96	569,31

Źródło: J. Burnewicz: Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030 (rok bazowy: 2010). Gdańsk, luty 2012.

Tu za: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op.cit., s. 37.

dużych polskich przewoźników i operatorów” zaliczona do zagrożeń rozwoju rynku transportowego. Czynnikiem ten jest raczej niekorzystny dla niektórych podmiotów, a nie dla rynku.

Przedstawione wątpliwości dotyczą tylko niektórych zapisów analizy SWOT. Dylematów jest jednak znacznie więcej. Nie mają one jednak istotnego wpływu na kreowaną strategię. Trudno bowiem zauważyć wyraźny związek wielu zapisów z instrumentami SRT.

Prognoza zapotrzebowania na transport

Prognozy popytu do 2030 r. zostały opracowane przez J. Burnewicza¹⁷ na podstawie znanych pod koniec 2011 r. ocen uwarunkowań makroekonomicznych, technologicznych, społecznych i europejskich. Wykorzystane do potrzeb SRT prognozy rozwoju transportu w Polsce do 2030 r. przyjmują 2010 r. jako bazy. Biorąc jednak pod uwagę oddziaływanie światowego kryzysu gospodarczego oraz aktualną wiedzę na temat rozwoju gospodarki światowej prezentowane wartości prognostyczne, zdaniem twórców SRT, są w większości przypadków zaniżone. Prognozy zostały ujęte w układach przestrzennych (ruch lokalny, krajowy i międzynarodowy), funkcjonalnych (obsługa krajowej produkcji, obsługa polskiego handlu zagranicznego, obsługa ładunków obcych), według form transportu (zarobkowy i niezarobkowy) oraz typu operacji (przewozy, operacje portowe i terminalowe). Syntetyczne zestawienie wyników prognozy przewozów pasażerskich podano w tabeli 2.

Analizując wyniki prognoz należy zwrócić uwagę na kilka problemów szczegółowych. Pierwszy z nich dotyczy prognozy przewozów kolejowych. Po 2020 r. zauważalny jest znaczące zwiększenie liczby pasażerów i pracy przewozowej w tej gałęzi transportu (tab. 3). W latach 2020–2025 przyrost liczby pasażerów jest sześciokrotnie wyższy niż w latach 2015–2020, a pracy przewozowej niemal ośmiokrotnie wyższy. Wskazywałoby to, że w 2020 r. zakończą się ważne inwestycje sprzyjające poprawie pozycji konkurencyjnej kolei na rynku przewozów międzygłomerycyjnych i międzyregionalnych. Ze SRT nie wynika jednak, aby takie inwestycje były planowane. Znaczące zwiększenie przewozów kolejowych mogłoby być wynikiem budowy systemu kolei

dużych prędkości. Do 2020 r. ma być podjęta decyzja o ewentualnej jego realizacji. Prognozowany przyrost może być więc tylko wynikiem modernizacji linii kolejowych. Tak znacząca zmiana jest jednak wątpliwa. Możliwe do uzyskania czasy przejazdu przy prędkości 160 km/h nie będą konkurencyjne, jak wykazano wyżej, do podróży samochodami osobowymi po autostradach i drogach ekspresowych.

Opracowana prognoza wskazuje na zagrożenie dla licznych przedsiębiorstw realizujących autobusowe przewozy pozamiejskie. W latach 2010–2030 liczba pasażerów zmniejszy się o 23%, a praca przewozowa o 1,4%. Oznacza to, że przewiduje się znaczne zmniejszenie przewozów lokalnych. Trendy spadku są podobne, jak obserwowane w ostatnich latach. Należy jednak zwrócić uwagę, że dane wyjściowe do prognozy obejmują wyłącznie podmioty o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób. Pominięto natomiast kilka tysięcy małych przedsiębiorstw prywatnych. Wielkość przewozów wykonywanych przez te podmioty nie ma odzwierciedlenia w oficjalnych statystykach. Tymczasem te podmioty mają znaczący udział w rynku pozamiejskich przewozów autobusowych.

Z prognozy wynika, że znacząco zwiększy się wykorzystanie motocykli i motorowerów. W 2030 r. praca przewozowa wykonywana tymi pojazdami wyniesie 32,9 mld pas.km. Trudno oceniać realność tej prognozy. Warto jednak zwrócić uwagę na kilka dylematów. W 2010 r., według danych GUS, przebieg samochodów osobowych wyniósł 144,9 poj.km, a motocykli i motorowerów 1,2 mld poj.km¹⁸. Oznacza to, że przebieg samochodów był 116 razy większy niż motocykli i motorowerów. Z danych zawartych w tabeli 2 wynika tymczasem, że praca przewozowa w 2010 r. zrealizowana samochodami osobowymi była tylko 17 razy większa niż motocyklami i motorowerami (skuterami). Wydaje się więc, że prognoza przewozów motocyklami jest znacznie zawyżona. Wniosek taki wynika również z porównania innych prognozowanych wielkości, np. pracy przewozowej realizowanej motocyklami i motorowerami oraz środkami transportu miejskiego.

