



Prof. dr hab. Jan Burnewicz  
Uniwersytet Gdański

## **ROLA PAŃSTWA W KSZTAŁTOWANIU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**

1.	Transport jako środek i przedmiot interwencji władzy publicznej.....	1
2.	Państwowa doktryna rozwoju systemu transportowego .....	2
3.	Strategia Rozwoju Transportu Polski do 2020 roku (SRT), z perspektywą do 2030 roku	3
3.1.	Miejsce SRT w Strategii Rozwoju Kraju .....	3
3.2.	Diagnoza stanu polskiego transportu jako punkt wyjścia SRT.....	6
3.3.	Przewidywane zapotrzebowanie na transport w Polsce w perspektywie do 2030 roku	10
3.4.	Wizja przyszłego systemu transportowego Polski .....	12
3.5.	Cel główny i cele strategiczne rozwoju polskiego transportu .....	12
3.6.	Zintegrowany system transportu w Polsce .....	17
3.7.	Poprawa organizacji i zarządzania systemem transportowym .....	21
3.8.	Nowoczesne i innowacyjne rozwiązania w transporcie.....	22
3.9.	Poprawa bezpieczeństwa w transporcie.....	23
3.10.	Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.....	24
3.11.	Wskaźniki realizacji SRT .....	25
3.12.	System wdrażania i monitoringu SRT .....	26
3.13.	Finansowanie SRT .....	27
4.	Regionalne strategie rozwoju transportu .....	30

### **1. Transport jako środek i przedmiot interwencji władzy publicznej**

Potrzeba istnienia sprawnego, efektywnego i ekologicznie zrównoważonego systemu transportowego na ogół nie budzi wątpliwości ani obywateli, ani przedsiębiorców, ani organów władzy publicznej (wyjątkiem są skrajni ekolodzy). Powszechne i trwałe są natomiast kontrowersje wokół koncepcji jego rozwoju, a zwłaszcza sposobów finansowania. Byłyby one znacznie mniejsze, gdyby w systemie tym nie istniały dwie w dużej mierze autonomiczne sfery: infrastruktury i przewozów. Ci, którzy przewożą osoby i rzeczy, oczekują, że będą mogli tego dokonywać, korzystając nieodpłatnie z dobrej jakości infrastruktury, gdyż w ich żywotnym interesie leży obniżka kosztów. Są nawet tacy przewoźnicy drogowi (na szczęście niezbyt liczni), którzy są gotowi poruszać się swymi pojazdami po bezdrożach, byle nie partycypować w nakładach na budowę spójnej przestrzennie sieci drogowej. W tej sytuacji władza publiczna jest ważnym czynnikiem zapewniania równowagi interesów i korzyści różnych grup podmiotów. Państwo nie może pozostawić rozwoju infrastruktury w sferze czystej gry rynkowej, ale też nie może wziąć na siebie całego ciężaru jej finansowania. Próbuje się stworzyć optymalny model rozwoju i

eksploatacji infrastruktury transportowej, określając w nim rolę sfery publicznej i niepublicznej, ale przymiotnik „optymalny” na ogół nie robi wrażenia na permanentnych kontestatorach systemu.

Zaniedbywana przez dziesięciolecia polska infrastruktura transportowa jest główną przyczyną miernej jakości usług transportowych i złej dostępności transportowej regionów. Oprócz transportu kolejowego, w żadnej gałęzi transportu mierna jakość usług przewozowych nie jest powodowana niedostatkami ilościowymi czy jakościowymi środków przewozowych zakupywanych przez podmioty prywatne. Do utrzymywania się w złym stanie infrastruktury transportowej wszyscy się przyzwyczaili, jak do nieodwracalnej starości, gdy tymczasem można ją odmłodzić. Wymaga to jednak innego niż dotychczas wykorzystywania w kraju zasobów finansowych i konieczny jest żmudny trud sprawnego zarządzania projektami inwestycyjnymi, którego wołą unikać niektórzy pracownicy administracji transportowej i otrzymujący od nich zlecenia wykonawcy złożonych robót. Jeżeli już się realizuje okrojony program inwestycyjny, spod kontroli wymyka się powstawanie zawyżonych kosztów prac projektowych i budowlanych, na co wskazują międzynarodowe porównania nakładów na 1 km w Polsce i innych krajach. Podobnie jak w innych krajach europejskich, chronicznym negatywnym zjawiskiem jest dodatkowo przekraczanie terminów zakończenia większości dużych projektów inwestycyjnych.

## **2. Państwowa doktryna rozwoju systemu transportowego**

O ile rozwój przemysłu, budownictwa czy rolnictwa może dokonywać się dość żywiołowo z inicjatywy przedsiębiorców i nie odbija się to negatywnie na kondycji technicznej i ekonomicznej tych sektorów, o tyle rozwój systemu transportowego kraju wymaga istnienia racjonalnej i skutecznej doktryny państwowej. To państwo ma siłę prawną, administracyjną, naukową i finansową niezbędną do „przecinania węzłów gordyjskich” pojawiających się w programowaniu rozwoju tego systemu. Dzięki tej sile możliwe jest spisanie społecznie akceptowalnych zasad i celów, powiedzenie stanowczego „NIE!” podmiotom zgłaszającym irracjonalne żądania, znalezienie odpowiednich wykonawców prac inwestycyjnych i modernizacyjnych, uzgodnienie na forum europejskim wspólnych interesów w sferze sieci i rynków transportowych.

Współczesna państwowa doktryna rozwoju systemu transportowego jest już możliwa do zidentyfikowania w świetle istniejących uwarunkowań globalnych, makroekonomicznych i społecznych. O ile w XIX w. jej kluczowym wyzwaniem było stworzenie systemu transportowego ułatwiającego burzliwy rozwój przemysłu ciężkiego, w XX wieku (napiętnowanym dwiema wojnami) widoczne było dążenie do sprostania potrzebom rozwoju masowej przedsiębiorczości, która nie mogła się obejść bez transportu powszechnie dostępnego (stał się nim transport samochodowy), o tyle w XXI wieku nakazem staje się stworzenie systemu transportowego bardziej wydajnego, zasobooszczędnego i generującego usługi wysokiej jakości (oszczędzające czas, bezpieczne i nieuciążliwe dla środowiska).

W odróżnieniu od tego co działo się w transporcie europejskim od połowy XIX w. do połowy XX w., kiedy każdy kraj po swojemu tworzył jego system<sup>1</sup>, obecnie próbuje się skryształizować wspólną doktrynę rozwoju transportu na forum Unii Europejskiej. Spisane na papierze koncepcje i cele (opublikowane w „białych księgach” w 2001 i 2011 r.) udaje się w praktyce zrealizować jedynie częściowo. Zbyt dużą uwagę przywiązuje się w nich do zbyt doktrynalnych rozwiązań nie mających istotnego znaczenia dla najważniejszego celu, jakim jest zapewnienie przedsiębiorcom i obywatelom transportu sprawnego i efektywnego. Nie jest aż tak ważne, jaka będzie „lepsz” struktura gałęziowa systemu transportowego, jak wymusić wolniejszy wzrost działalności transportowej w stosunku do wzrostu PKB, jak zastąpić bezpośrednio samochodowe przewozy ładunków transportem intermodalnym, itp.

---

<sup>1</sup> Spuścizną narodowego charakteru rozwoju systemów transportowych w Europie jest pozostająca do dziś ich dokuczliwa dezintegracja techniczna (szczególnie widoczna w transporcie kolejowym).

Ważne jest by transport w Europie nie hamował wzrostu gospodarczego i podnoszenia jakości życia obywateli.

W Polsce w latach 1989-2012 następował proces uczenia się dobrej praktyki w zakresie kształtowania narodowego systemu transportowego. Metodą prób i błędów doskonalono system regulacji prawnych transportu, montowania źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych, zmian strukturalnych i organizacyjnych, systemy kontrolne. Obecnie wszyscy powinni być zgodni w opinii, że rozwój polskiego transportu powinien być ściślej powiązany ze wzrostem gospodarczym, poziomem konsumpcji, potrzebą wyrównywania różnic regionalnych, zwiększaniem dostępności kraju dla inwestorów i kontrahentów zagranicznych, osiąganiem poprawy bezpieczeństwa, zmniejszaniem strat czasu z powodu kongestii, zmniejszaniem energochłonności i obniżaniem uciążliwości dla środowiska przyrodniczego i społecznego.

### **3. Strategia Rozwoju Transportu Polski do 2020 roku (SRT), z perspektywą do 2030 roku**

#### **3.1. Miejsce SRT w Strategii Rozwoju Kraju**

Zgodnie z ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju<sup>2</sup>, politykę tę prowadzi się za pomocą strategii rozwoju kraju, strategii sektorowych, strategii rozwoju województw, strategii rozwoju lokalnego oraz planów wykonawczych. Strategia rozwoju kraju uwzględnia kierunki rozwoju zawarte w dokumentach strategicznych oraz politykach Unii Europejskiej, w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz w Ustawie Prawo ochrony środowiska. Strategia rozwoju kraju przyjmowana jest w trybie ustawy. Strategia sektorowa jest przyjmowana przez Radę Ministrów w drodze uchwały.

Wśród strategii sektorowych ustawa ta wyróżnia między innymi strategię tworzenia i modernizacji infrastruktury społecznej i technicznej, której jednym z najważniejszych elementów jest infrastruktura transportowa. Strategia sektorowa jest dokumentem planistycznym zgodnym ze strategią rozwoju kraju, określającym uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju w określonym zakresie. Strategia sektorowa zawiera w szczególności: 1) diagnozę sytuacji w odniesieniu do sektora objętego programowaniem strategicznym; 2) prognozę trendów rozwojowych w okresie objętym strategią; 3) określenie celów strategicznych polityki rozwoju w danym zakresie; 4) określenie kierunków interwencji odpowiednich podmiotów; 5) określenie systemu realizacji oraz ram finansowych; 6) wskaźniki realizacji.

Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007–2015 (SRK) została przyjęta 29 listopada 2006 r.<sup>3</sup> Jej postanowienia należało odnosić do 406 strategii i dokumentów o charakterze strategicznym przyjętych przez Radę Ministrów w okresie od połowy 1989 r. do końca 2006 r. Powstające w tym okresie dokumenty cechował brak spójności, część strategii sektorowych opracowywana była w oderwaniu od innych strategii, niewiele dokumentów zajmowało się perspektywą długofalową; większość koncentrowała się na problemach krótko i średniookresowych. W tej sytuacji Rada Ministrów 27 listopada 2009 r. przyjęła „Plan uporządkowania strategii rozwoju”<sup>4</sup>, w którym zaproponowano ograniczenie liczby strategii rozwoju i polityk z obecnie obowiązujących 42 dokumentów tego typu do 9 następujących zintegrowanych strategii rozwoju, realizujących średnio- i długookresową strategię rozwoju kraju: 1) Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki; 2) Strategia rozwoju kapitału ludzkiego; 3) Strategia rozwoju transportu; 4) Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko; 5)

<sup>2</sup> Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2006 r. Nr 227, poz. 1658).

<sup>3</sup> Zob.: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego - [http://www.mrr.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/poziom\\_krajowy/strategia\\_rozwoju\\_kraju\\_2007\\_2015/strony/srk\\_0715.aspx](http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_krajowy/strategia_rozwoju_kraju_2007_2015/strony/srk_0715.aspx)

<sup>4</sup> Plan uporządkowania strategii rozwoju - [http://www.mrr.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/polityka\\_rozwoju/system\\_zarzadzania\\_rozwojem/porzadkowanie\\_dokumentow\\_strategicznycy/strony/porzadkowanie\\_dokumentow\\_strategicznycy.aspx](http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_rozwoju/system_zarzadzania_rozwojem/porzadkowanie_dokumentow_strategicznycy/strony/porzadkowanie_dokumentow_strategicznycy.aspx)

Sprawne państwo; 6) Strategia rozwoju kapitału społecznego; 7) Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020 - regiony, miasta, obszary wiejskie; 8) Strategia bezpieczeństwa narodowego RP; 9) Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa. Rada Ministrów 1 czerwca 2009 r. podjęła ostateczną decyzję o aktualizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015 oraz wydłużeniu jej horyzontu czasowego. Prace nad aktualizacją realizowano tak, aby skorelować je z pracami nad innymi, opracowywanymi dokumentami strategicznymi, tj. długookresową strategią rozwoju kraju oraz strategiami zintegrowanymi. Zmiany zaproponowane w SRK 2020 są zdecydowanie wykraczające poza prostą tylko aktualizację dokumentu. De facto, SRK 2020 należy traktować jako nowy dokument, następczynię SRK 2007-2015<sup>5</sup>.

W świetle tekstu projektu zaktualizowanej Strategii Rozwoju Kraju do 2020 roku – SRK (z wizją rozwojową do 2030 roku), jest to elementarny dokument nowego systemu zarządzania rozwojem kraju, który z 9 strategiami zintegrowanymi łączy spójna hierarchia celów i kierunków interwencji<sup>6</sup>. Strategia ta integruje wokół celów strategicznych wszystkie podmioty publiczne, a także środowiska społeczne i gospodarcze, które uczestniczą w procesach rozwojowych i mogą je wspomagać, zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym. Istotnym elementem nowego systemu jest Wieloletni Plan Finansowy Państwa (WPF) przygotowywany na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (art. 103-108). Zawiera on prognozę środków przeznaczanych z budżetu państwa na realizację strategicznych celów rozwojowych w perspektywie 4-letniej<sup>7</sup>. Rolą zintegrowanych strategii jest sprecyzowanie kierunków działania i przedstawienie instrumentów realizujących strategiczne zadania państwa. Ważnym dokumentem bazowym SRK jest odnowiona Europejska Strategia Zrównoważonego Rozwoju, mająca na celu zrównoważenie wzrostu gospodarczego i wysokiego poziomu życia z ochroną środowiska naturalnego, przyjęta przez Radę Europejską 26 czerwca 2006 r. (w tym Pakiet energetyczno-klimatyczny z 17 grudnia 2008 r. zakładający w UE redukcję w stosunku do roku 1990: a) o 20% emisji gazów cieplarnianych, b) 20% udział energii odnawialnej w zużyciu energii ogółem w 2020 r. (dla Polski udział ten, to 15%), c) 20% wzrost efektywności energetycznej do 2020 r.).

