

**Europejski Kongres Finansowy
Sopot, 23-25 maja 2012 roku**

**SPRAWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO REALIZACJI PROGRAMU
I FUNKCJONOWANIA SYSTEMU ROZWOJU INFRASTRUKTURY
TRANSPORTOWEJ**

**Marek SITARZ
Komitet Transportu PAN
Politechnika Śląska**

Podstawowe cele transportu wg Unii Europejskiej

- zmniejszenie tempa wzrostu popytu na usługi transportowe poniżej wzrostu PKB;
- **poprawa bezpieczeństwa ruchu i przewozów;**
- respektowanie zasad uczciwej konkurencji i norm socjalnych w transporcie;
- **dostosowanie parametrów technicznych infrastruktury i środków transportu do norm unijnych;**
- włączenie się w tworzenie i rozwój sieci transeuropejskich;
- liberalizacja rynków transportowych;
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznej;
- wyrównanie dysproporcji rozwojowych pomiędzy regionami.

System transportowy

- **infrastruktura transportu** wszystkich gałęzi transportu;
- **środki transportu** różnych gałęzi transportu;
- **zasoby ludzkie**;
- **regulacje organizacyjno-prawne**.

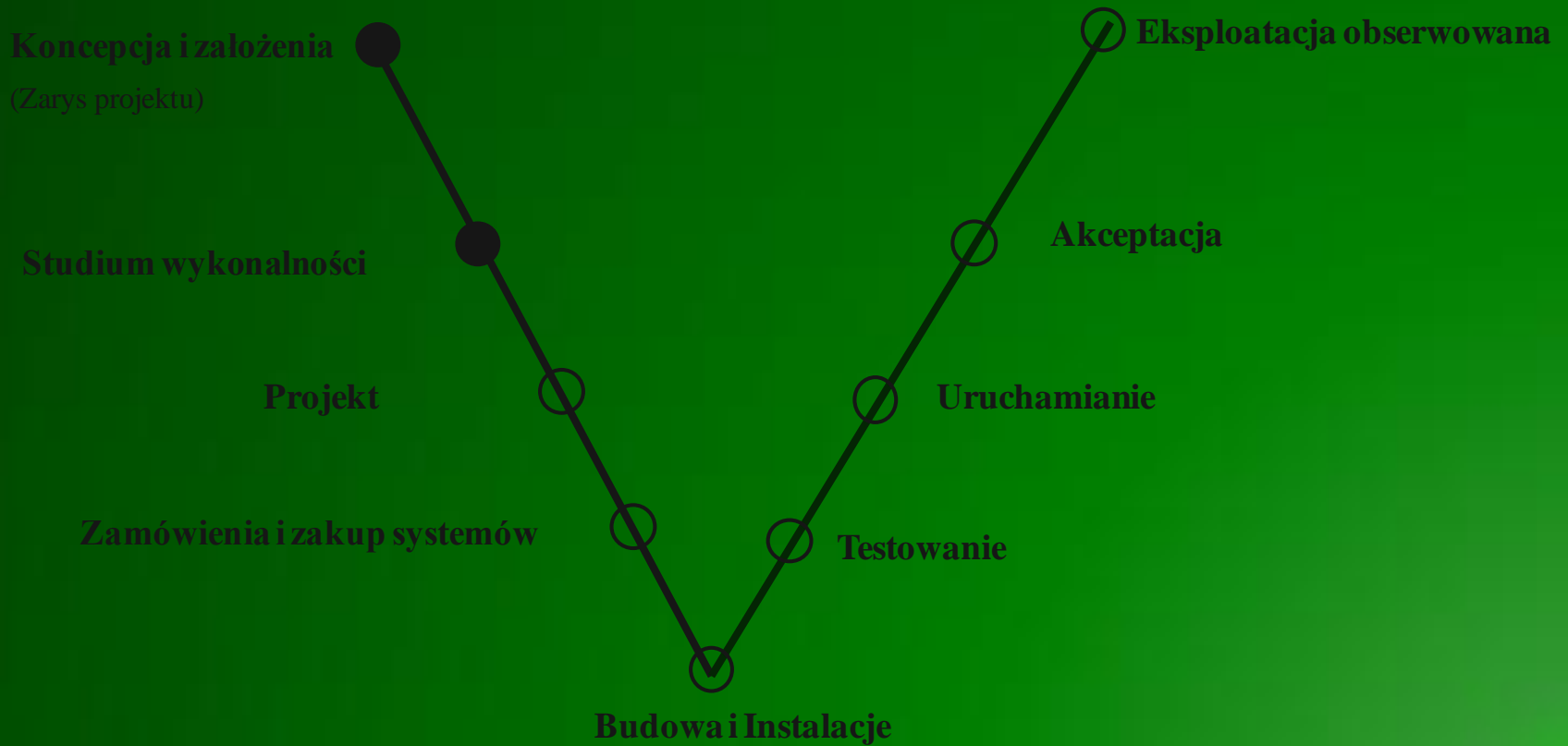
Cele polityki transportowej państwa

- rozwój transportu zapewniający zaspokojenie popytu;
- zwiększenie dostępności przestrzennej i ekonomicznej transportu;
- zrównoważenie rozwoju poszczególnych gałęzi transportu;
- rozwój transportu intermodalnego i ograniczanie wąskich gardeł;