Pomijając wątpliwości szczegółowe dotyczące prognozowanych wartości warto zwrócić uwagę na generalne trendy. Przewiduje się zmniejszenie przewozów środkami komunikacji miej-

Tabela 3

Prognoza kolejowych przewozów pasażerskich

		Rok									
		2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
		maksymalny					minimalny				
Wielkość przewozów											
Liczba pasażerów	[mln osób]	261	268	279	345	484	261	267	278	337	461
Praca przewozowa	[mld paskm]	17,9	18	18,9	25,9	39,5	17,9	17,9	18,5	24,4	35,8
Średnia odległość przewozu 1 pasażera [km]		68,6	67,2	67,7	75,1	81,6	68,6	67,0	66,5	72,4	77,7
Przyrost wielkości przewozów w stosunku do końca okresu poprzedzającego											
Liczba pasażerów	[mln osób]		-7	11	66	139	-	6	11	59	124
Praca przewozowa	[mld paskm]		-0,1	0,9	7	13,6	-	0	0,6	5,9	11,4
Średnia odległość przewozu 1 pasażera [km]			--1,4	0,6	7,3	6,5	-	-1,5	-0,5	5,9	5,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z tabeli 2.

17 J. Burnewicz: *Prognozy rozwoju transportu w Polsce do roku 2030*. Gdańsk, październik 2010 (ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury); J. Burnewicz: *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030 (rok bazowy:2010)*. Gdańsk, luty 2012 (ekspertyza dla Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej).

18 *Transport – Wyniki działalności w 2010 r.* GUS, Warszawa 2011, s. 258.

skiej (poza warszawskim metrem). Oznacza to, że już zrealizowane i przewidywane na lata 2014–2016 inwestycje w tabor komunikacji miejskiej, inteligentne systemy transportowe, czy systemy informacji pasażerskiej w miastach i aglomeracjach współfinansowane z funduszy Unii Europejskiej nie przyniosą efektów w postaci zwiększenia przewozów.

Zmarginalizowane zostaną pozamiejskie przewozy autobusowe. Kilkunastoprocentowe zmniejszenie przewozów spowoduje znaczące pogorszenie się sytuacji finansowej przedsiębiorstw, w tym przede wszystkim używających wspólnej marki PKS. Może to doprowadzić do powstawania obszarów nieobsługiwanych transportem publicznym. W konsekwencji spowoduje to pogorszenie konkurencyjności regionów, wykluczenie społeczne części mieszkańców tych obszarów, a następnie spadek zamożności i jakości życia.

W coraz większym stopniu wykorzystywane będą rowery. Statystyczny Polak zwiększy wykorzystanie rowerów z ok. 40 razy w 2010 r. do 50 w 2030 r. Rower będzie więc wykorzystywany przede wszystkim w zaspokajaniu potrzeb przewozowych w zakresie komunikacji lokalnej (przede wszystkim miejskiej). Średnia odległość przejazdu zwiększy się z ok. 1 km w 2010 r. do 1,3 km w 2030 r. W całym tym okresie będzie jednak ok. 3 razy mniejsza niż podróże autobusami komunikacji miejskiej, tramwajami czy trolejbusami i ok. 4 razy mniejsza niż warszawskim metrem.

Ważnym sposobem zaspokajania potrzeb komunikacyjnych będą przemieszczenia piesze, choć przewiduje się niewielkie ich zmniejszenie. Będzie to prawdopodobnie wynikiem zmniejszania się populacji mieszkańców Polski. Statystyczny Polak przejdzie ok. 430 km w roku, tj. ok. 1,2 km dziennie.

Dominującym środkiem transportu będą nadal samochody osobowe. Ich udział w zaspokajaniu potrzeb przewozowych, mie-

rzonych liczbą przemieszczeń zwiększy się z 44,8% w 2010 r. do 52,4% w 2030 r. w wariantcie minimalnym, a w wariantcie maksymalnym do 53,2%. Zmniejszy się nieco udział samochodów osobowych w pracy przewozowej, choć znacząco wzrośnie jej wielkość – o 50% w wariantcie maksymalnym i 32% w wariantcie minimalnym (zwiększenie pracy przewozowej o 139 mld pas.km w wariantcie maksymalnym i o 90 mld pas.km w wariantcie minimalnym). Zmniejszenie udziału w pracy przewozowej będzie głównie wynikało ze znacznie wyższego zwiększenia średniej odległości przewozu w innych gałęziach transportu – kolej +13 km, autobusy pozamiejskie +10,4 km, transport lotniczy +140,6 km, motocykle i skutery +2,8 km, a transport samochodowy zaledwie +0,9 km. Tak niewielkie zwiększenie średniej odległości przewozu motoryzacją indywidualną będzie występowało mimo planowanego oddawania do eksploatacji kolejnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych sprzyjających wzrostowi stopnia wykorzystania samochodów osobowych.