Problematyka transportowa została w projekcie SRK 2020 ujęta w Celu II.7.zatytułowanym „Zwiększenie efektywności transportu”. W projekcie tym podkreśla się, że istotnym czynnikiem wpływającym na procesy rozwojowe jest dostępność transportowa i infrastrukturalna. Zapóźnienia i niespójności w tym zakresie, nieadekwatność infrastruktury i jej niedopasowanie do potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wymagają kontynuacji wysiłku modernizacyjnego. Sukcesywna poprawa sieci transportowej w Polsce i połączeń z innymi krajami Europy i świata, z jednej strony zdynamizuje rozwój kraju i poszczególnych regionów, z drugiej - wymagać będzie znacznych nakładów publicznych na ten cel. W dokumencie tym zakłada się, że dostępność transportowa i infrastrukturalna ulegnie istotnej poprawie i przestanie stanowić problem o charakterze opóźnienia cywilizacyjnego i bariery rozwojowej. Zostanie położony większy nacisk na zrównoważenie transportu i rozwój środków transportu bardziej przyjaznych środowisku.

Wśród kluczowych decyzji Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) do 2030 w zakresie transportu wskazano: a) w pierwszej dekadzie na potrzebę zwiększenia dostępności transportowej i nasycenia infrastrukturą w Polsce (drogi, koleje, lotniska) oraz

<sup>5</sup> Strategia Rozwoju Kraju 2020. Raport z konsultacji społecznych. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa, styczeń 2012, s. 4.

<sup>6</sup> Projekt Strategii Rozwoju Kraju 2020 - [http://www.mrr.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/polityka\\_rozwoju/srk\\_2020/strony/srk\\_2020.aspx](http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_rozwoju/srk_2020/strony/srk_2020.aspx)

<sup>7</sup> Wieloletni Plan Finansowy Państwa 2011-2014, przyjęty 5 kwietnia 2011 r. przez Radę Ministrów został opublikowany na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów. Zgodnie z WPF na lata 2011-2014, deficyt budżetowy w 2012 r. ma wynieść maksymalnie 37 mld zł, w 2013 r. 30 mld zł, zaś w 2014 r. 28 mld zł. Dochody budżetu będą z roku na rok rosły: w 2012 r. wyniosą 292,7 mld zł, w 2013 r. 309,6 mld zł, a w 2014 r. 323,3 mld zł.

zoptymalizowania zarządzania transportem poprzez stworzenie odpowiedniego modelu finansowego łączącego budżet państwa, środki pochodzące z UE, pieniądze z rynku kapitałowego, od inwestorów prywatnych lub z pojawiających się nowych instrumentów gwarancji kredytowych i do tego czasu zorganizowanie podstawowej struktury zintegrowanego systemu transportowego, b) w drugiej dekadzie na konieczność wprowadzenia modelu samofinansowania systemu transportowego poprzez łączenie opłat użytkowników i podatków ogólnych<sup>8</sup>.

Konsultacje społeczne SRK 2020 zostały organizowane i nadzorowane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Prowadzono je w dwóch turach: a) na etapie tworzenia dokumentu (w okresie od września 2010 r. do kwietnia 2011 r.), b) po przedstawieniu projektu dokumentu (w okresie od listopada do grudnia 2011 r.) Miały one charakter ogólnopolski, regionalny i środowiskowy, były w pełni dokumentowane, każdy miał możliwość dotarcia do informacji o konsultacjach i wzięcia w nich udziału. Konsultowane środowiska na ogół przychylnie wypowiadały się odnośnie dokumentu, jako całości oraz wyboru 3 obszarów priorytetowych (sprawne i efektywne państwo, konkurencyjna gospodarka, spójność społeczna i terytorialna). Główne zmiany wprowadzone do dokumentu po zakończeniu konsultacji społecznych objęły: • redefinicję celu zgodnie z propozycją dr Ryszarda Michalskiego, • uzupełnienie tekstu SRK 2020 o aspekty związane z programowaniem kierunków polityki spójności na lata 2014-2020, • ograniczenie liczby wskaźników monitorujących, • rezygnację z planów budowy KDP (kolei dużych prędkości) i CPL (centralnego portu lotniczego), • uzupełnienie dokumentu o proponowaną rolę regionów w realizacji działań SRK 2020, • modyfikację opisu zadania strategicznego państwa, tak, by w większym stopniu pokazywał nawiązanie do 25 kluczowych decyzji DSRK<sup>9</sup>.

Dokument „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 r.” został opracowany w latach 2010-2012 w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (do 21 listopada 2011 r. – w Ministerstwie Infrastruktury). Powstał na bazie opracowań eksperckich i syntezy wniosków z uzgodnień rządowych w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej. Pomocniczy charakter miały opracowania obejmujące diagnozę stanu polskiego transportu, prognozę zapotrzebowania na transport do 2030 roku i specjalistyczny słownik terminologii używanej w dokumencie. W okresie od kwietnia do maja 2011 r.<sup>10</sup> przeprowadzono kampanię informacyjną oraz konsultacje społecznych projektów dokumentów: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii<sup>11</sup>. Konsultacje społeczne prowadzone były podczas konferencji regionalnych w Krakowie, Szczecinie i Lublinie. Na spotkaniach tych poruszono zagadnienia związane z poszczególnymi gałęziami transportu: w Krakowie - przedstawiono problematykę transportu lądowego (drogowego i kolejowego), w Szczecinie - transportu wodnego (morskiego i śródlądowego), w Lublinie - transportu lotniczego. 1 czerwca 2011 r. na konferencji w Warszawie dokonano podsumowania konferencji regionalnych. W trakcie konsultacji do opiniowanych dokumentów Strategii i Prognozy zgłoszono łącznie ponad 750 uwag. Otrzymane wnioski i uwagi uzasadnione merytorycznie, zostały uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu Strategii i Prognozy. Część otrzymanych wniosków i uwag zgłaszanych zwłaszcza podczas spotkań konsultacyjnych oraz za pośrednictwem formularzy internetowych, należała do grupy zagadnień szczegółowych, znacznie wykraczających poza

<sup>8</sup> Projekt Strategii Rozwoju Kraju. Kluczowe decyzje w perspektywie 2030 roku (DSRK). Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa, listopad 2011, s. 130-133.

<sup>9</sup> Strategia Rozwoju Kraju 2020. Raport z konsultacji społecznych. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa, styczeń 2012, s. 11.

<sup>10</sup> Konsultacje społeczne SRT rozpoczęły się 10 maja 2011 r. w drodze publikacji na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury projektów SRT oraz PÓS SRT wraz z informacją o przewidzianej formie oraz terminie zgłaszania uwag, jak również o planowanych regionalnych spotkaniach konsultacyjnych. Zakończyły się 8 czerwca 2011 r.

<sup>11</sup> Zob.: [http://www.transport.gov.pl/2-482be1a920074-1794008-p\\_28.htm](http://www.transport.gov.pl/2-482be1a920074-1794008-p_28.htm).

przyjęty w Strategii poziom szczegółowości planowania, bardziej adekwatny i możliwy do uwzględnienia na etapie opracowywania programów wykonawczych do Strategii oraz na poziomie raportów oddziaływania na środowisko pojedynczych przedsięwzięć. Takie wnioski i postulaty nie mogły zostać przyjęte na obecnym etapie planowania. Pozytywną stroną przeprowadzonych konsultacji było poznanie aktualnych nastrojów i oczekiwań społecznych, nawet jeśli autorzy opinii nie reprezentowali całego spectrum środowisk gospodarczych, instytucjonalnych, naukowych i społecznych, związanych ze sferą szeroko rozumianego transportu. Nastroje te są jednym z czynników warunkujących (w sposób subiektywny) praktyczne wdrażanie i realizację Strategii<sup>12</sup>.

### **3.2. Diagnoza stanu polskiego transportu jako punkt wyjścia SRT**

#### **3.2.1. Stan infrastruktury transportowej**

Polska **infrastruktura drogowa** jest jednym ze słabszych podsystemów polskiej gospodarki. Jest ona niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji i wymiany oraz ruchliwości mieszkańców. Dodatkową słabością jest niska jakość utwardzonej sieci drogowej. Do nacisku 115 kN/oś dostosowana jest nawierzchnia tylko na nieco ponad 1/5 długości dróg krajowych, a pewna część sieci drogowej jest dopuszczona do ruchu pojazdów o tym nacisku jedynie w trybie administracyjnym. Sieć dróg krajowych (w 2010 r. stanowiąca 18 606 km) jedynie około 60% jest w stanie dobrym (w latach 2000-2010 udało się ten odsetek zwiększyć z 23,6% do ponad 60%). W dalszym ciągu w wielu miastach ruch tranzytowy jest prowadzony przez centrum obszarów zamieszkania, przyczyniając się w znacznym stopniu do wzrostu zanieczyszczania środowiska, pogorszenia warunków życia mieszkańców, podniesienia stopnia zatłoczenia na drogach. W Polsce w latach 2000-2010 długość sieci dróg utwardzonych wzrosła o 9,6%, podczas gdy PKB wzrósł o 46,1%, ale jeszcze bardziej (o 63,3%) wzrosła liczba pojazdów silnikowych (licząc razem osobowe, ciężarowe, autobusy i ciągniki rolnicze). Oznacza to, że przyrost sieci dróg utwardzonych pozostawał w tyle zarówno za wzrostem liczby pojazdów w ruchu, jak i za wzrostem PKB. W efekcie, w 2010 r. powstała sytuacja, w której na 1 km sieci dróg utwardzonych w Polsce przypadało więcej pojazdów niż średnio w UE-27 (odpowiednio 84 i 54). Głównym problemem jest słabe nasycenie kraju siecią autostrad i dróg ekspresowych, dla których wskaźnik w odniesieniu do PKB w 2010 r. kształtuje się na poziomie 61% średniego w UE-27 i na poziomie około 20% wskaźnika najwyższego w UE-27 (w Słowenii). Pokazuje to skalę istniejącej w tym zakresie luki infrastrukturalnej w porównaniu z resztą Unii Europejskiej.

Największym problemem w rozwoju **transportu kolejowego** jest niezadowalający stan techniczny znacznej części eksploatowanej sieci kolejowej, będący wynikiem wieloletniego niedofinansowania. Niekorzystne trendy w transporcie kolejowym doprowadziły zarówno do ograniczenia ilości obsługiwanych połączeń pasażerskich, jak i zmniejszenia całkowitej długości eksploatowanych w Polsce linii kolejowych (w latach 1990-2008 ubyło ich ponad 6,5 tys. km, tj. 25% stanu). Poważne mankamenty tej infrastruktury to: • wysoki odsetek torów ułożonych na podkładach drewnianych, które w dużej części przekroczyły nominalny okres eksploatacji, • układy torowe na stacjach niedostosowane do współczesnych potrzeb, • perony nie zapewniające komfortu podróżnym przy wsiadaniu i wysiadaniu, • zły stan techniczny obiektów inżynierskich i sterowania ruchem, • brak systemów bezpiecznej kontroli jazdy, pozwalających na kursowanie pociągów z prędkością powyżej 160 km/h, • niewystarczająca liczba skrzyżowań wielopoziomowych z drogami kołowymi (w ciągach eksploatowanych linii kolejowych znajduje się około 14 200 skrzyżowań z drogami kołowymi i przejść dla pieszych, z czego ok. 2 700 jest strzeżonych przez pracowników), • mała liczba przejazdów wyposażonych w aktywne zabezpieczenia (tylko

<sup>12</sup> Wnioski z konsultacji społecznych projektów: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) i Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu SRT. Załącznik Nr 3 do SRT. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Warszawa, kwiecień 2012 r.

około 20%). W okresie ostatnich kilkunastu lat, prędkości obowiązujące na liniach kolejowych ulegały stopniowemu zmniejszaniu. W latach 2001–2006 prędkość zwiększono na 4 476 km torów, natomiast zmniejszono na 13 151 km torów. W latach 2007–2009 ta negatywna tendencja została odwrócona. Prędkość 160 km/h jest obecnie osiągalna na ok. 6,7% długości eksploatowanych, głównych szlaków kolejowych. Na około 14,5% długości eksploatowanych torów pociągi mogą być prowadzone z prędkością większą lub równą 120 km/h. Na zdecydowanej większości długości eksploatowanych torów (ok. 70,9%) obowiązują maksymalne dozwolone prędkości pomiędzy 40 a 120 km/h.

Większość **dróg wodnych** (ponad 80% całkowitej ich długości) na terytorium Polski zaliczana jest do I i II klasy. Śródlądowe drogi wodne, które mają znaczenie międzynarodowe (parametry klasy IV i V) stanowią zaledwie 5,5% długości wszystkich szlaków wodnych. Najsprawniejszym wodnym ciągiem komunikacyjnym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna (wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim), jednak warunki nawigacyjne na środkowym odcinku swobodnie płynącym od Brzegu Dolnego do ujścia Warty sprawiają, że przez większość okresu nawigacyjnego nie jest możliwe uprawianie żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry. Wisła (ze względu na fragmentaryczną zabudowę) najlepsze parametry eksploatacyjne posiada na skanalizowanym górnym odcinku od ujścia rzeki Przemszy do stopnia wodnego Przewóz oraz na dolnym odcinku od Płocka do stopnia wodnego Włocławek i w dół od Tczewa do ujścia Zatoki Gdańskiej. Znaczna część obecnie eksploatowanych portów jest w złym stanie technicznym i wymaga przeprowadzenia odpowiednich remontów. Mimo to, zdolność przeładunkowa istniejących portów nie jest do końca wykorzystywana. Efektem takiego stanu rzeczy jest marginalne znaczenie żeglugi śródlądowej w polskim systemie transportowym (zaledwie 0,3% udziału w całkowitej wielkości pracy przewozowej ładunków w 2010 roku).

Porównanie podstawowych parametrów infrastruktury polskich **portów polskich** i zagranicznych (ich bezpośrednich konkurentów w Regionie Morza Bałtyckiego) oraz oferty przeładunkowej wskazuje, że polskie porty nie odbiegają znacznie pod tym względem od pozostałych portów południowego Bałtyku. Słabością polskich portów morskich jest przede wszystkim niedostateczna dostępność, zwłaszcza od strony lądu (drogi, koleje). Do podstawowych problemów istniejącej, na ogół przestarzałej infrastruktury portowej należą: • zbyt małe głębokości basenów portowych, • niedostateczne dopuszczalne obciążenia nabrzeży, • niedostatecznie rozwinięte zaplecze nabrzeży przeładunkowych, • znaczna dekapitalizacja pozostałych elementów infrastruktury portowej. Najlepsze wyposażenie infrastrukturalne ma obecnie port w Gdańsku, gdzie funkcjonują specjalistyczne bazy przeładunkowe wyposażone w wydajne i nowoczesne urządzenia techniczne. Port Północny jest przystosowany do obsługi największych na Bałtyku statków masowych i zbiornikowców. Zlokalizowana w nim baza przeładunku paliw płynnych pozwala przeładowywać statki o wielkości do 300 tys. DWT i długości do 300 m, mające maksymalne zanurzenie do 15 m. DCT Gdańsk jest pierwszym terminalem w basenie Morza Bałtyckiego zdolnym do obsługi statków klasy Post-Panamax, co jest możliwe dzięki głębokości podejść i stanowisk postojowych, jak i dzięki infrastrukturze oraz wyposażeniu nabrzeża. Terminal posiada 650 m nabrzeża, z czego 265 m o głębokości 13.5 m i 385 m o głębokości 16.5 m. Aktualnie terminal jest w stanie przyjmować i obsługiwać przy swoim nabrzeżu statki kontenerowe, samochodowce oraz coraz częściej zawijające tu duże jednostki pasażerskie. DCT Gdańsk można uznać za dobre miejsce do powstania hub'u kontenerowego, którego zapleczem są rozwijające się rynki Europy Środkowej i Wschodniej.