- **wzrost bezpieczeństwa, niezawodności, komfortu;**
- ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Założenia do modelu zintegrowanego systemu transportowego

- rozwiązywanie problemów transportowych „od ogółu do szczegółu”;
- nadrzędność ekologii, z możliwością uzasadnionych kompromisów;
- integracja wszystkich systemów transportowych regionów;
- kompleksowe opracowanie merytoryczne tematu;
- systemowe ujęcie problemu.

Cykl życia infrastruktury transportowej



Podstawowe cele sprawnej infrastruktury transportowej

- **poprawa bezpieczeństwa** użytkowników ruchu;
- **udrożnienie miast i obszarów metropolitarnych**;
- **ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.**

Dotychczasowe działania w infrastrukturze kolejowej

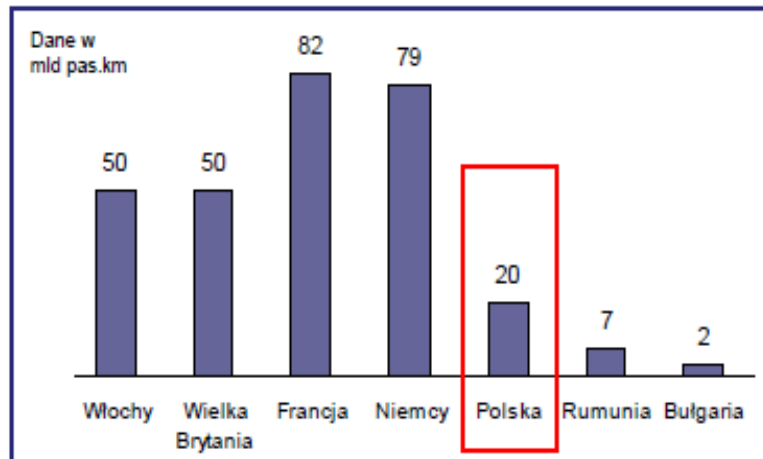
- średnioterminowa strategia inwestycyjna dla sektora kolejowego koncentruje się na modernizacji tylko korytarzy transeuropejskich (TEN-T) w celu osiągnięcia interoperacyjności w ramach UE;
- do 2015 roku program koncentruje się przede wszystkim na modernizacji wybranych linii kolejowych;
- obecna alokacja środków niedostatecznie uwzględnia konieczność przeprowadzenia zaległych zadań remontowo-naprawczych na istniejącej infrastrukturze kolejowej;
- zaniedbania w pracach remontowych odbijają się negatywnie, na jakości usług kolejowych w Polsce;