Prognoza przewozu ładunków (tab. 4) wskazuje, że dominujące znaczenie będzie miał nadal transport samochodowy. Jego udział w pracy przewozowej, jak podkreślono w SRT, zwiększy się z 58,1% w 2010 r. do około 61–62% w 2020 r. i do około 62–63% w 2030 r. Takie stwierdzenie, choć oczywiście prawdziwe, nie odzwierciedla rzeczywistych zmian na rynku przewozów towarowych. Do opisu przewidywanych zmian nie są także adekwatne wskaźniki dynamiki wielkości przewozów prezentowane w SRT. Wynika z nich bowiem, że popyt na przewozy kolejowe (mierzone masą ładunków) w wariantcie minimalnym zwiększy się do 2030 r. o 24,5%, a samochodowe 34,4%, a w maksymalnym odpowiednio o 31,9% i 41,1%. Znacznie większa będzie dynamika w pozostałych gałęziach transportu (poza rurociągowym).

Analizując przewidywane zmiany należy zwrócić uwagę na przyrost przewozów w wartościach bezwzględnych (tab. 5). Przy-

Tabela 4

Prognoza przewozu ładunków

	Rok									
	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
	Masa [mln t]									
Kolejowe	217,0	229,0	244,0	262,0	286,0	217,0	226,0	238,0	253,0	270,0
Samochodowe	1588,0	1771,0	1942,0	2071,0	2241,0	1588,0	1751,0	1901,0	2000,0	2135,0
Wodne śródlądowe	5,1	6,2	6,9,0	8,7	14,4	5,1	6,2	6,7	8,0	12,0
Rurociągowy	56,0	58,0	59,0	63,0	70,0	56,0	57,0	57,0	59,0	63,0
Morskie	50,0	58,0	67,0	76,0	89,0	50,0	57,0	65,0	73,0	83,0
Lotnicze	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Inne	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Ogółem	1916,6	2122,7	2319,5	2481,3	2701,2	1916,6	2097,7	2268,3	2393,6	2563,7
Praca przewozowa [mld tkm]										
Kolejowe	49,0	53,0	58,0	64,0	71,0	49,0	52,0	56,0	61,0	67,0
Samochodowe	259,0	317,0	365,0	404,0	460,0	259,0	309,0	350,0	382,0	427,0
Wodne śródlądowe	1,0	1,4	1,7,0	2,1	3,6	1,0	1,4	1,6	1,9	2,9,0
Rurociągowy	24,0	24,0	23,0	24,0	26,0	24,0	24,0	23,0	23,0	24,0
Morskie	112,0	123,0	137,0	152,0	175,0	112,0	120,0	131,0	143,0	161,0
Lotnicze	0,2	0,2	0,3	0,3	0,6	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5
Inne	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Ogółem	445,6	519,1	585,5	646,9	736,7	445,6	507,1	562,4	611,7	682,9

Źródło: J. Burniewicz: *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030 (rok bazowy: 2010)*. Gdańsk, luty 2012.

Tu za: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ...*, op.cit., s. 35.

rost masy przewożonych przesyłek transportem samochodowym będzie w 2015 r. ok. 15, a w 2030 r. ok. 10 razy większy niż w transporcie kolejowym. W konsekwencji znacznie większy będzie udział transportu samochodowego w łącznym zwiększeniu przewozów niż ma ta gałąź obecnie (tab. 6).

W najbliższych dwóch dekadach zmniejszało się będzie znaczenie transportu kolejowego. Udział w zwiększeniu masy ładun-

ków oraz pracy przewozowej będzie znacznie mniejszy niż ma ta gałąź obecnie. W szczególności dotyczy to okresu do 2020 r. Po 2020 r. udział ten nieco się zwiększy, choć nadal będzie mniejszy niż w roku bazowym. Odwrotne trendy dotyczą transportu samochodowego.