W porównaniu z innymi sektorami transportu (infrastrukturą transportu drogowego i kolejowego) infrastruktura **transportu lotniczego** jest relatywnie nowoczesna (dotyczy lotnisk eksploatowanych w ruchu pasażerskim). Gorzej przedstawia się sytuacja w zakresie infrastruktury połączeń z lotniskami. Do większości polskich portów lotniczych nie doprowadzono autostrad ani dróg szybkiego ruchu (wyjątkiem jest lotnisko Katowice–

Pyrzowice połączone z drogą ekspresową S1 oraz lotnisko Kraków – Balice połączone z autostradą A4). W Polsce jedynie lotnisko Kraków-Balice posiada obecnie połączenie kolejowe z centrum miasta (przystanek kolejowy znajduje się około 200 m od terminala pasażerskiego). Przepustowość głównych polskich lotnisk uległa w minionej dekadzie istotnemu zwiększeniu w wyniku przeprowadzonych prac modernizacyjnych i nie stanowi bariery dla rozwoju ruchu pasażerskiego. Słabością portów lotniczych jest ich słabe przystosowanie techniczne do obsługi ruchu cargo.

W Polsce istnieje i jest rozbudowywanych 19 terminali kolejowych dla **transportu intermodalnego**, ale brak jest obiektów, gdzie oprócz podstawowej obsługi przeładunkowej oferowany jest cały pakiet usług dodatkowych. Przeprowadzone analizy odnoszące się do kierunków i natężeń przepływu ładunków w Polsce wskazują, że istniejąca obecnie sieć terminali intermodalnych nie jest wystarczająca. Objęcie transportem intermodalnym całego terytorium Polski wymagałoby uruchomienia co najmniej około 30 terminali oraz 6-8 regionalnych centrów logistycznych.

Jednym z powodów kongestii w polskich miastach jest bardzo zły stan techniczny **miejskiej infrastruktury transportowej**. Systemy transportowe miast z uwagi na słabą integrację międzygałęziową, nie sprzyjają rozpowszechnianiu podróży intermodalnych.

### **3.2.2. Potencjał przewozowy gałęzi transportu**

W **transporcie samochodowym** wyposażenie w tabor nie stanowi bariery w rozwoju ilościowym i jakościowym przewozów. 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. Liczba samochodów ciężarowych w okresie 2003-2010 wzrosła z 2 192 tys. do 2 767 tys. sztuk (+26,2%), a ich całkowita ładowność wzrosła z 4,2 do 5,4 mln ton (+29,8%). 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 (wzrost o 17,4%). Wzrost ten nie miał 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%).

W **transporcie kolejowym** w przewozach pasażerskich, najistotniejszym problemem jest bardzo zły stan techniczny taboru, spowodowany niewystarczającymi nakładami inwestycyjnymi w zakresie dostawy wagonów nowej generacji i modernizacji wagonów eksploatowanych do tej pory. Przeciętny wiek wagonów pasażerskich wynosi ponad 27 lat i ulega stałemu wydłużaniu. Zdecydowanie niewystarczająca jest liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), przystosowanych do prędkości rzędu 160 km/godz. i zapewniających podróżnym oczekiwany przez nich komfort. Niewystarczająca pozostaje ilość elektrycznych lokomotyw pasażerskich przystosowanych do prędkości 140/160 km/godz. Brakuje również odpowiedniej ilości właściwie wyposażonych środków trakcyjnych do prowadzenia pociągów z prędkościami rzędu 200 km/godz., w tym wielosystemowych. Park wagonów towarowych zdominowany jest przez wagony przeznaczone głównie do przewozu węgla kamiennego. Jednocześnie, udział wagonów specjalistycznych w ogólnej, całkowitej liczbie wagonów kształtuje się na poziomie 10%–15%. Tworzy to poważne utrudnienia rozwojowe dla nowoczesnych systemów przewozów towarowych, co jest szczególnie widoczne w obszarze obejmującym przewozy intermodalne.

Potencjał przewozowy polskiej **żeglugi śródlądowej** jest dość słaby. Stanowią go statki wybudowane w większości w latach 70. i 80 XX wieku, które są obecnie przestarzałe i zużyte technicznie. Odsetek pchaczy zbudowanych po 1990 r. wynosi zaledwie 1,5%, a barek do pchania zaledwie 7%. Nośność nie przekraczającą 1000 ton ma 77% tonażu barek z własnym napędem i 84% barek do pchania.



Polska **flota morskich statków handlowych** w latach 2003-2010 uległa zwiększeniu: o 4,3% pod względem liczby statków i o 24,6% pod względem nośności. Średnia wieku statków morskich w 2010 r. wynosiła 16,8 lat, przy czym statki poniżej 10 lat stanowiły 34,4% tonażu, w wieku 11-20 lat 37,8% tonażu i w wieku powyżej 20 lat 27,8% tonażu. Polska flota morska nie dysponuje odpowiednimi statkami do przewozu kontenerów (dominują w niej w 83% tradycyjne masowce).

Potencjał przewozowy **polskich cywilnych statków powietrznych** jest, w porównaniu z dużymi państwami Unii Europejskiej, dość skromny. W latach 2003-2010 liczba samolotów o masie powyżej 9 ton zwiększyła się z 59 do 88, a liczba miejsc pasażerskich z 5 292 do 5 611. Największym mankamentem w zakresie floty powietrznej jest brak dużych cywilnych samolotów cargo.

Funkcjonowanie **transportu intermodalnego** jest w znacznym stopniu zdeterminowane odpowiednią ilością i jakością wyspecjalizowanego taboru kolejowego: wagonów do przewozu naczep samochodowych, wagonów wyposażonych w ramy obrotowe, wagonów niskopodwoziowych (technologia RoLa), platform przeznaczonych do przewozu kontenerów 10', 20', 30', 40'. W Polsce istnieje deficyt głównie wagonów specjalistycznych, innych niż kontenerowe.

### 3.2.3. **Bezpieczeństwo w transporcie**

W Polsce utrzymuje się wciąż bardzo duża liczba ofiar **wypadków drogowych**, która wprawdzie w latach 2000-2010 zmalała z 6,2 do 3,9 tys., ale między rokiem 2010 i 2011 niespodziewanie wzrosła (z 3,9 do 4,1 tys. ofiar). Wskaźnik ciężkości wypadków pozostaje cały czas prawie na niezmiennym poziomie (11% wypadków pociąga za sobą skutek śmiertelny, w większości państw europejskich wskaźnik ten nie przekracza 5%). To, co odróżnia negatywnie Polskę od UE w sferze wypadków drogowych, to wysoki odsetek pieszych wśród ofiar (w latach 2000-2010 utrzymywał się na prawie takim samym poziomie 32-35%, podczas gdy w UE-27 średnio nie przekracza 20%), na co główny wpływ ma przede wszystkim agresywna jazda kierowców, nieostrożność pieszych, zły stan pojazdów, brak poboczy przy drogach, złe oświetlenie dróg i pieszych nocą. Wskaźnik liczby zabitych na 10 mld paskm drogowych przejazdów osób samochodami i autobusami wprawdzie w latach 2000-2010 obniżył się z 347 do 129, ale w UE-27 średnio ten wskaźnik w tym okresie obniżył się ze 117 do 64 i jest dwukrotnie niższy niż w Polsce (w Holandii i W. Brytanii jest niższy od 30).

Pogarsza się stan bezpieczeństwa w **transporcie kolejowym**, czego wyrazem jest wzrost liczby wypadków kolejowych w latach 2010-2011. Według danych EUROSTAT w latach 2004-2010 wskaźnik liczby zabitych i rannych w wypadkach kolejowych przypadających na 10 mld sumy tkm i paskm<sup>13</sup> w Polsce wprawdzie się zmniejszył: z 97 do 73 osób, ale w UE-27 średnio wskaźnik ten obniżył się w większym stopniu: z 43 do 33 osób i jest dwukrotnie niższy niż w Polsce. W minionych latach w Polsce wypadki kolejowe były skutkiem złego stanu infrastruktury, złego stanu taboru, niewłaściwego sposobu organizacji i technologii przewozów, nieodpowiednich kwalifikacji pracowników, uszkodzenia nawierzchni kolejowej i zakłócenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Newralgicznym punktem na sieci linii kolejowych w Polsce są ich liczne skrzyżowania jednopoziomowe z drogami kołowymi, na których ma miejsce większość wypadków. W Polsce co roku w wypadkach na przejazdach

<sup>13</sup> Wskaźnik ten został obliczony w odniesieniu do sumy pracy przewozowej pasażerów i ładunków, gdyż więcej osób ginie w powiązaniu z kolejowymi przewozami ładunków (wypadki pracowników kolei, a także innych osób, do których należą głównie okradający pociągi i trakcję elektryczną). W latach 2006-2010 w Polsce roczna liczba zabitych i rannych pasażerów w wypadkach kolejowych wynosiła 40-70 osób, pracowników kolei 6-12 osób, w kolizjach na przejazdach kolejowych 100-140 osób i tzw. „unauthorised persons” – 300-360 osób. Bez ofiar w tej ostatniej grupie stan bezpieczeństwa związanego z funkcjonowaniem kolei w Polsce nie odbiegałby od typowej sytuacji europejskiej.

kolejowych ginie 35-45 osób, co stawia nasz kraj na czwartym miejscu w Europie pod względem tego rodzaju wypadkowości.

Bezpieczeństwo w polskim regularnym pasażerskim **transporcie lotniczym** w ostatniej dekadzie nie budziło zastrzeżeń. Dwie dotychczas największe polskie katastrofy lotnicze cywilnych statków powietrznych wydarzyły się w latach osiemdziesiątych. Były nimi: katastrofa Ił62 w Warszawie (1980 r.), która pochłonęła 87 ofiar oraz katastrofa Ił62 z 1987 r., również w Warszawie, która pochłonęła 183 ofiary. W lotnictwie cywilnym co roku ma jednak miejsce znaczna liczba wypadków i innych zdarzeń lotniczych związanych z eksploatacją małych statków powietrznych. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2010 r. w 13 wypadkach lotniczych, śmierć poniosło 19 osób.

Zadowalający jest stan bezpieczeństwa w polskim **transporcie morskim**. W Polsce, w pierwszej dekadzie XXI wieku, nie było żadnej katastrofy dużego statku morskiego (zatonięcia, utraty całkowitej). W ujęciu rocznym średnio ma miejsce 80-100 wypadków morskich z udziałem statków polskich, wśród których najczęstszą formą są zderzenia i uderzenia statków (25-35%), wejścia na mieliznę (5-12%), awarie silników, nieszczęśliwe wypadki marynarzy (10-25%). Bezwzględne liczby wypadków polskich marynarzy na statkach nie są niepokojące, ale zwraca uwagę wysoka proporcja liczby wypadków śmiertelnych do liczby przypadków utraty zdrowia.

#### **3.2.4. Oddziaływanie transportu na środowisko**

Polski transport z trudem wpisuje się w unijną strategię redukcji gazów cieplarnianych. W latach 1990-2010 roczna emisja całkowita tych gazów w Polsce zmniejszyła się z 453 do 380 mln ton ekwiwalentu CO<sub>2</sub> (-17%), natomiast wielkość emisji całego polskiego sektora transportu wzrosła z 27 do 48 mln ton ekwiwalentu CO<sub>2</sub> (+76%). W efekcie między rokiem 1990 a 2010 udział transportu w całkowitej emisji tych gazów zwiększył się z 6% do 12%, ale nadal jest to odsetek niższy od średniego w UE-27, gdzie w 2010 r. wynosił 20,5%. Głównym źródłem emisji transportowych jest transport samochodowy (w 2010 r. 84,1%).

Działalność polskiego transportu (głównie samochodowego i kolejowego) jest uciążliwa dla części społeczeństwa z uwagi na nadmierne natężenie hałasu. Pomiar hałasu drogowego w 2009 r. przeprowadzono na terenach mieszkalnych przy elewacjach budynków mieszkalnych oraz przy drodze (badanie emisji), łącznie w 154 punktach pomiarowych usytuowanych przy 130 odcinkach dróg. Wykonane pomiary na terenach mieszkalnych w dzień wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w 32,8% punktów pomiarowych. W 64,4% badanych punktów pomiarowych rejestrowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku w porze dziennej w przedziale 0,1-10 dB a w 21,3 % w przedziale 10–20 dB.

W Polsce koszty destrukcyjnego oddziaływania transportu na środowisko (liczone metodologią europejską) stanowią szacunkowo około 29% kosztów zewnętrznych, w tym: • koszty zanieczyszczenia powietrza 11%, • koszty zmian klimatycznych 5%, • koszty hałasu 11%, • inne koszty środowiskowe 2%. Pozostałych 81% kosztów zewnętrznych stanowią skutki ludzkie i materialne wypadków transportowych.

#### **3.3. Przewidywane zapotrzebowanie na transport w Polsce w perspektywie do 2030 roku**

Jednym z podstawowych wyznaczników działań, mających na celu wzmocnienie i modernizację potencjału polskiego systemu transportowego jest wielkość i struktura przyszłego popytu na całokształt usług przewozowych ładunków i osób. Prognozy tego popytu do 2030 r. zostały opracowane w oparciu o znane pod koniec 2011 r. oceny uwarunkowań makroekonomicznych, technologicznych, społecznych i europejskich. Polska gospodarka na tle Unii Europejskiej cechuje się bardzo wysoką transportochłonnością, której

wskaźnik w 2010 r. wynosił 0,84 tkm/1 € PKB, podczas gdy średnia w UE-27 kształtowała się na poziomie 0,19 tkm/ 1 € PKB. W perspektywie do 2030 r. wskaźnik ten w Polsce obniży się do około 0,29 tkm /1 € PKB, ale wciąż będzie wyższy od średniego w UE-27, gdzie wyniesie prawdopodobnie około 0,18 tkm/ 1 € PKB.