Pytania dotyczące infrastruktury kolejowej

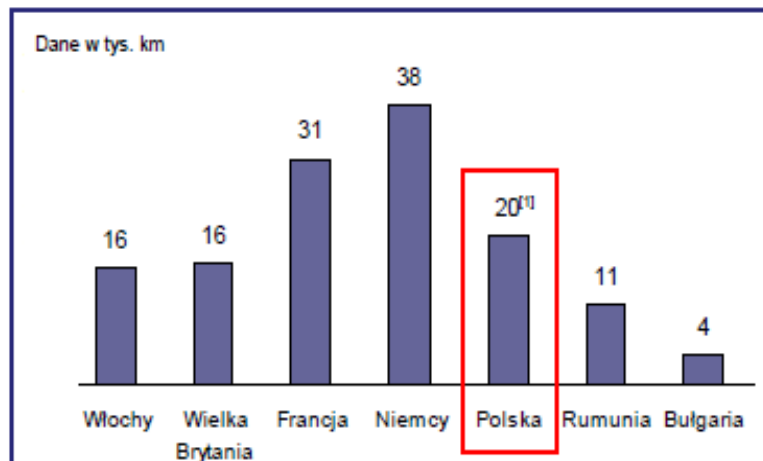
- Czy finansowanie infrastruktury kolejowej przebiega zgodnie z wytycznymi UE?
- Czy poziom finansowania infrastruktury kolejowej z budżetu centralnego nie jest za niski?
- Czy niedostateczny wkład państwa w utrzymanie infrastruktury ma negatywny wpływ na poziom opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej?
- Czy administrowanie infrastrukturą kolejową w Polsce jest optymalne?

Wskaźnik wykorzystania infrastruktury kolejowej przez pasażerów

Wielkość pracy przewozowej w kolejowych przewozach pasażerów w wybranych krajach UE (mld pkm rocznie) [2007]

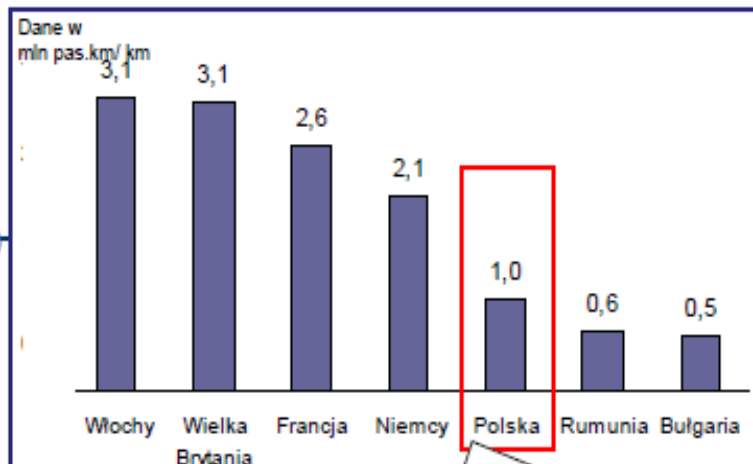


Długość eksploatowanych linii kolejowych w wybranych krajach UE [2005]