Przedstawione prognozy przewozów pasażerskich i towarowych wskazują, że SRT do 2030 r. nie zapewni możliwości urze-

Tabela 5

Prognoza przyrostu przewozu ładunków

	Rok							
	2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
	Wariant maksymalny				Wariant minimalny			
Masa [mln t]								
Kolejowe	12,0	27,0	45,0	69,0	9,0	21,0	36,0	53,0
Samochodowe	183,0	354,0	483,0	653,0	163,0	313,0	412,0	547,0
Wodne śródlądowe	1,1	1,8	3,6	9,3	1,1	1,6	2,9	6,9
Rurociągowo	2,0	3,0	7,0	14,0	1,0	1,0	3,0	7,0
Morskie	8,0	17,0	26,0	39,0	7,0	15,0	23,0	33,0
Lotnicze	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Inne	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1
Ogółem	206,1	402,9	564,7	784,6	181,1	351,7	477,0	647,1
Praca przewozowa [mld tkm]								
Kolejowe	4,0	9,0	15,0	22,0	3,0	7,0	12,0	18,0
Samochodowe	58,0	106,0	145,0	201,0	50,0	91,0	123,0	168,0
Wodne śródlądowe	0,4	0,7	1,1	2,6	0,4	0,6	0,9	1,9
Rurociągowo	0,0	1,0	0,0	2,0	0,0	1,0	1,0	0,0
Morskie	11,0	25,0	40,0	63,0	8,0	19,0	31,0	49,0
Lotnicze	0,0	0,1	0,1	0,4	0,0	0,1	0,1	0,3
Inne	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ogółem	73,5	139,9	201,3	291,1	61,5	116,8	166,1	237,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z tabeli 4.

Tabela 6

Udział gałęzi transportu w prognozowanym przyroście przewozu ładunków

	Rok									
	2010*	2015	2020	2025	2030	2010*	2015	2020	2025	2030
	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Udział w przyroście masy ładunków [%]										
Kolejowe	11,3	5,8	6,7	8,0	8,8	11,3	5,0	6,0	7,5	8,2
Samochodowe	82,9	88,8	87,9	85,5	83,2	82,9	90,0	89,0	86,4	84,5
Wodne śródlądowe	0,3	0,5	0,4	0,6	1,2	0,3	0,6	0,5	0,6	1,1
Rurociągowo	2,9	1,0	0,7	1,2	1,8	2,9	0,6	0,3	0,6	1,1
Morskie	2,6	3,9	4,2	4,6	5,0	2,6	3,9	4,3	4,8	5,1
Lotnicze	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Inne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Udział w pracy przewozowej [%]										
Kolejowe	11,0	5,4	6,4	7,5	7,6	11,0	4,9	6,0	7,2	7,6
Samochodowe	58,1	78,9	75,8	72,0	69,0	58,1	81,3	77,9	74,1	70,8
Wodne śródlądowe	0,2	0,5	0,5	0,5	0,9	0,2	0,7	0,5	0,5	0,8
Rurociągowo	5,4	0,0	0,7	0,0	0,7	5,4	0,0	0,9	0,6	0,0
Morskie	25,1	15,0	17,9	19,9	21,6	25,1	13,0	16,3	18,7	20,6
Lotnicze	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Inne	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0
Inne	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

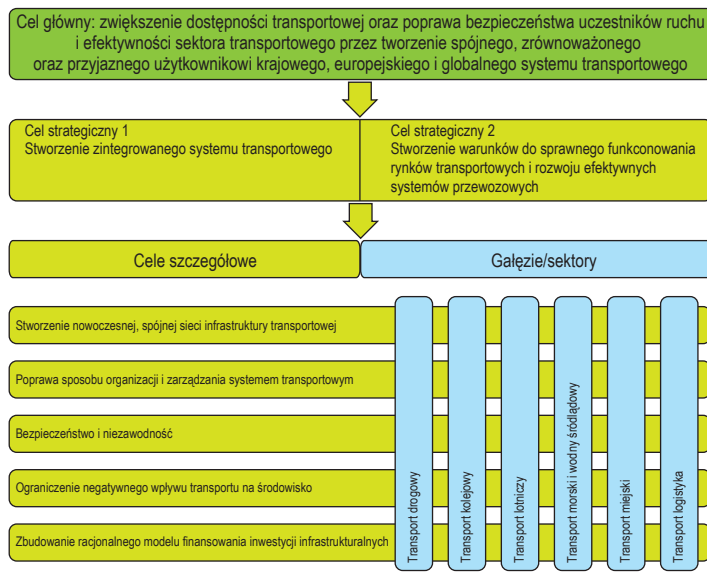
* Udział na podstawie rzeczywistych wielkości przewozów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z tabeli 4.

czywistnienia idei zrównoważonego rozwoju. Nie będzie ona także sprzyjała osiągnięciu celów europejskiej polityki transportowej. Nieco korzystniejsze trendy wystąpią po 2020 r. Prognozy na tak długi okres obciążone są jednak wysokim poziomem ryzyka. Przewidywane zmiany udziału w zwiększeniu przewozów na poziomie 2 punktów procentowych stanowiąc mogą błąd prognozy.