W zakresie zapotrzebowania na przewozy ładunków realizowane przez polskich i zagranicznych przewoźników w stosunku do roku bazowego 2010 przewiduje się wzrost wielkości całkowitej z 1,9 mld ton do około 2,3 mld ton w 2020 r. i 2,6-2,7 mld ton w 2030 r. Zapotrzebowanie na pracę przewozową zwiększy się z 446 mld tkm do 562-585 mld tkm w 2020 r. i 683-738 mld tkm w 2030 r. (łącznie z transportem morskim). Nadal w większym stopniu będzie rosło zapotrzebowanie na przewozy samochodowe niż przewozy kolejowe, co sprawi, że udział kolei zarówno w masie przewozów (w tonach), jak i w pracy przewozowej (w tkm) obniży się z 11% do około 10% w okresie 2020-2030. W odniesieniu tylko do transportu lądowego, udział popytu na samochodową pracę przewozową ładunków (w tkm) wzrośnie z 77,8% w 2010 r. do około 81% w 2020 r. i do około 82% w 2030 r. Udział popytu na kolejową pracę przewozową ładunków w transporcie lądowym zmniejszy się z 14,6% w 2010 r. do około 13% w 2020 r. i do około 12,8-12,9% w 2030 r. Popyt na pracę przewozową (tkm) transportu ładunków w układach przestrzennych w latach 2010-2030 najintensywniej będzie wzrastał w zakresie przewozów międzynarodowych – średnio rocznie o 2,8-3,2%. Popyt na przewozy wewnątrz krajowe będzie natomiast wzrastał w tempie 1,7-2,0% rocznie.

W zakresie zapotrzebowania na przewozy i przejazdy osób popyt prognozowany w układach przestrzennych, najintensywniej będzie wzrastał w zakresie przejazdów międzynarodowych: w stosunku od 2010 r. do 2020 r. wzrośnie o 27-35%, a do 2030 r. wzrośnie o 58-86%. Natomiast w zakresie przejazdów krajowych dalekobieżnych w stosunku do roku 2010 wzrośnie do 2020 r. w przedziale 20-28%, a do roku 2030 w przedziale 40-57%, w miastach wzrost ten wyniesie odpowiednio 18-24% i 25-39%, a na obszarach wiejskich odpowiednio o 17-24% i 25-40%. W ujęciu gałęziowym, wzrost globalnego popytu na pasażerską pracę przewozową będzie największy w odniesieniu do motoryzacji indywidualnej: w stosunku do 2010 r. zwiększy się on do 2020 r. o 23-31%, a w perspektywie do 2030 r. o 32-50%. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrośnie z 17,2 mln sztuk w 2010 r. do 20-21 mln sztuk w 2020 r. i do 20,5-22,6 mln sztuk w 2030 r. O ile popyt na przewozy pasażerskie koleją w latach 2010-2020 wzrośnie zaledwie o 3-5%, to w latach 2010-2030, po podniesieniu jakości usług przewozowych i uruchomieniu systemu kolei wysokich standardów, wzrost ten może wynieść nawet 100-120%. Struktura gałęziowa popytu na pracę przewozową w dalekobieżnych przejazdach osób (paskm) będzie przez najbliższe 20 lat ulegała różnokierunkowym zmianom. Udział popytu na przejazdy motoryzacją indywidualną zwiększy się z 78,2% w 2010 r. do około 82% w 2020 r., by obniżyć się ponownie do 76-77% w 2030 r. Udział popytu na przejazdy kolejowe zmieni się odwrotnie: zmniejszy się z 8,2% 2010 r. do około 7% w 2020 r., by wzrosnąć do 12-13% w 2030 r. po wzbogaceniu oferty przewozowej tej gałęzi transportu. Obniżce będzie ulegał popyt na dalekobieżne przejazdy autobusowe, których udział spadnie z 9,9% w 2010 r. do niespełna 7% w 2020r. i około 6,4-6,9% w 2030 r. W liczbach bezwzględnych wielkość całkowitego zapotrzebowania na przewozy i przejazdy osób w stosunku do roku bazowego 2010 wzrośnie z 55,5 mld osób do 59-62 mld osób w 2020 r. i do 59-65 mld osób w 2030 r. Wielkość całkowitego zapotrzebowania na pracę przewozową zwiększy się natomiast z 407 mld paskm do 493-522 mld paskm w 2020 r. i do 569-643 mld paskm w 2030 r. Średnia roczna mobilność mieszkańca Polski wszystkimi rodzajami transportu (łącznie z ruchem pieszym i rowerowym) wzrośnie z 10,7 tys. paskm w 2010 r. do 13,0-13,8 tys. paskm w 2020 r. i do 15,4-17,5 tys. paskm w 2030 r.

### **3.4. *Wizja przyszłego systemu transportowego Polski***

Przyszły polski transport będzie systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju, a więc gwarantującym: • racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak by nie ograniczać zdolności przyrody do regeneracji), • zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług, • poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów), • realizację zasady sprawiedliwości społecznej poprzez dążenie do wyrównania poziomu dostępności komunikacyjnej do dóbr i usług dla wszystkich regionów, • tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, która tworzy harmonijną całość).

Polski transport będzie sektorem nowoczesnym, na co składać się będą takie jego cechy i elementy, jak: • alternatywne środki napędu i korzystanie w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii, • infrastruktura nowej generacji wyposażona w węzły integrujące procesy, • eksploatacja środków transportu szeroko oparta na nowych materiałach i technologiach, • powszechne zastosowanie inteligentnych systemów sterowania i zarządzania, • wysoka elastyczność i zdolność adaptacyjna operatorów transportu i logistyki, • zminimalizowana uciążliwość sektora dla środowiska.

Przyjazny dla społeczeństwa i gospodarki system transportowy będzie sprzyjał procesom rozwojowym i innowacyjnym. Opierając się na nowoczesnych technologiach, będzie jednocześnie przyczyniał się do tworzenia nowych miejsc pracy w branży transportowej, spedycyjnej i logistycznej. Decyzje rozwojowe będą podejmowane na zasadzie subsydiarności, w ramach której szerokie pole kompetencyjne będą miały jednostki samorządu terytorialnego oraz małe i średnie przedsiębiorstwa.

### **3.5. *Cel główny i cele strategiczne rozwoju polskiego transportu***

Cele SRT zostały sformułowane w oparciu o diagnozę aktualnego stanu wszystkich elementów polskiej infrastruktury transportowej i diagnozy funkcjonowania wszystkich segmentów rynku transportowego, a także na podstawie systemowo opracowanej prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce do 2020 r. (w perspektywie do 2030 r.). Cele te uwzględniają nowe koncepcje wspólnej polityki transportowej UE i wypracowane w ostatnich latach główne założenia polskiej polityki transportowej, a także zamierzenia zawarte w innych zintegrowanych strategiach horyzontalnych oraz sektorowych rozwoju kraju.

**Głównym celem SRT** jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Urzeczywistnienie tego celu pozwoli na stworzenie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga bezwzględnie integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy. Głównym zadaniem takiego systemu będzie przezwyciężenie barier geograficznych tak, aby możliwa była interakcja między obywatelami, przedsiębiorcami z jednej strony oraz między całymi gospodarkami z drugiej. Jest to również naturalny krok w kierunku lepszego wykorzystania potencjału gospodarczego regionów.

Zrealizowanie celu głównego w ciągu najbliższych 10 i dalszych lat wymaga osiągnięcia następujących celów operacyjnych:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;
- zmiany sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- poprawy bezpieczeństwa i niezawodności;
- ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko;

- racjonalnego finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Wymienione cele mają komplementarny charakter, najczęściej nawzajem się przenikają i krzyżują, co oznacza, że nie można realizować żadnego z nich w sposób wyizolowany z całej strategii. Cele operacyjne odnoszą się do poszczególnych sektorów transportu i wyznaczają główne zadania do zrealizowania w danym wycinku działalności transportowej pod kątem określonej idei zmian systemowych (integracja, innowacyjność, ład przestrzenny, minimalizacja skutków środowiskowych, itd.). Ten złożony układ celów sprawia, że ogólna filozofia SRT opiera się na zasadzie subsydiarności, która oznacza, że na niższych szczeblach decyzyjnych będą tworzone programy bardziej szczegółowe.

Realizacja nakreślonej wizji przyszłości transportu, która ma wymiar długookresowy wymaga, aby SRT obejmowała dwa komplementarne główne składniki celów długookresowych: infrastrukturalne (cel strategiczny 1) i rynkowe (cel strategiczny 2). Rozwój infrastruktury transportowej nie jest celem samym w sobie, gdyż infrastruktura ta jest jedynie czynnikiem produkcji w systemie gospodarczym kraju. Jej rozmieszczenie, przepustowość i cechy techniczne muszą być podporządkowane przewidywanym potrzebom oraz koncepcjom podsystemów przewozowych. Dostępność transportową kraju w wymiarze regionalnym, europejskim i globalnym oraz pobudzanie rozwoju ekonomiczno-społecznego zapewnią powszechnie dostępne i wysokiej jakości usługi transportowe, a nowoczesna i wydajna infrastruktura będzie jednym z głównych warunków świadczenia tych usług.

**Cel strategiczny 1**, jakim jest „**stworzenie zintegrowanego systemu transportowego**” należy bardziej szczegółowo rozpisać nie tylko na poszczególne gałęzie i rodzaje infrastruktury (koncentrując się na jej rozmieszczeniu na obszarze Polski), ale także na określone cele operacyjne (integracja, innowacyjność, ład przestrzenny, minimalizacja skutków środowiskowych, itd.).

**Cel strategiczny 2**, jakim jest „**Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych**” w praktyce jest zestawem celów sektorowych i gałęziowych, z uwzględnieniem ich specyfiki. Klamrą spinającą te gałęziowe i sektorowe podsystemy będą w przyszłości rozwiązania integracyjne i intermodalne. Nie można poprzestawać jedynie na promowaniu tradycyjnych form transportu intermodalnego ładunków, konieczne staje się rozwijanie intermodalności pasażerskiej oraz integracja transportu bliskiego (lokalnego) zasięgu z transportem dalekobieżnym. Szczegółowe zapisy dotyczące realizacji celu strategicznego 2 zostaną rozwinięte w dokumentach niższego szczebla, tj. sektorowych programach rozwoju, które będą realizować Strategię Rozwoju Transportu.

Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego wymaga ustalenia charakteru prac inwestycyjnych i modernizacyjnych w dwóch podokresach: a) w latach 2011-2020, b) w latach 2021-2030. W pierwszym okresie należy przede wszystkim skoncentrować się na dokończeniu nadrobienia zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, porty) i do tego czasu zorganizować podstawową infrastrukturę zintegrowanego systemu transportowego, a w drugim okresie skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzyć zintegrowany, samofinansujący się (tam gdzie jest to możliwe), system transportowy.

Efektywne osiąganie celów rozwoju systemu transportowego w kraju wymaga, aby w pierwszej kolejności rozwijać powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich, tj. 18 ośrodków wojewódzkich (18 miast wojewódzkich, w tym dwie pary stolic województw: w województwach kujawsko-pomorskim i lubuskim), które koncentrują potencjał rozwojowy kraju tak, aby zapewnić przepływ wiedzy, kapitału i zasobów pomiędzy nimi. Jednym z podstawowych działań, mających na celu wzrost konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 (i w perspektywie do 2030 r.) będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych

(składających się z połączeń autostradowych, dróg szybkiego ruchu, nowoczesnych linii kolejowych, w tym kolei o wysokim standardzie, a także połączeń lotniczych oraz połączeń morskich i wodnych śródlądowych). Działania w tym zakresie dotyczyć będą w pierwszym rzędzie poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych Warszawy ze wszystkimi głównymi ośrodkami życia gospodarczego kraju (ośrodkami wojewódzkimi), a także pomiędzy nimi i ośrodkami miejskimi, zlokalizowanymi w UE (biorąc pod uwagę koncentrację przestrzenną zagranicznej aktywności gospodarczej naszego kraju) oraz w dalszej kolejności na pozostałych kierunkach.

Poprawa dostępności transportowej w wymiarze regionalnym i lokalnym będzie głównym celem w poszczególnych strategiach rozwoju województw w zakresie transportu. Wyznaczone kierunki działań w przedmiotowych dokumentach będą sformułowane zgodnie z zapisami niniejszej strategii. Istnieje bowiem potrzeba (przy respektowaniu zasady subsydiarności) większej kontroli usuwania wąskich gardeł na styku planów wojewódzkich układów sieci drogowej oraz systemów transportu miejskiego i transportu dalekobieżnego. Ważną inicjatywą są i będą porozumienia regionów i miast, służące rozwojowi lokalnemu i regionalnemu wzdłuż transeuropejskich sieci transportowych i koordynacji inwestycji transportowych. Szczegółowe zapisy odnośnie sposobu organizacji transportu subregionalnego i lokalnego znajdują się w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (KSRR), Strategii Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa (SZRWRiR) oraz w strategiach samorządowych.

W syntetycznym ujęciu, strategiczne kierunki działań w zakresie **modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury** prezentuje poniższe zestawienie.

<b>1. Rozwój sprawnych i multimodalnych połączeń Warszawy z wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską;</b>
<b>2. Rozwój efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich;</b>
<b>3. Rozwijanie wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast (FUA) i jego integracja (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny);</b>
<b>4. Rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi, a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;</b>
<b>5. Wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);</b>
<b>6. Wzmacnianie połączeń transportowych Polski Wschodniej z obszarami o większych perspektywach rozwojowych;</b>
<b>7. 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;</b>
<b>8. Rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym;</b>
<b>9. Rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;</b>
<b>10. Rezerwacja terenów pod potencjalne inwestycje infrastrukturalne, które mogą być przedmiotem planowania strategicznego po 2020 r.</b>

Przyszła jakość systemu polskiej infrastruktury transportowej będzie coraz bardziej zależała od elementów i instrumentów integrujących ją w jedną funkcjonalną całość, a w coraz mniejszej mierze od ekstensywnego rozwoju jej zagęszczenia w przestrzeni geograficznej i społecznej. Mając na względzie potrzebę zmiany dotychczasowych

niekorzystnych trendów i przesunięcia w większym stopniu potoków ruchu z transportu samochodowego na bardziej ekologiczne środki transportu, istotą podejmowanych działań będzie ukierunkowanie inwestycji w znacząco większym stopniu w obszar przyjaznej dla środowiska infrastruktury kolejowej. Dlatego też w perspektywie najbliższych lat wysiłki inwestycyjne w infrastrukturę transportową należy koncertować przede wszystkim na ukończeniu już rozpoczętych dużych projektów (zwłaszcza w transporcie drogowym), sukcesywnie zwiększając inwestycje w transport kolejowy.