rozwinęte niż w innych dużych krajach UE

Wskaźnik wykorzystania infrastruktury kolejowej przez pasażerów



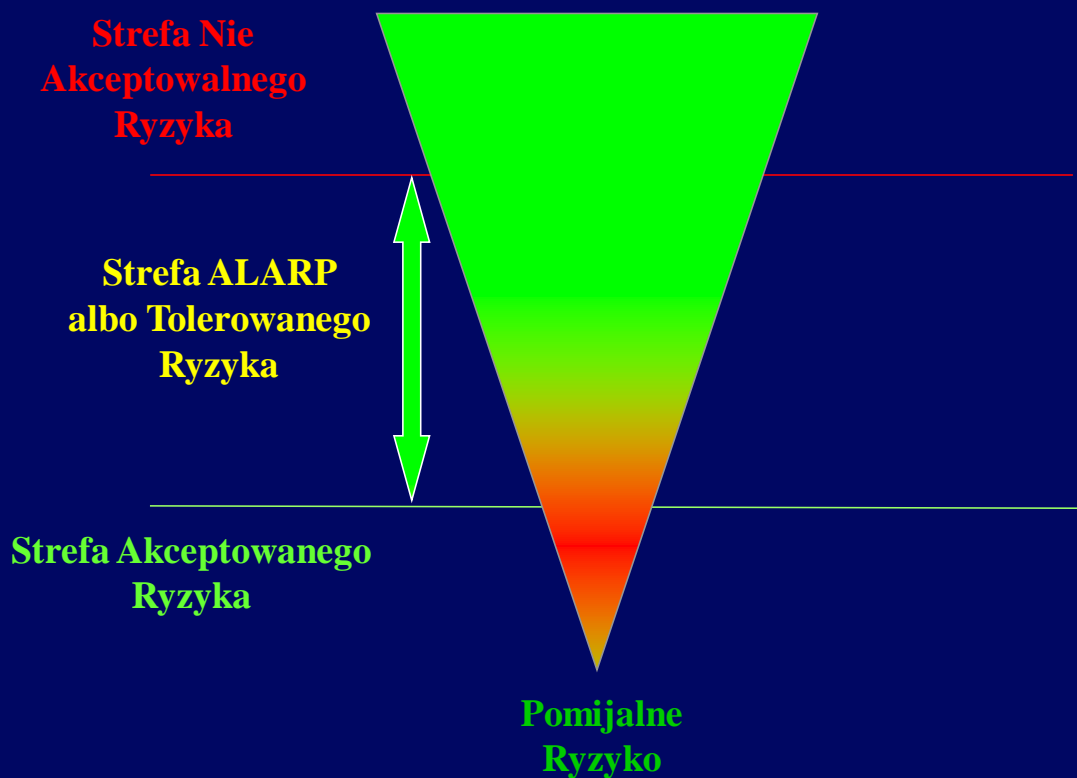
- Polskie koleje, mające do dyspozycji jedną z najgęstszych sieci kolejowych w Europie, przewożą o ponad 60% mniej pasażerów niż posiadające mniej linii Włochy i Wielka Brytania
- Doświadczenia zachodnioeuropejskie wskazują, że postępująca urbanizacja i motoryzacja społeczeństwa powodują zmniejszenie zapotrzebowania na kolejowe przewozy lokalne; jeżeli podobny trend pojawi się w Polsce, pogłębi to deficytowość linii regionalnych

Zagrożenia w wymiarach:

rzeczowym, czasowym i finansowym

- **Wymiar rzeczowy**
- Przewozy pasażerskie: niska, jakość usług przewozowych i dworców powoduje, że przewozy pasażerskie są w Polsce relatywnie mniej popularne niż w innych dużych państwach UE;
- Przewozy towarowe: wysokie stawki za dostęp do infrastruktury i systematycznie malejąca prędkość handlowa zmniejszają konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych;
- Spadek pracy przewozowej przewoźników osobowych, systematyczna erozja udziału przewozów kolejowych w transporcie krajowym ogółem, ponoszone przez społeczeństwo ogromne koszty przesunięcia transportu z szyn na drogi (nieefektywność ekonomiczna, wypadki, szkody środowiskowe), tranzyt międzynarodowy Wschód-Zachód omijający Polskę;
- Brak wyraźnych, jednoznacznie pozytywnych efektów dotychczasowych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.

Poziomy ryzyka przy realizacji projektów infrastrukturalnych



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Marek SITARZ
Komitet Transportu PAN
Politechnika Śląska

marek.sitarz@polsl.pl