Wizja, cele i priorytety strategii rozwoju transportu

Misją SRT jest tworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków do przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. SRT uruchamia nowy zestaw działań, obejmujących najpierw upowszechnienie wiedzy o tym, co i dlaczego należy zrealizować w polskim transporcie w najbliższych latach, a następnie wskazujących podmiot, narzędzia i źródła finansowania niezbędne do ich realizacji. Ta piękna deklaracja niestety nie ma odzwierciedlenia w przewidywanych skutkach realizacji SRT. Z przedstawionych prognoz wynika, że polski system transportowy będzie rozwijał się w sposób niezrównoważony. Znamienne jest, że rozdział dotyczący prognoz został umieszczony przed celami i instrumentami strategii. Budzi to wątpliwość czy prognozy są skutkiem planowanych do wdrożenia instrumentów strategii, czy wręcz przeciwnie – najpierw przygotowano prognozy podziału zadań przewozowych, a następnie dostosowano do nich instrumenty. Wydaje się, że w SRT zastosowano to drugie podejście. Jej twórcy stwierdzają bowiem, że mając na uwadze prognozy popytu na przewozy transportowe, opracowane na potrzeby SRT, należy zauważyć widoczny – w perspektywie do 2020 r. i dalszej – trend znacznego zwiększenia zapotrzebowania na przewozy transportem samochodowym oraz relatywnie mniejszego zwiększenia popytu na przewozy transportem kolejowym. Takie podejście trudno uznać za racjonalne.



Rys. 7. Struktura i hierarchia celów strategii rozwoju transportu do 2020 r.

Źródło: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ...*, op.cit., s. 6

Zasadniczym celem polityki transportowej do 2020 r. jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. Tak sformułowanemu celowi głównemu podporządkowane zostały cele strategiczne i szczegółowe. Ich strukturę przedstawiono na rysunku 7.

Poprawa dostępności terytorialnej wymaga integracji poszczególnych gałęzi transportu. Przyczyni się to do przezwyciężenia barier geograficznych. Pozwoli również na poprawę wykorzystania potencjału gospodarczego regionów, a w konsekwencji poprawę ich konkurencyjności¹⁹. Kreowanie spójnego systemu transportowego, jak podkreślono w SRT, wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej, jak i wykorzystania nowoczesnych, inteligentnych systemów transportowych usprawniających funkcjonowanie transportu oraz poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Takie podejście jest zgodne z założeniami europejskiej polityki transportowej²⁰. Przyczynić się ono powinno do wzrostu wykorzystania proekologicznych gałęzi transportu, a w konsekwencji zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Zwiększenie stopnia wykorzystania transportu zbiorowego sprzyjać ma ograniczaniu kongestii (szczególnie na obszarach zurbanizowanych) oraz skracanie czasu podróży. Niestety, jak stwierdzono wyżej, opracowane prognozy nie potwierdzają osiągnięcia tych zamierzeń.

Realizacja celów strategii rozwoju transportu wymaga nadrobienia zaniechań przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne i gospodarcze w Europie i na świecie. Obecnie wiele obszarów w Polsce nie ma bowiem dogodnych możliwości dojazdu do lokalnych centrów wzrostu gospodarczego. Nie mogą one zatem pełnić funkcji naturalnej bazy zasobów dla szybko rozwijających się terytoriów. Powstają więc obszary wykluczenia społecznego mające niewykorzystane zasoby kapitału ludzkiego. Wyzwaniem dla Polski jest usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). Należy także skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego. Podejście takie nawiązuje do koncepcji rozwoju infrastruktury w Unii Europejskiej. Infrastruktura transportowa jest bowiem istotnym czynnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kreowania konkurencyjności zarówno poszczególnych regionów, jak i całej Unii Europejskiej. Szczególne znaczenie przypisuje się transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) mającej zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz lepszą dostępność w całej Unii Europejskiej.

¹⁹ Szerzej problem znaczenia infrastruktury oraz sprawnego systemu transportowego w rozwoju regionalnym zawiera między innymi publikacja T. Dyr: *Inwestycje infrastrukturalne w sektorze transportu jako czynnik kreowania konkurencyjności regionów*, [w:] T. Dyr, E. Siek: *Uwarunkowania rozwoju regionalnego Unii Europejskiej*. *Spatium*, 2012, s. 29-52.

²⁰ Por. *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędneho systemu transportu*. KOM (2011) 144 wersja ostateczna. Por. także T. Dyr: *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*. *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 2011, nr 10, s. 20-29.