W ujęciu gałęziowym strategiczne kierunki działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej do 2020 r. przedstawiono w poniższym zestawieniu:

<b>GAŁĘZIE</b>	<b>KIERUNKI DZIAŁAŃ</b>
<b>Transport drogowy</b>	stworzenie spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych (zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, Dz. U. Nr 187, poz. 1446.);
	rozwijanie - przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego - połączeń dróg lokalnych z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;
	kontynuacja budowy obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym;
	rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
	rozbudowa infrastruktury innowacyjnych rozwiązań technologicznych (w tym aplikacji telematycznych) optymalizujących przepływy potoków ruchu i przyczyniających się do zmniejszenia kongestii;
<b>Transport kolejowy</b>	konsekwentna modernizacja i rewitalizacja 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;
	modernizacja i budowa 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”,
	rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych;
	modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;
	wymiana przestarzałych lokomotyw i wagonów na nowoczesny tabor kolejowy, odpowiadający specyfice poszczególnych segmentów rynku.
	w obszarach funkcjonalnych miast - rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych; podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego;
<b>Transport wodny - śródlądowy</b>	dokończenie realizacji zaktualizowanego „Programu dla Odry 2006” do 2020r.;
	przystosowanie całego odcinka połączenia wodnego śródlądowego Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności – do 2020r.;
	przygotowanie i rozpoczęcie realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową –do 2020r. ;
	podjęcie decyzji w sprawie budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj – Odra - Łaba (DOL) spełniającego wymogi co najmniej IV klasy żeglowności (do 2020 r.);
	podjęcie decyzji w sprawie budowy Kanału Śląskiego, jako konsekwencji projektu DOL (do 2020 r.);
	podjęcie decyzji w sprawie przygotowania i rozpoczęcia realizacji programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej (do 2020 r.);

	kontynuacja realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową (w perspektywie 2030 r.); ewentualna realizacja programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej (w perspektywie 2030 r. –);
<b>Transport morski</b>	wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich. rozbudowa infrastruktury transportowej, zapewniająca lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu. rozbudowa portu zewnętrznego w Swinoujściu obejmująca wybudowanie do 2014 roku terminala LNG, obsługującego nowy rodzaj operacji portowych, jakimi będą przeładunki gazu LNG oraz budowę do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i ro-ro; poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
<b>Transport lotniczy</b>	rozbudowa infrastruktury portów lotniczych (strefy airside i landside) tak, aby w 2030 r. posiadały łączną przepustowość na poziomie około 80-85 mln pasażerów rocznie (prognozy ULC); rozbudowa drogowych i kolejowych połączeń umożliwiających zwiększenie dostępności do istniejących portów lotniczych, w szczególności w regionach nie dysponujących infrastrukturą lotniskową (przede wszystkim Polska wschodnia i zachodnia) ; skomunikowanie portów lotniczych w sieci TEN-T z krajową siecią transportu kolejowego; implementacja inicjatyw związanych z Single European Sky (SES), służących zwiększeniu przepustowości przestrzeni powietrznej.
<b>Transport miejski</b>	przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym; zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych; zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych, w jak najmniejszym stopniu zakłócającego ruch w mieście; zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.
<b>Logistyka</b>	tworzenie sprzyjających warunków do rozwoju spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych.

**Cel strategiczny 2**, jakim jest „**Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych**” obejmuje szereg priorytetowych celów szczegółowych w poszczególnych gałęziach transportu.

W **transportie drogowym**, równoległe z tworzeniem kompletnej i nowoczesnej sieci infrastruktury drogowej, powstaną nowe systemy przewozów ładunków, zarówno w przewozach dalekobieżnych, jak i w logistyce miejskiej, służące zwiększaniu efektywności przewozów i obniżce kosztów, poprawie bezpieczeństwa ruchu, zmniejszaniu energochłonności pojazdów oraz zmniejszaniu kongestii na sieci dróg i ulic. Sukcesywnie wprowadzane będą inteligentne systemy transportowe wspierające zarządzanie infrastrukturą dróg publicznych.

W **transportie kolejowym**, priorytetowego znaczenia nabierze modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych, mająca na celu dalszą poprawę parametrów technicznych linii



kolejowych. Istotne znaczenie będzie również miało wsparcie określonych segmentów rynku przewozów pasażerskich, poprzez dofinansowanie ze środków publicznych wykonywania usług o charakterze publicznym, a także modernizacji i zakupu taboru przeznaczonego do realizowania przewozów w ramach tych usług. Wdrożone zostaną sprawdzone na świecie technologie, pozwalające na przyspieszenie załadunku i wyładunku wagonów, śledzenie przesyłek powierzonych przewoźnikom, automatyzację operacji stacyjnych, inteligentne sterowanie ruchem pociągów i inne. Szczególne znaczenie będzie miało wdrożenie bardziej efektywnych i sprawniejszych systemów transportu intermodalnego ładunków z udziałem kolei.

W **transporcie morskim**, zostaną podjęte działania na rzecz zwiększenia polskiej floty handlowej, zwłaszcza w zakresie statków specjalistycznych. Uruchomienie w Świnoujściu bazy przeładunku skroplonego gazu ziemnego (LNG) stwarza możliwość rozwoju rodzimej floty statków do przewozu gazu w tej postaci.

W **transporcie wodnym śródlądowym**, na potrzeby podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu żeglugowego, a także podniesienia wydajności wodnego transportu śródlądowego, poprzez szybką wymianę informacji dotyczących dróg wodnych na odcinkach śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym zostanie wprowadzony system informacji rzecznej (River Information Services - RIS).

W **transporcie lotniczym** latach 2020-2030 duży nacisk musi być położony na rozwój lotniczych przewozów ładunków (cargo), które dotychczas mają w Polsce marginalne znaczenie. W tym kontekście niezbędnym będzie stworzenie infrastruktury lotniczej dostosowanej do ruchu cargo (zarówno po stronie landside oraz airside), maksymalnie skomunikowanej z transportem drogowym oraz kolejowym. Zarówno w polskim handlu zagranicznym, jak i w obrocie wewnątrz krajowym będzie przybywało wysokowartościowych towarów, dla których najefektywniejszym rozwiązaniem jest lotniczy transport cargo. Aby ten transport zaczął się w Polsce rozwijać konieczne jest rozbudowywanie infrastruktury do obsługi jednostek cargo oraz stworzenie rodzimej floty średniej wielkości samolotów cargo.

W działaniach rozwojowych dla transportu towarowego pod uwagę wzięte będą propozycje Komisji Europejskiej przedstawione w Białej Księdze transportu z 2011 r., gdzie postuluje się, by przewozy towarowe na odległościach większych niż 300 km były stopniowo przenoszone z transportu drogowego na inne środki transportu np. kolej lub transport wodny.

W transporcie pasażerskim największą zmianą, jaka nastąpi w latach 2011-2020 będzie znaczna poprawa jakości kolei (infrastruktura i usługi). Ponadto do roku 2020 zostanie podjęta decyzja o rozwoju połączeń szybkimi kolejami (prędkość powyżej 200 km/h). Należy przy tym zapewnić, aby rozwój nowoczesnego systemu transportu kolejowego nie odbywał się kosztem modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci linii kolejowych, pogłębiając tym samym dysproporcje rozwojowe między regionami.

### **3.6. Zintegrowany system transportu w Polsce**

Stworzenie spójnego systemu transportowego 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).

Przyszły lądowy transport ładunków będzie spójny i będzie spełniał oczekiwania zarówno przewoźników, jak i użytkowników, jeśli nadaniu się mu następujące cechy:

- wysoką niezawodność, osiąganą dzięki technologiom oraz instrumentom sprawnego i efektywnego zarządzania łańcuchami dostaw (uproszczone łańcuchy transportowe, technologie ICT w logistyce, solidna koordynacja międzygałęziowa i międzysektorowa, systemy automatycznego transportu rozproszonych partii ładunków);
- zwiększone możliwości wyboru przez użytkownika (szerszy asortyment form technicznych w miejskim transporcie ładunków, logistyka miejska, większa dostępność usług kolejowych dzięki nowym technologiom przewozów wagonami z własnym napędem, hybrydowe pojazdy drogowo-kolejowe);
- możliwość elastycznej realizacji zindywidualizowanych potrzeb przewozowych dzięki nowym technologiom przewozów i nowym technikom sterowania ruchem;
- ułatwione zlecenie międzynarodowych przewozów kombinowanych dzięki usługom integratorów ładunków (ang. *freight integrators*);
- mniejsza zależność od warunków naturalnych dzięki innowacyjnym rozwiązaniom w zakresie ruchu we mgle i w warunkach zimowych;
- stosowanie innowacyjnych technologii sprzyjających obniżce kosztów transportu.

W nadchodzącym okresie, strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli **transportu kolejowego** w zintegrowanym systemie transportowym kraju. Zadanie to będzie realizowane poprzez inwestycje, zmiany organizacyjne i technologiczne oraz zmiany w aktywności zawodowej kolejarzy. Stworzą one możliwości powiększania podaży wysokiej jakości konkurencyjnych usług, a także zapewnią realizację procesu sukcesywnego zwiększania stopnia interoperacyjności polskiego systemu transportu kolejowego z systemem transportu kolejowego w UE. Prognozuje się, że w ciągu najbliższych kilkunastu lat najbardziej intensywnie rozwijać się będą **dwa podsystemy przewozów pasażerskich**: międzyaglomeracyjne i aglomeracyjne. Te pierwsze obejmują połączenia największych miast w kraju i za granicą. W segmencie rynku przewozów aglomeracyjnych zakłada się wzrost znaczenia transportu kolejowego, przede wszystkim z uwagi na występujące problemy ruchu drogowego, tj. kongestia czy brak miejsc do parkowania, dużą zdolność przewozową kolei i jej relatywnie atrakcyjną prędkość handlową.

W zakresie **kolejowych przewozów towarowych** istotne jest zapewnienie warunków do świadczenia usług komplementarnych w powiązaniu z innymi gałęziami transportu. Równoważeniu struktury gałęziowej na rynku transportowym będzie sprzyjał rozwój interoperacyjnej i intermodalnej infrastruktury. Celem jest zaoferowanie klientom pełnego łańcucha transportowego, pozwalającego realizować usługi „od drzwi do drzwi” (*door to door*) i „dokładnie na czas” (*just in time*). Jako najbardziej perspektywiczne należy wskazać dwa segmenty towarowego rynku przewozowego. Są nimi: • przewozy intermodalne, pozwalające na pełne wykorzystanie zalet poszczególnych środków transportu oraz • przewozy całopociągowe, stanowiące najefektywniejszą formę przemieszczania ładunków w przewozach masowych. Na poprawę funkcjonowania kolejowego systemu transportowego wpłynie ponadto wdrażanie rozwiązań w zakresie wykorzystania inteligentnych systemów transportowych. W szczególności odnosi się to do stopniowego wprowadzenia na najważniejszych szlakach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).

Z uwagi na bardzo duże zaległości i zaniedbania w zakresie infrastruktury **dworców i przystanków kolejowych**, w najbliższej i kolejnej dekadzie założono duży zakres inwestycji związanych z ich rewitalizacją i modernizacją. Podjęcie tych działań wynika z faktu, że stan dworców w istotny sposób rzutuje na ocenę usług transportu kolejowego przez pasażerów. W odniesieniu do stacji małych i średnich, modernizacja infrastruktury punktowej będzie prowadzona w ramach modernizacji poszczególnych linii kolejowych, a jej koszty są uwzględnione w kosztach poszczególnych projektów modernizacyjnych. Największe dworce

kolejowe, zlokalizowane na terenie dużych aglomeracji, będą podlegały przebudowie i rozbudowie w ramach projektów o charakterze komercyjnym.

Warunkiem świadczenia przez transport kolejowy najwyższej jakości usług przewozowych jest dysponowanie **nowoczesnym taborem** odpowiadającym specyfice poszczególnych segmentów rynku. Wybór taboru do obsługi pasażerskich połączeń międzyaglomeracyjnych powinien odpowiadać specyfice poszczególnych odcinków linii kolejowych i być poprzedzony analizą maksymalnego wykorzystania jego parametrów. W zakresie przewozów towarowych, konieczne inwestycje taborowe muszą być ukierunkowane przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę także w średniej i dłuższej perspektywie czasowej. W odniesieniu do przewozów masowych, jako priorytetowe działanie należy potraktować pozyskanie przez przewoźników dużej liczby wagonów specjalistycznych przeznaczonych do przewozu kruszyw. W zakresie przewozów intermodalnych, istotna jest szybka modernizacja i rozbudowa parku wagonów specjalistycznych, umożliwiających przewóz różnych jednostek ładunkowych: kontenerów, nadwozi wymiennych oraz naczep.

**Transport samochodowy** w Polsce pozostanie najważniejszą gałęzią przewozów osób i ładunków, ale charakter jego rozwoju musi mieć coraz bardziej jakościowy, a nie tylko ilościowy wymiar. Przyjęta w 2009 r. rządowa koncepcja rozwoju głównej sieci infrastruktury drogowej obejmuje schemat docelowy sieci drogowej, na który składa się w pierwszej kolejności dokończenie programu budowy autostrad i dróg ekspresowych (A+S) oraz przebudowa pozostałych dróg. Zakłada się w niej, że autostrady będą mieć długość około 2000 km, a drogi ekspresowe około 5300 km (po jego zrealizowaniu łączna długość dróg o najwyższym standardzie będzie wynosiła około 7300 km). Zakłada się, że przy realizacji budowy nowych odcinków dróg o najwyższym standardzie będzie wykorzystywana w miarę możliwości formuła partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Działania warunkujące prawidłowy rozwój transportu drogowego w kolejnych latach obejmują: • zapewnienie utrzymania stanu technicznego dróg na dobrym poziomie, • zapewnienie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu, • usprawnianie metod zarządzania ruchem drogowym, w szczególności na drogach o dużym natężeniu ruchu, zarówno krajowych, jak i samorządowych do czego przyczyni się upowszechnienie systemów ITS, które przyczynią się nie tylko do usprawnienia warunków ruchu, ale dzięki przekazywanym informacjom o stanie ruchu, także do zwiększenia jego bezpieczeństwa i poprawy efektywności przewozów (optymalizacja tras, zmniejszenie zużycia paliwa, eliminacja pustych przebiegów pojazdów), • konieczność budowy i modernizacji dróg lokalnych na obszarach wiejskich oraz ich powiązań z siecią dróg regionalnych i krajowych.