Rozwój infrastruktury transportowej, w tym sieci TEN-T jest istotnym czynnikiem osiągnięcia celów przywoływanej strategii *Europa 2020*. Opracowana została ona jako koncepcja przezwyciężenia kryzysu gospodarczego i finansowego końca pierwszej dekady XXI w. Kryzys ten, jak podkreślono w strategii, odstąpił wszystkie strukturalne słabości Unii Europejskiej. Podejmowane działania powinny prowadzić do takich zmian, które umożliwią osiągnięcie wysokiej konkurencyjności unijnej gospodarki i jej trwałego rozwoju²¹. Priorytetowe kierunki działań inwestycyjnych obejmują:

- rozwój sprawnych i multimodalnych połączeń Warszawy ze wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską;
- rozwój efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich;
- rozwijanie wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast (FUA) i jego integracja (m.in. bezkolejowe skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny);
- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
- wzmacnianie połączeń transportowych Polski Wschodniej z obszarami o większych perspektywach rozwojowych;
- rozwijanie połączeń transportowych usprawniających komunikację z obszarów przygranicznych do ośrodków wzrostu i miejsc pracy oraz w szczególności na obszarach położonych wzdłuż zewnętrznych granic UE, rozbudowa sieci połączeń transgranicznych;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego między innymi poprzez tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- rezerwacja terenów pod potencjalne inwestycje infrastrukturalne, które mogą być przedmiotem planowania strategicznego po 2020 r.

Oprócz działań inwestycyjnych w SRT określone zostały priorytety rozwojowe dotyczące stworzenia warunków do sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych. Obejmują one postulaty dotyczące poprawy jakości przewozów w różnych gałęziach transportu oraz opis pożądanego stanu systemu transportowego. Niektóre postulaty, choć niewątpliwie słuszne, nie mają odzwierciedlenia w planowanych działaniach. Przykładem może być zakładane zmniejszenie kosztów przewozów w transporcie drogowym.

Określając priorytety nie uwzględniono rynku komunikacji miejskiej oraz autobusowych przewozów regionalnych. Pominięto więc dwa obszary rynku generujące największy popyt na usługi przewozowe oraz mający istotny wpływ na jakość życia i konkurencyjność regionów. Uwzględniono natomiast autobusowe przewozy dalekobieżne. W tym zakresie założono, że poprawa jakości

oferty przewozowej może nastąpić dzięki wykorzystaniu zaawansowanych technologii informacyjnych i telematycznych. Przyczynią się one do zastępowania tradycyjnych przewozów regularnych przewozami autobusowymi na zamówienie online.

Priorytety w zakresie transportu pasażerskiego postrzegane są przede wszystkim przez pryzmat poprawy jakości przewozów kolejowych oraz zwiększenia dostępności transportu lotniczego. Interesujące jest uzasadnienie dotyczące ewentualnej decyzji o budowie kolei dużych prędkości, która ma zostać podjęta do 2020 r. (pomimo, że prace studialne trwają, z różnym natężeniem, już kilka lat, potrzeba jeszcze 7 lat na podjęcie decyzji). Z przywoływanych prognoz wynika, że popyt na te przewozy może wynieść 33–37 mln pasażerów. Oznacza to, że na liniach o relatywnie niewielkiej długości przewożonych byłoby ok. 10% pasażerów kolei i realizowanych ok. 17% pracy przewozowej. Pomimo tak korzystnych wielkości, kontynuowania będzie modernizacja i rewitalizacja istniejących linii kolejowych. Oznacza to pogłębiającą się marginalizację pasażerskiego transportu kolejowego. Tezę tę potwierdzają przedstawione wyniki prognoz przewozowych.

Ważnym kierunkiem doskonalenia systemu transportowego będzie podnoszenie kwalifikacji oraz wiedzy pracowników i przedsiębiorców w sektorze TSL (transport, spedycja, logistyka). Mają one sprzyjać nie tylko zwiększeniu efektywności i konkurencyjności prowadzonej działalności w zakresie usług przewozowych, ale również poprawie bezpieczeństwa użytkowników ruchu. W tym zakresie kierunki interwencji obejmują:

- tworzenie i doskonalenie profesjonalnych kadr sektora TSL w oparciu o system szkoleń zawodowych,
- rozwój kluczowych kompetencji ważnych dla sektora TSL,
- wykorzystywanie potencjału uczenia się innego niż formalne.

Zintegrowany system transportowy

Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego, jak podkreślono w SRT, wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej uruchomić, jak również poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze). Lepsze wykorzystanie możliwości, jakie stwarza sieć oraz wykorzystanie relatywnie mocnych stron każdego rodzaju transportu przyczynią się w znacznym stopniu do zmniejszenia zatorów, emisji zanieczyszczeń i liczby wypadków. Potrzebna jest zatem optymalizacja sieci i jej sprawne funkcjonowanie jako całości. Te słuszne założenia mają niewielkie odzwierciedlenie w planowanych inwestycjach. W transporcie kolejowym inwestycje te będą bowiem odejmuwały:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. większa część sieci była w stanie dobrym (tj. wymagająca jedynie konserwacji) i aby na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h;
- rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego;

²¹ Szerzej T. Dyr: *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Technika Transportu Szynowego 1-2/2012, s. 22–28.*

- modernizację i budowę terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych;
- do 2020 r. – podjęcie decyzji dotyczącej ewentualnej budowy systemu kolei dużych prędkości uzupełnionego o tzw. „Y”;
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;
- wymianę przestarzałych lokomotyw i wagonów na nowoczesny tabor kolejowy, odpowiadający specyfice poszczególnych segmentów rynku,
- rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

Inwestycje w transporcie drogowym to:

- rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych;
- rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych;
- rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- rozwój infrastruktury innowacyjnych rozwiązań technologicznych (w tym aplikacji telematycznych), optymalizujących przepływy potoków ruchu i przyczyniających się do zmniejszenia kongestii.

Planowane działania w transporcie kolejowym, jak wynika z przedstawionych zamierzeń, koncentrują się na rewitalizacji i modernizacji infrastruktury. W transporcie drogowym natomiast planowane są przede wszystkim nowe obiekty. W konsekwencji gęstość autostrad i dróg ekspresowych będzie znacznie większa niż linii kolejowych przystosowanych do zwiększonych prędkości (rys. 8). Do 2020 r. powstanie 2 tys. km autostrad oraz 2,8 tys. km

dróg ekspresowych. W tym czasie zaledwie 350 km linii kolejowych przystosowanych zostanie o prędkości powyżej 160 km/h (tab. 7).

W kreowaniu zintegrowanego systemu transportowe istotne znaczenie ma poprawa jakości komunikacji miejskiej. W tym zakresie planowane działania obejmują:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych;
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź” itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (biletu elektronicznego);
- zwiększenie możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- modernizacja układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane;
- wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towaru w miastach, które przyczynią się do zmniejszenia zatłoczenia i innych uciążliwości dla mieszkańców poprzez ograniczenie oraz lepsze skoordynowanie ruchu pojazdów ciężarowych;
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego;
- tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów;
- promowanie komunikacji pieszej i rowerowej.