Perspektywy rozwoju **śródlądowego transportu wodnego** wskazują, iż transport ładunków ma szanse w miarę dynamicznie rozwijać się jedynie na Odrzańskiej Drodze Wodnej. W dłuższej perspektywie możliwe jest transportowe wykorzystanie Wisły, zwłaszcza odcinka dolnego, w ramach redystrybucji towarów z portów morskich, oraz w jej górnym biegu (Kaskada Górnej Wisły) oraz odcinku dolnym, w ramach redystrybucji towarów z portów morskich. Jednakże Odra jeszcze przez wiele lat pozostanie w Polsce jedyną drogą wodną, która będzie miała znaczenie transportowe. Wynika to z kilku zasadniczych powodów: • Odra ma bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy, • wzdłuż Odry i do Odry ciąży szereg regionów o dużej podaży ładunków, • z Odrą związane są regiony Polski mające znaczący udział w wymianie zagranicznej. W długiej perspektywie rozwojowej można wyróżnić dwa etapy modernizacji polskich dróg wodnych śródlądowych: a) do 2020 r. dokończenie realizacji zaktualizowanego planu pn. „Program dla Odry 2006”, b) do 2030 r. kontynuacja realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową oraz ewentualna realizacja programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej. Przyszły model funkcjonowania transportu wodnego

śródlądowego będzie uwzględniać możliwość przekazywania (np. w formie umów) zainteresowanym samorządom terytorialnym i podmiotom gospodarczym w zarządzanie i eksploatację niektórych odcinków dróg. Zastosowanie takiego modelu funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego na układzie dróg wodnych przyczyniłoby się do odciążenia finansowego budżetu państwa, a jednocześnie zwiększenia roli lokalnych dróg wodnych, zwłaszcza w przewozach turystyczno-wypoczynkowych oraz w obsłudze potrzeb przewozowych przedsiębiorstw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wodnych.

Cel główny SRT w odniesieniu do **transportu lotniczego** będzie realizowany poprzez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju rynku pasażerskiego oraz cargo z jednoczesnym zapewnieniem najwyższych standardów bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Celami operacyjnymi dla rozwoju transportu lotniczego będą zatem: • zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejących portów lotniczych na poziomie zapewniającym efektywne świadczenie usług przez poszczególnych uczestników rynku lotniczego; • zapewnienie warunków dla efektywnego rozwoju lotnictwa w regionalnych portach lotniczych, w szczególności w Polsce Wschodniej i Północno-Zachodniej; • zwiększenie udziału transportu lotniczego w transporcie intermodalnym; • zapewnienie zrównoważonego dla środowiska rozwoju polskiego rynku lotniczego; • zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez wdrożenie inicjatyw związanych z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną (ang. *Single European Sky*). W związku z istnieniem „białych plam” w dostępności do sieci lotnisk w Polsce (charakteryzującej się obszarem o promieniu 2 h dostępu do portu lotniczego), w szczególności w Polsce wschodniej i północno-zachodniej, władze regionalne podejmą działania, mające na celu zwiększenie dostępności do infrastruktury lotniczej w tych regionach. Regionalne porty lotnicze będą zwiększały efektywność funkcjonowania poprzez implementację procedur oraz technologii, w szczególności związanych z CDM oraz SESAR. Planując sieć lotnisk cywilnych w Polsce w perspektywie do 2030 r., należy uwzględnić zarówno rozwój dużych portów lotniczych z ruchem regularnym, jak i małych lotnisk niezbędnych dla funkcjonowania lotnictwa biznesowego (ang. *general aviation*). Porty te obsługiwać będą także operacje statków powietrznych lotnictwa państwowego oraz ratownictwa medycznego. Skomunikowanie portów lotniczych z innymi środkami transportu, zwiększy efektywność ich funkcjonowania oraz konkurencyjność. Jednocześnie przyczyni się do racjonalizacji wykorzystania zasobów (przepustowości) infrastruktury transportowej. W związku z modernizacją i rewitalizacją istniejących odcinków kolejowych wszystkie porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym będą technicznie zintegrowane z dworcami kolejowymi, aby podróżnym w ruchu międzynarodowym umożliwić szybki i wygodny dojazd do portów lotniczych, oferujących międzynarodowe połączenia lotnicze.

Cele rozwoju **transportu morskiego** Polski do 2020 r. uwzględniają główne elementy składowe dotyczące portów morskich oraz żeglugi morskiej. Cele dotyczące portów obejmują dodatkowo funkcjonowanie na obszarze Polski portów mających podstawowe znaczenie dla gospodarki naszego kraju oraz portów o charakterze regionalnym i lokalnym. Celem nadrzędnym rozwoju **żeglugi morskiej** jest poprawa konkurencyjności polskich armatorów morskich na rynku żeglugowym, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego (stworzenie warunków dla powrotu floty polskich armatorów pod polską banderę, promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, doskonalenie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie). Jako główny cel rozwoju największych polskich **portów morskich** do 2020 r. należy przyjąć poprawę ich konkurencyjności ze szczególnym uwzględnieniem rynku południowego Bałtyku. Podstawowym czynnikiem rozwoju portów morskich w Polsce musi być utrzymanie i rozbudowa (w tym pogłębianie) torów podejściowych do portów od strony morza (gdzie wyznacznikiem i naturalnym ograniczeniem jest głębokość torów wodnych w cieśninach duńskich) oraz torów wodnych. Konieczna jest także budowa i modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i rzecznej, łączącej porty z zapleczem gospodarczym. W

przypadku mniejszych polskich portów morskich, głównym celem rozwoju do 2020 r. i dalej będzie dynamiczny rozwój funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki.

Strategicznym celem rozwoju efektywnego i sprawnego **transportu intermodalnego** w Polsce jest stworzenie warunków (a także usunięcie dotychczasowych barier) do wzrostu jego udziału w zrównoważonym zaspokajaniu potrzeb przewozowych gospodarki i wymiany międzynarodowej. Podstawowym działaniem, wspierającym rozwój transportu intermodalnego będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów (usytuowanej na sieci AGTC): • sieci węzłów przeładunkowych, • sieci linii kolejowych o podwyższonej skrajni, dostosowanych do nisko zawieszonych składów pociągowych, • systemów telematycznych i satelitarnych, optymalizujących i sterowanie procesami transportowymi. W sferze organizacyjnej celemu temu będzie podporządkowana efektywna współpraca przewoźników kolejowych z operatorami transportu kombinowanego, centrami logistycznymi, właścicielami terminali, służbami celnymi, weterynaryjnymi oraz fitosanitarnymi. Istotne jest przy tym stworzenie w systemie prawa możliwości obniżenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewoźników realizujących przewozy intermodalne.

W zakresie **transportu miejskiego** cele integracyjne SRT obejmują takie rozwiązania jak: powiązanie w aglomeracjach transportu kolejowego z typowymi środkami transportu miejskiego, wprowadzenie odpowiednich regulacji prawnych i organizacyjnych w zakresie integracji dostarczania różnych usług publicznych oraz rozbudowę i wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (obejmujących różne środki transportu i elementy infrastruktury, takie jak metro, kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”). Dla większej integracji miejskich systemów transportowych podejmie się działania obejmujące: • integrację przestrzenną i funkcjonalną podsystemów transportowych; • wspólne rozkłady jazdy, jednolite systemy taryfowe, biletu ważny na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (bilet elektroniczny); • modernizację układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane; • nowoczesne i innowacyjne rozwiązania dla logistyki transportu towaru w miastach; • innowacyjne rozwiązania techniczne obejmujące systemy zarządzania ruchem, zapewniające priorytet w ruchu środkom transportu publicznego; • środki dostosowujące systemy transportowe miast do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się; • środki techniczne stymulujące mieszkańców do większego korzystania (tam gdzie jest to możliwe) głównie z komunikacji pieszej i rowerowej.

W skali europejskiej integracja polskiego systemu transportowego prowadzona będzie w ramach rewizji **sieci TEN-T** (ang. Transeuropean Transport Network). Polska przedstawiła koncepcje i mapy uzupełnienia tej sieci w zakresie poszczególnych rodzajów transportu (drogi, linie kolejowe, lotniska, infrastruktura wodna).

### **3.7. Poprawa organizacji i zarządzania systemem transportowym**

Model organizacji i zarządzania tym systemem zostanie oparty na: • ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów osób i ładunków; • oddziaływaniu racjonalizacyjnym na popyt na usługi transportowe i jego źródła; • wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych i informacyjnych. Główny wysiłek zostanie w tym zakresie skoncentrowany na usprawnieniu funkcjonowania i powiązania z całym systemem

transportowym dwóch gałęzi: sektora kolejowego i drogowego. W **sektorze kolejowym** obejmie on dla przykładu takie działania jak: wieloletnie kontrakty na utrzymanie infrastruktury zawierane między organami administracji publicznej a zarządcą infrastruktury, wraz z wdrożeniem wieloletniego systemu kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej; uzupełnienie kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego o możliwość rozstrzygania sporów wynikających z dostępu do liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej; stworzenie rozwiązań w zakresie zwiększenia absorpcji środków i poprawy efektywności finansowania infrastruktury kolejowej; integracja transportu pasażerskiego na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym; dokonanie przekształceń własnościowych wybranych podmiotów z Grupy PKP; dofinansowywanie ze środków publicznych (m.in. z Funduszu Kolejowego) zakupu taboru do przewozów pasażerskich. W **sektorze drogowym** poprawa organizacji i zarządzania obejmie dla przykładu takie działania jak: większa koordynacja działań organów zarządzających infrastrukturą drogową na wszystkich szczeblach zarządczych (zarządy dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich, GDDKiA, prywatni koncesjonariusze odcinków autostrad) w celu zapewnienia właściwego poziomu utrzymania infrastruktury drogowej oraz synchronizacji planów inwestycyjnych; sukcesywne wdrażanie systemu opłat za dostęp do dróg ekspresowych i autostrad (viaTOLL) i skuteczne zapobieganie zjawisku korzystania z dróg alternatywnych przez przewoźników drogowych w celu uchylecia się od obowiązku opłat oraz efektywne zarządzanie środkami finansowymi uzyskanymi z tytułu opłat viaTOLL na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej; rozwój inteligentnych systemów transportowych, przyczyniających się do zwiększenia efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W **sektorze lotniczym** usprawnienia organizacyjne i w zarządzaniu zostaną przeprowadzone za pomocą takich środków jak: innowacyjne rozwiązania w zakresie biletów i opłat: wspólne systemy biletowe dla transportu lotniczego, kolejowego i miejskiego, wielogałęziowa informacja transportowa, itd.; monitoring funkcjonowania rynku przewozów lotniczych, w szczególności pod względem respektowania zasad uczciwej konkurencji przez przewoźników; restrukturyzacja i przekształcenia własnościowe PLL LOT S.A. i EuroLOT S.A. W sferze **transportu morskiego** usprawnienia organizacyjne i zarządcze obejmą: procesów stymulujące ściślejszą integrację transportu morskiego z innymi gałęziami w ramach transportu intermodalnego; zachęty do większego zaangażowanie kapitału prywatnego i inwestowania w rozwój infrastruktury portowej. Działania w zakresie usprawnienia zarządzania **transportem wodnym śródlądowym** obejmą dla przykładu: środki ściślejszej integracji transportu wodnego śródlądowego z innymi gałęziami w ramach transportu intermodalnego; nową platformę współpracy międzyresortowej w odniesieniu do dróg wodnych. W sferze **transportu miejskiego** przedmiotem działań usprawniających organizację i zarządzanie będą: integracja systemów transportu poszczególnych gałęzi w aspekcie sieciowym, taryfowym i informacyjnym; upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa (wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, rozwiązania wspólnego podróżowania i wspólnego korzystania z pojazdu, promowanie ruchu rowerowego i pieszego; promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport, np. poprzez rozwój systemu telepracy, szersze korzystanie z video-konferencji).

### **3.8. Nowoczesne i innowacyjne rozwiązania w transporcie**

Rozpoznane w wyniku przeprowadzonych badań potrzeby sektora transportu w zakresie rozwiązań innowacyjnych koncentrują się w szczególności wokół: zarządzania i monitorowania infrastruktury transportowej, zarządzania ruchem, wykorzystania nowoczesnych technologii materiałowych i systemów pozwalających na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń sektora TSL. W **transporcie kolejowym** wspierane będzie wdrażanie takich innowacji jak: podsystem aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych - TSI TAF na głównych kolejowych korytarzach transportowych TEN-T; podsystem aplikacji telematycznych dla przewozów

pasażerskich transeuropejskiego systemu kolei - TSI TAP na głównych kolejowych korytarzach transportowych TEN-T wraz ze stworzeniem interfejsów rozszerzających jego funkcjonalność na inne środki transportu; rozszerzenie funkcjonalności Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy – SKRJ; systemu ERTMS na głównych korytarzach transportowych TEN-T i inne. W **transporcie drogowym** istnieje największe pole do wdrażania innowacji i przełomowych technologii. W Polsce w okresie objętym SRT będzie konieczne wdrożenie szerokiego wachlarza rozwiązań z rodziny ITS, urządzeń i systemów zmniejszających jednostkowe zużycie paliwa i jednostkowe emisje spalin, nowych systemów technicznych zwiększających bezpieczeństwo ruchu pojazdów i inne. W **transporcie lotniczym** innowacje możliwe do wdrożenia w polskich warunkach to: modernizacja infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) na potrzeby realizacji programu SES (ang. Single European Sky) oraz środki techniczne zmniejszające jednostkowe zużycie paliwa przez samoloty oraz jednostkowe emisje gazów cieplarnianych. W **transporcie morskim** innowacyjny charakter będzie miała budowa Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego realizowana w ramach zadań Planu Informatyzacji Państwa oraz modernizacja systemów monitorowania i informacji o ruchu statków (SSN i VTS). Do tej kategorii rozwiązań w **transporcie wodnym śródlądowym** będzie należało uruchomienie systemu zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS).