Tabela 7

Wskaźniki realizacji celów strategicznych SRT

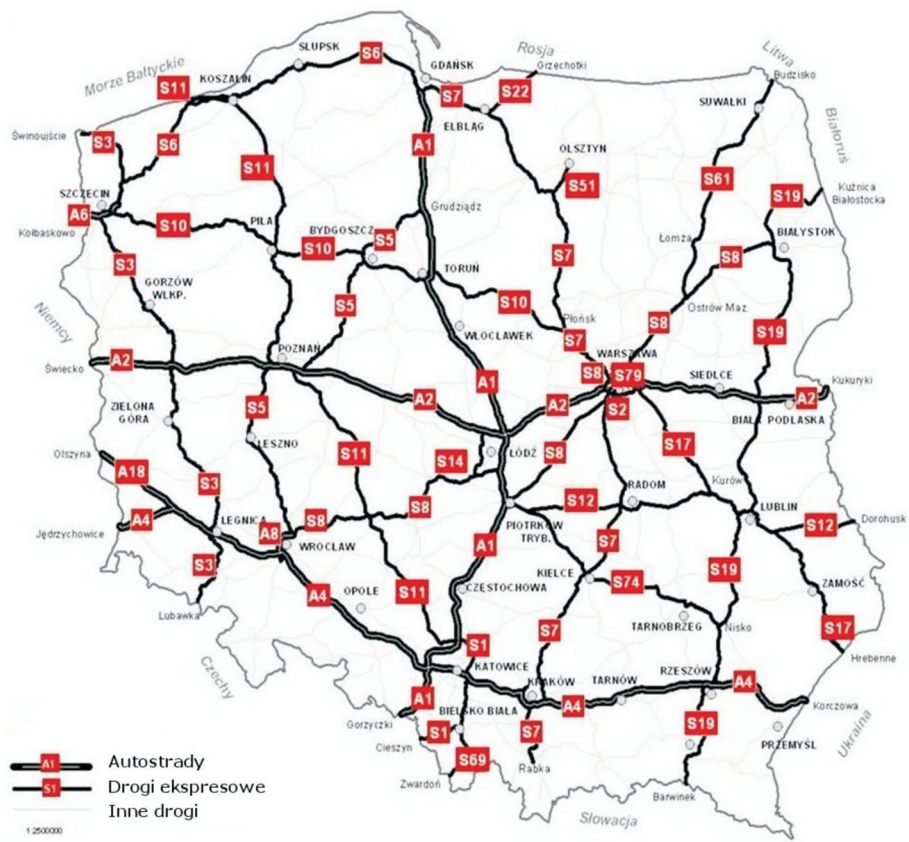
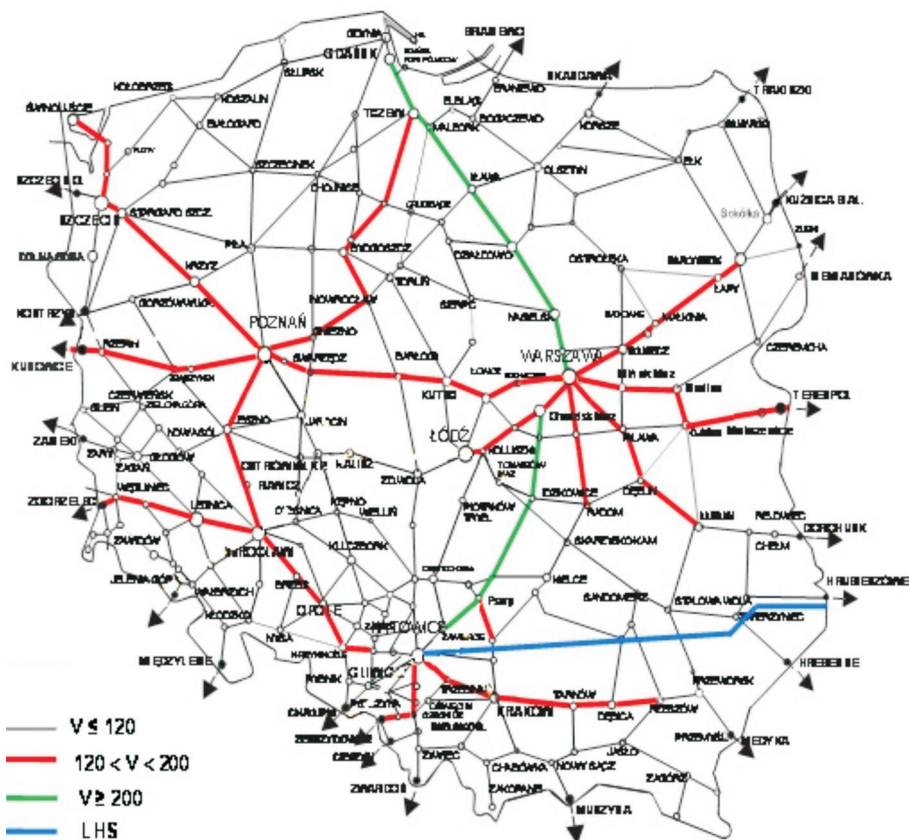
Wskaźnik	Rok bazowy	Wartość w roku	
		bazowym	2020
Długość autostrad	[km] 2010	857	2 000
Długość dróg ekspresowych	[km] 2010	675	2 800
Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich	[%] 2008	85,2	92
Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich	[%] 2008	57,9	68
Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	2008	6/18	18/18
Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	[km] 2010	0	350
Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	2008	4/18	18/18
Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym	[%] 2010	2,03	5-6
Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu	2010	34	36
Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych	[mln pas.] 2008	20,77	41
Potencjał przeładunkowy portów morskich	[mln t] 2010	55	60
Poziom wdrożenia systemu usług informacji rzecznej (<i>River Information Services – RIS</i>) na śródlądowych drogach wodnych spełniających warunki dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	[%] 2010	0%	100%
Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu	dwutlenku węgla [tys. t] 2009	43 771	45 455
	metanu [tys. t] 2009	5,52	5,91
	podtlenku azotu [tys. t] 2009	1,78	4,05
Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu [Mtoe – mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej]	2010	15,5	18,7 (maks. o 21%)
Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	2010	3 907	2 000
Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	2008	174,5	226,8

Źródło: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op.cit., s. 86.*

Zakończenie

Strategia rozwoju transportu do 2020 r. jest ważnym dokumentem, który w bieżącej dekadzie, a szczególnie w nadchodzącej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, determinował będzie kierunki inwestycji infrastrukturalnych. Rozwiązania zawarte w tym dokumencie, jak wynika z analizy przeprowadzonej w artykule, zmierzają w kierunku wzmocnienia transportu drogowego. Zaplanowano bowiem znaczącą asymetrię inwestycji w tej gałęzi transportu wobec pozostałych gałęzi.

Wiele zapisów SRT nawiązuje bezpośrednio do dokumentów strategicznych Unii Europejskiej. Zrównoważony rozwój, poprawa efektywności systemu transportowego, niskoemisyjna mobilność, konkurencyjność transportu publicznego są hasłami, które nie mają odzwierciedlenia w planowanych instrumentach. System transportowy w Polsce będzie nadal niezrównoważony.



prof. nadzw. dr hab. Tadeusz Dyr
 Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny
 w Radomiu, Wydział Ekonomiczny

Rys. 8. Planowana sieć dróg i linii kolejowych w 2020 r.

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. ..., op.cit., s. 51, 54.