### **3.9. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie**

Priorytetowy charakter ma poprawa **bezpieczeństwa ruchu drogowego**. Polska musi wrócić na ścieżkę planowej redukcji liczby ofiar śmiertelnych na drogach Unii Europejskiej (obniżka w latach 2000-2020 o 50% a w okresie 2011-2020 o dalszych 50%). Działania zmierzające w kierunku poprawy bezpieczeństwa drogowego będą się koncentrować na: • środkach prewencyjnych (zmniejszenie liczby przekroczeń dopuszczalnej prędkości o 50%, zmniejszenia liczby nietrzeźwych kierowców i prowadzących pojazdy pod wpływem narkotyków, jak również zwiększenia wskaźnika stosowania pasów bezpieczeństwa do poziomu 95%); • uspokajaniu ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości (m.in. poprzez budowę obwodnic) oraz przebudowę miejsc niebezpiecznych; • wykorzystywaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych, które m.in. dzięki systemowi wykrywania wypadków i nadzorowania ruchu mogą udzielać informacji użytkownikom dróg w czasie rzeczywistym; • zintegrowanym systemie innowacyjnych szkoleń kierowców w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; • bardziej restrykcyjnych karach za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego i konsekwentnym ich egzekwowaniu; • budowie i utrzymaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej w oparciu o nowy projekt Europejskiego Programu Działań w zakresie BRD na lata 2011-2020.

Podstawowymi czynnikami wpływającymi na stan **bezpieczeństwa ruchu kolejowego** są: • stan techniczny infrastruktury kolejowej, • stan techniczny taboru kolejowego, • funkcjonowanie przejazdów kolejowych. Poprawa bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych wymaga podjęcia takich działań jak: obserwacja (w tym filmowanie) przejazdów, na których nagminnie dochodzi do naruszania przepisów, oznaczanie szczególnie niebezpiecznych przejazdów kolejowych tablicami informacyjnymi, intensywniejsza modernizacja tych przejazdów, w miarę możliwości likwidacja skrzyżowań jednopoziomowych na rzecz skrzyżowań dwupoziomowych (wiaduktów i tuneli). Z uwagi na fakt, że przejazd kolejowo-drogowy jest miejscem przecięcia dróg komunikacyjnych należących do dwóch zarządców, niezbędny jest pilny podział obowiązków pomiędzy tymi podmiotami. Rosnąca liczba wypadków w ruchu pociągów pasażerskich wymaga integracji całego systemu bezpieczeństwa kolejowego pod kątem całkowitego wykluczenia zagrożenia życia i zdrowia pasażerów.

**Bezpieczeństwo transportu lotniczego** w Polsce wymaga zwiększenia skuteczności monitorowania stanu technicznego samolotów i urządzeń naziemnych, stanu

wyszkolenia załóg samolotów, wzmocnienia ochrony antyterrorystycznej i wdrożenia najnowszych procedur lotnictwa światowego.

W **transporcie morskim** celu podniesienia bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom statków oraz na statkach, powstanie Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego, obejmujący całe polskie wybrzeże, pozwalając na monitoring i kontrolę ruchu statków na polskich obszarach morskich. W skład systemu wchodzi: • System Nadzoru i Monitorowania Bezpieczeństwa Ruchu Morskiego (SMRM); • Krajowa Sieć Stacji Bazowych Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS-PL); • System Wczesnego Ostrzegania (EWS).

Elementy decydujące o bezpieczeństwie **transportu wodnego śródlądowego**, to oprócz stanu technicznego dróg wodnych oraz ich infrastruktury, również stan techniczny statków śródlądowych a także właściwy nadzór nad ruchem śródlądowym i jego wsparcie informacyjne. W zakresie nadzoru ruchu statków, poprawę bezpieczeństwa zapewni utworzenie w naszym kraju oraz rozwój, zgodnie ze standardami unijnymi, zharmonizowanych usług informacji rzecznej (system RIS), który obejmować będzie: • ogólne informacje geograficzne, hydrologiczne, administracyjne dla danego odcinka – tzw. informacje *shore to ship* (brzeg – statek) lub *shore to office* (brzeg – biuro); • informacje o aktualnej sytuacji na odcinku drogi wodnej (w szczególności związane z awariami, wypadkami); • informacje dotyczące średnio- i długoterminowych planów dotyczących odcinka wodnego (np. inwestycji); • dane statystyczne dotyczące transportu śródlądowego oraz informacje o opłatach za korzystanie z infrastruktury rzecznej.

### **3.10. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko**

W kontekście ochrony środowiska polski transport musi sprostać rysującym się na horyzoncie wyzwaniom i ograniczeniom zewnętrznym takim, jak: • unijna polityka ochrony środowiska, w tym w szczególności klimatu, oraz ograniczeń emisyjnych (w tym emisji gazów cieplarnianych); • nasilająca się walka o dostęp do coraz bardziej ograniczonych zasobów paliw kopalnych (ropa, gaz), co przekłada się na szybki wzrost cen paliw i tym samym pogarszanie efektywności ekonomicznej transportu, a w szerszym wymiarze konkurencyjności całej gospodarki; • zmiany klimatyczne, które negatywnie oddziałują zarówno na infrastrukturę jak i na usługi transportowe. W odniesieniu do transportu - który obok rolnictwa, budownictwa i mieszkalnictwa oraz sektora komunalno-bytowego został włączony do grupy tzw. non-ETS, tj. do sektorów nieobjętych Europejskim Systemem Handlu Emisjami (EU-ETS) - cel redukcyjny emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. został ustalony na poziomie -10% w stosunku do roku bazowego 1990. Ten cel redukcyjny został zróżnicowany i niektóre państwa członkowskie mogą do 2020 r. nawet zwiększyć swoją emisję, a Polska ma możliwość zwiększenia emisji w sektorach non-ETS o 14%. W świetle prognozy emisja ta, będąca pochodną wielkości zapotrzebowania na transport w Polsce wzrośnie z 47,7 mln ton ekwiwalentu CO<sub>2</sub> w 2010 r. do około 48,5-51,0 mln ton w 2020 r. i obniży się do około 45,4-50,3 mln t w 2030 r.

Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparte będzie na wspieraniu: • różnorodności gałęziowej i komplementarności środków transportu w obrębie systemu połączeń krajowych i międzynarodowych; • rozwiązań w organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko; • zarządzania ograniczającego popyt na transport; • wdrażania nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko. **Działaniami o charakterze regulacyjno-organizacyjnym** służącymi osiągnięciu tego celu będą dla przykładu: promowanie energooszczędnych środków transportu, promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, zwiększanie udziału transportu zbiorowego i niezmechanizowanego w przewozach i ruchu osób, zarządzanie popytem na transport, np. poprzez planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, rozwój systemu telepracy, szersze



korzystanie z video-konferencji, rozwiązania wspólnego podróżowania i wspólnego korzystania z pojazdu, stosowanie systemu opłat i taryf stymulujących proekologiczne zachowania użytkowników transportu. **Działaniami o charakterze inwestycyjnym** służącymi osiągnięciu tego celu będą dla przykładu: uwzględnianie przy wyborze i realizacji projektów inwestycyjnych przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego, proekologiczne unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu, wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach oraz środków interoperacyjnych, przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport. **Działaniami o charakterze innowacyjno-technicznym** służącymi temu celowi będą dla przykładu: stosowanie nowych technologii, procedur oraz systemów zwiększających efektywność energetyczną transportu i wpływających na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do środowiska; promowanie efektywnych energetycznie samochodów oraz pojazdów miejskich (np. wykorzystujących ogniwa paliwowe i wodór, napędy: elektryczny, gazowy, hybrydowy, sprężonym powietrzem) wraz ze stworzeniem na terenie całego kraju sieci stacji ładowania lub wymiany baterii elektrycznych oraz sieci tankowania wodoru; promowanie samolotów przyjaznych dla środowiska o niskiej emisji hałasu oraz CO<sub>2</sub>; promowanie statków żeglugi morskiej napędzanych sprężonym lub ciekłym gazem ziemnym; promowanie statków śródlądowych nowej generacji (w tym kontenerowych statków śródlądowych energooszczędnych i niskoemisyjnych); obniżanie poziomu hałasu generowanego przez transport; wykorzystanie odpadów przemysłowych przy budowie nasypów drogowych i kolejowych zastępujących w bezpieczny sposób materiały i kruszywa naturalne.

Dla realizacji i kontroli celu ekologicznego rozwoju transportu przyjęto następujące wskaźniki: a) ograniczenie wzrostu rocznego zużycia energii finalnej przez sektor transportu z 15,5 Mtoe w 2010 r. do poziomu maksymalnie +21 % (18,7 Mtoe) w 2020 r., a w 2030r. maksymalnie o +50% (23,3Mtoe); b) wielkość emisji gazów cieplarnianych (dwutlenek węgla, metan, podtlenek azotu) z transportu, uwzględniająca ograniczenie wzrostu rocznej emisji CO<sub>2</sub> z sektora transportu do poziomu maksymalnie w 2020 r. 45 455,14 tys. ton CO<sub>2</sub>, a w 2030 r. – 55 564,05 tys. t CO<sub>2</sub>; (wartość bazowa dla 2009 r. wynosi 43 771,07 tys. t CO<sub>2</sub>);

### 3.11. **Wskaźniki realizacji SRT**

1. Wskaźnik realizacji celu głównego SRT - Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej: poprawa do 2020 r. o 15,7% (rok bazowy 2010 = 0,3281);
2. Wskaźniki realizacji celów strategicznych SRT:

	<b>Wskaźnik</b>	<b>rok bazowy</b>	<b>Poziom dla roku bazowego</b>	<b>rok 2020</b>
1.	Długość autostrad (km)	2010	857	2 000
2.	Długość dróg ekspresowych (km)	2010	675	2 800
3.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich (%)	2008	85,2	92
4.	Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich (%)	2008	57,9	68
5.	Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	2008	6 / 18	18 / 18
6.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (km)	2010	0	350
7.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	2008	4 / 18	18 / 18

	<b>Wskaźnik</b>	<b>rok bazowy</b>	<b>Poziom dla roku bazowego</b>	<b>rok 2020</b>
8.	Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (w %)	2010	2,03	5-6
9.	Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu.	2010	34	36
10.	Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych (mln pasażerów)	2008	20,77	41
11.	Potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton)	2010	55	60
12.	Poziom wdrożenia systemu usług informacji rzecznej (River Information Services - RIS) na śródlądowych drogach wodnych spełniających warunki Dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (w %)	2010	0%	100%
13.	Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu (tys. ton)			
	a) emisja dwutlenku węgla	2009	43 771	45 455
	b) emisja metanu	2009	5,52	5,91
	c) emisja podtlenku azotu	2009	1,78	4,05
14.	Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu (Mtoe - mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej)	2010	15,5	18,7 (wzrost maksymalnie o 21%)
15.	Dynamika spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (%)	2009	4 572 (100%)	2 286 (50%)
16.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	2008	174,5	226,8

### 3.12. **System wdrażania i monitoringu SRT**

Objęcie zakresem SRT obszarów działalności transportu i logistyki w Polsce, leżących w gestii różnych grup podmiotów (władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego, dużych przedsiębiorstw i operatorów transportowych) wymaga określenia ogólnego charakteru systemu wdrażania i monitoringu, z uwzględnieniem roli, jaką w tym zakresie odgrywa zasada subsydiarności. Realizacja ogólnej wizji nowoczesnego polskiego systemu transportowego będzie odbywała się na różnych szczeblach decyzyjnych. Ład kompetencyjny i decyzyjny polega na sprecyzowaniu kto, w jaki sposób, i na jaką sferę czy funkcję transportową oddziałuje. Wykorzystując dotychczasowe dobre praktyki europejskie stosowania zasady subsydiarności, odpowiedzialność za realizację celów SRT dzieli się w sposób oparty na ustawowo określonych zakresach i zasadach funkcjonowania resortów i innych instytucji oraz podmiotów gospodarczych przyjmując, że:

1. **minister właściwy do spraw transportu oraz do spraw gospodarki morskiej** i podległe mu urzędy zapewniają:
  - upowszechnianie i konsultacje społeczne SRT;
  - przygotowanie szczegółowych programów inwestycyjnych, ewaluację i selekcję projektów;
  - opracowanie założeń i projektów nowych aktów prawnych, niezbędnych dla wdrożenia SRT,
  - ustalenie zakresu i szczegółowych zasad przeprowadzania przetargów na realizację prac budowlanych i działań im towarzyszących,
  - aktualizację harmonogramów inwestycji infrastrukturalnych w ślad za istotnymi zmianami uwarunkowań ich realizacji,
  - pełnienie funkcji instytucji pośredniczącej w procesie pozyskiwania i wykorzystywania środków z Unii Europejskiej na rozbudowę i rozwój infrastruktury transportowej,
  - nadzór nad instytucjami i osobami odpowiedzialnymi za

- funkcjonowanie i rozwój poszczególnych elementów polskiego systemu transportowego i logistyki; • tworzenie koncepcji nowych, szczegółowych instrumentów wdrażania i upowszechniania czystych ekologicznie środków transportu, • monitoring wskaźników realizacji SRT;
2. **minister właściwy do spraw środowiska naturalnego** zapewnia: • rozpatrywanie i opiniowanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko projektów inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej, • przygotowanie nowelizacji aktów prawnych wdrażających zaktualizowane europejskie normy ekologiczne w transporcie;
  3. **minister właściwy do spraw gospodarki wodnej** zapewnia: • programowanie rozwoju infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu;
  4. **ministrowie właściwi do innych spraw** zapewniają w miarę swych możliwości: • podejmowanie działań prowadzących do zmniejszania transportochłonności sfery produkcji i sfery konsumpcji, • podejmowanie działań prowadzących do podniesienia efektywności energetycznej w transporcie (gospodarka paliwowa), • ułatwienia proceduralne i administracyjne służące sprawnej i terminowej realizacji celów SRT, • wspieranie badań i wdrażanie nowych technologii transportowych mających charakter pozytywnych innowacji (niskoemisyjne pojazdy, nowoczesne systemy zarządzania transportem, in.);
  5. **jednostki samorządu terytorialnego**: • opracowują i aktualizują swoje strategie rozwojowe z respektowaniem ustaleń zawartych w SRT, • wyczerpująco informują władze państwowe o wszelkich regionalnych i lokalnych zagrożeniach oraz utrudnieniach w realizacji na ich terytorium planowanych przedsięwzięć ujętych w SRT, • podejmują własne inicjatywy służące sprawnemu i efektywnemu rozwiązywaniu regionalnych i lokalnych problemów transportowych, w sposób nie stojący w sprzeczności z wizją i celami SRT;
  6. **zarządcy infrastruktury transportowej**: • koncentrują swą uwagę i wysiłek na intensywnej modernizacji sieci infrastruktury w ramach środków finansowych, jakimi dysponują, • udostępniają infrastrukturę uczestnikom rynku na zasadach uczciwej konkurencji i równego traktowania, odpowiadającym wymogom wdrażania pożądanych zmian w strukturze systemu transportowego, zwłaszcza wymogom zwiększania roli form intermodalnych; • dbają o wprowadzanie rozwiązań interoperacyjnych, intermodalnych i multimodalnych.

Wdrożenie Strategii Rozwoju Transportu będzie skutkowało aktualizacją rozwiązań i ustaleń zawartych w szeregu istniejących dokumentów planistycznych krajowych i wojewódzkich, odnoszących się zarówno do transportu, jak i do zagospodarowania przestrzennego. Aktualizacja dotyczyć będzie m.in. takich rodzajów dokumentów, jak: • programy rozwoju poszczególnych gałęzi sektora transportu, • wojewódzkie strategie rozwoju, • obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego województw, • sporządzone projekty planów zagospodarowania przestrzennego obszarów metropolitalnych, • plany zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych.

### 3.13. **Finansowanie SRT**

Polski system transportowy w horyzoncie czasowym SRT wymaga takiego systemu finansowania, który z jednej strony zapewni środki na wieloletnie programy sprzyjające nadrobieniu podstawowych zaległości infrastrukturalnych oraz podnoszeniu dostępności transportowej, zaś z drugiej strony pozwoli na stopniowe zwiększanie rentowności sektora

oraz ograniczenie udziału środków publicznych w finansowaniu inwestycji w infrastrukturę transportową i tabor.

Realizacja niniejszej Strategii będzie oparta na finansowaniu z następujących źródeł:

1. krajowe środki publiczne, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), Fundusz Kolejowy (FK), państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
2. środki unijne - w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz inne źródła zagraniczne;
3. środki prywatne inwestorów m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatno;
4. środki uzyskiwane dzięki stopniowemu wdrażaniu zasad: "zanieczyszczający płaci" oraz „użytkownik płaci”;
5. kredyty komercyjne i pożyczki;
6. Kontrakt Terytorialny - przewidziany w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR).

Racjonalne finansowanie działań nakreślonych w SRT będzie możliwe na podstawie wieloletnich planów inwestycyjnych dla poszczególnych gałęzi transportu i poprzez udoskonalony system kierowania publicznymi środkami pieniężnymi (zasilonych dodatkowo przez efektywne instrumenty poboru opłat za dostęp do infrastruktury i jej użytkowanie) do poszczególnych gałęzi i form transportu.

Rzeczywista wielkość nakładów na infrastrukturę transportową w Polsce (ze wszystkich źródeł: publicznych państwowych, samorządowych, niepublicznych, kredytów) wyniosła w 2010 roku około 25 mld zł. W perspektywie do 2030 r., na podstawie prognozy wzrostu gospodarczego roczna wielkość tych źródeł (w cenach stałych 2010 r.) będzie oscylowała na poziomie około 26-28 mld zł w okresie 2010-2020 i na poziomie 30-35 mld zł w okresie 2021-2030. Nawet w przypadku sytuacji kryzysowych i konieczności przejściowego obniżenia wielkości transportowych nakładów inwestycyjnych nawet o 1/4 lub 1/3 w całym okresie objętym horyzontem czasowym SRT będzie do wykorzystania kwota około 400-450 mld zł (w tym w okresie 2011-2020 – 187-203 mld zł) pozwalająca zrealizować szeroko zakrojony program inwestycji w infrastrukturze transportowej.

Dotychczasowy (jednoroczny) cykl planowania **finansowania infrastruktury kolejowej** w Polsce zastępowany będzie przez system finansowania infrastruktury ze źródeł publicznych w okresie wieloletnim, oparty o dwa dokumenty: a) wieloletni program inwestycji kolejowych; b) wieloletni program utrzymania infrastruktury kolejowej w postaci kontraktu między Rządem i PKP PLK SA. Stopniowe zwiększanie udziału podmiotów gospodarczych w modernizacji infrastruktury kolejowej wprowadziła przyjęta w 2008 roku ustawa o transporcie kolejowym przewidująca możliwość uczestnictwa podmiotów prywatnych w budowie lub przebudowie dworców kolejowych w zakresie nie związanym bezpośrednio z obsługą podróżnych, tj. w części komercyjnej dworca, która jest w stanie wygenerować dochód. Infrastruktura dworcowa znajdująca się w części niekomercyjnej będzie dofinansowywana ze środków publicznych. W zakresie taboru kolejowego (pasażerskiego i towarowego), nakłady inwestycyjne na jego modernizację i zakup będą finansowane zarówno ze środków własnych (w tym kredytów) przewoźników, jak i ze środków publicznych w przypadku określonych segmentów przewozów pasażerskich i towarowych.

W 2009 r. wprowadzony został nowy mechanizm **finansowania dróg krajowych**, oparty na środkach z KFD, który okazał się optymalnym sposobem na pozyskanie w sposób płynny niezbędnych środków na realizację zadań drogowych. Zmiany we wskazanej ustawie wprowadziły elastyczny model finansowania dróg krajowych, przy jednoczesnym zapewnieniu efektywnego wykorzystania środków finansowych z budżetu Unii Europejskiej, przewidzianych na realizację inwestycji w zakresie dróg o najwyższym standardzie, a także

koncentracji w ramach Krajowego Funduszu Drogowego środków przeznaczonych na inwestycje drogowe. Zgodnie z wprowadzonymi rozwiązaniami, aktualnie występują trzy główne źródła finansowania dróg krajowych: a) **Krajowy Fundusz Drogowy** (zasilany środkami pochodzącymi z: opłaty paliwowej, emisji obligacji i środków z budżetu UE, kredytami, i opłatami z elektronicznego systemu poboru opłat ViaTOLL), którego środki są przeznaczone na budowę, przebudowę oraz na pozostałe wydatki inwestycyjne; b) **budżet państwa**, z którego środki są przeznaczane na remonty, prace przygotowawcze oraz utrzymanie i zarządzanie siecią drogową; c) **inne potencjalne źródła finansowania** (środki PPP, kredyty EBI i inne instrumenty finansowe np. obligacje projektowe) służące finansowaniu strategicznie ważnych projektów infrastrukturalnych.

W perspektywie czasowej 2015-2020 nie ulegnie znaczącej zmianie schemat **źródeł finansowania projektów w infrastrukturze lotnictwa cywilnego**. Będą to następujące źródła: a) **środki własne** oraz środki kredytowe podmiotów zarządzających lotniskami oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w zakresie zakupu, utrzymania i modernizacji urządzeń i systemów urządzeń lotniczych, nawigacji i dozoru w polskiej przestrzeni powietrznej; b) **środki publiczne** obejmujące środki budżetu państwa (na finansowanie lub współfinansowanie inwestycji zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem oraz na utrzymanie lotniczych przejść granicznych), środki unijne (w tym z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych dla poszczególnych województw), środki z budżetów samorządów (na finansowanie budowy nowych lotnisk oraz innych inwestycji rozwojowych oraz na dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej wykonywanej przez zarządzających lotniskami oraz przewoźników); c) dotacje celowe Urzędu Lotnictwa Cywilnego (z przeznaczeniem na: dofinansowanie zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru oraz na dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej wykonywanej przez zarządzających lotniskami oraz przewoźników); d) środki kapitału prywatnego (w tym w ramach systemu partnerstwa publiczno-prywatnego).

W świetle ustawy z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich **finansowanie budowy, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów** dokonywane jest ze środków budżetu państwa w wysokości określonej w ustawie budżetowej. Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury portowej, znajdującej się na gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający oraz utrzymanie akwenów portowych są finansowane ze środków podmiotu zarządzającego. W okresie objętym realizacją SRT znaczna część punktowych obiektów infrastrukturalnych w transporcie wodnym takich, jak np. porty oraz inne obiekty i urządzenia umożliwiające dostęp do portu od strony morza i lądu, jak też związane z działalnością portową, będzie finansowana ze środków własnych zarządców infrastruktury portów morskich.

W okresie realizacji niniejszej Strategii **środki finansowe na modernizację infrastruktury transportu wodnego śródlądowego** będą pochodzić z następujących źródeł: • budżetu państwa, • funduszy UE, • kredytów międzynarodowych instytucji finansowych, • budżetów samorządu terytorialnego, • kapitału podmiotów gospodarczych, • innych kapitałowych źródeł prywatnych (krajowych i zagranicznych), • pożyczek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW).

Realizacja i **finansowanie zadań związanych z rozwojem i modernizacją sieci transportowych w obrębie miast** pozostanie w kompetencjach władz samorządowych. Istnieje możliwość wsparcia finansowego dla działań rozwojowych dla sieci transportu miejskiego środkami przewidzianymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR), w Kontraktach Terytorialnych, będących instrumentem wdrażania terytorializacji polityk sektorowych o wyraźnym wymiarze terytorialnym. Uruchomienie procedur Kontraktów Terytorialnych (KT) umożliwi finansowanie projektów o charakterze regionalnym, o ile będą

one spójne z celami KSRR. Nowy instrument finansowy może być wykorzystany do realizacji projektów transportowych o znaczeniu regionalnym, bądź lokalnym (np. dróg dojazdowych do węzłów komunikacyjnych, bądź terminali logistycznych o znaczeniu krajowym).

#### 4. Regionalne strategie rozwoju transportu

Równoległe ze Strategią Rozwoju Kraju na lata 2007–2015 (SRK) przyjętą 29 listopada 2006 r., w każdym województwie została opracowana i przyjęta uchwałą sejmiku wojewódzkiego odpowiednia strategia rozwoju województwa oraz plan zagospodarowania przestrzennego województwa. Strategie wojewódzkie przyjęte w 2005 r. obejmowały najczęściej okres programowania 2006-2020<sup>14</sup>. Niektóre województwa w latach 2004-2010 opracowały także strategie rozwoju transportu<sup>15</sup>. W dokumentach tych zostały nakreślone cele i kierunki rozwoju regionalnych systemów transportowych w zakresie leżącym w gestii władz regionalnych. W nielicznych przypadkach opracowano bardziej szczegółowe programy rozwoju sektorów transportu na obszarze województwa lub transportu dużych miast<sup>16</sup>.

Regionalne strategie rozwoju transportu mogą być pożytecznym uzupełnieniem ogólnokrajowej strategii rozwoju transportu, ale nie powinny dublować się z dokumentem krajowym i nie wchodzić w kompetencje samorządów gmin i miast. Krajowa strategia rozwoju transportu rozstrzyga tylko część problemów (głównie na poziomie międzynarodowym i międzywojewódzkim), a zgodnie z zasadą subsydiarności nie może programować zadań rozwojowych transportu związanych z tworzeniem wewnątrzwojewódzkiej spójności transportowej i przestrzennej. Przy braku oddzielnych dokumentów programujących rozwój regionalnych systemów transportowych, kwestie spójności transportowej regionu powinny być wyczerpująco naświetlone w ogólnej strategii rozwoju każdego województwa. W takim przypadku jednak istnieje ryzyko potraktowania problemów transportowych na dużym poziomie ogólności. Przykładem jest województwo pomorskie, dla którego koncepcje rozwoju systemu transportowego zostały w latach 2005-2009 skryształizowane w kilku dokumentach<sup>17</sup>:

- Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego przyjętej przez Sejmik Województwa Pomorskiego 18 lipca 2005 r.
- Regionalnym Programie Operacyjnym (RPO) dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 przyjętym przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 2 października 2007 r.
- Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu (RSRT) w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020. Gdańsk, przyjętej uchwałą Sejmiku Samorządowego Województwa Pomorskiego września 2008 r.
- Studium strategicznego rozwoju sieci lotnisk na terenie województwa pomorskiego do roku 2025. Warszawa 2008, PricewaterhouseCoopers Polska Sp. z o.o. i York Aviation LLP Warszawa, 28 maja 2008.

<sup>14</sup> Zob. np.: Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja); Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 roku; Strategia rozwoju województwa lubuskiego. Aktualizacja z horyzontem czasowym do 2020 roku i inne.

<sup>15</sup> Zob. np.: Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2010; Strategia rozwoju transportu do roku 2015 w województwie kujawsko – pomorskim. Toruń 2006; Strategia Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego do roku 2015. Zielona Góra 2004; Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013. Kielce 2007; Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020. Gdańsk 2008.

<sup>16</sup> Zob. np.: Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007 – 2015. Szczecin 2010; Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych. Katowice 2010; Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla Województwa Mazowieckiego (projekt). Warszawa 2006; Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy”. Przyjęta przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009 roku i inne.

<sup>17</sup> Ocena wzajemnej relacji i spójności tych dokumentów została zawarta w monografii: J. Burniewicz: Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2011.

Regionalny dokument strategiczny odnoszący się do systemu transportowego powinien być skutecznym narzędziem mobilizacji sił i środków niezbędnych dla jego modernizacji i rozwoju. Z punktu widzenia metodologicznego istotne jest oparcie się na rzetelnie i wnikliwie opracowanej diagnozie stanu dotychczasowego oraz trafne i zrozumiałe sformułowanie głównych osi rozwoju. Dość często zamiast diagnozy (uwypuklającej słabości i atuty) zamieszczany jest w dokumencie strategicznym dość banalny opis techniczno-geograficzny istniejącego systemu transportowego. Słabością dokumentów regionalnych jest też zdawkowa wizja regionalnego systemu transportowego i brak lub fragmentaryczność prognozy zapotrzebowania na transport w relacjach wewnątrz regionu i w relacjach między regionem a pozostałymi regionami kraju (wynika to z miernego stanu polskich regionalnych statystyk transportowych). Próbuje się nadać większą „dynamiczność” regionalnym dokumentom strategicznym prezentując w nich kilka alternatywnych scenariuszy rozwoju<sup>18</sup>, ale powoduje to nieraz ryzyko pewnego zagubienia się w prawdopodobnych ścieżkach i trendach rozwoju.

Umiejscowienie regionalnego systemu transportu w logicznej strukturze koncepcyjnej strategii rozwojowej jest sztuką wymagającą umiejętności podporządkowania różnych sfer i sektorów życia gospodarczego i społecznego aktualnym specyficznym wyzwaniom rozwojowym. Transport powinien być współcześnie podporządkowywany wyzwaniu zwiększania spójności gospodarczej, przestrzennej i społecznej regionu. Na pojęcie spójności składa się nie tylko dostępność transportowa poszczególnych ośrodków regionu, ale także (jako dodatkowy wymiar) przepustowość istniejącej sieci tworzącej jedynie szkielet potencjalnej dostępności. Nie jest bowiem bez znaczenia, czy region jest pokryty stosunkowo gęstą siecią miernej jakości dróg, czy nieco rzadszą siecią dróg wysokiej jakości o wysokiej przepustowości.

---

<sup>18</sup> W projekcie aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego z marca 2012 r. znalazły się takie scenariusze rozwoju jak: „*Wiatr w żagle*” (optymistyczny: poprawiająca się dostępność transportowa; rosnące środki rozwojowe), „*Zapomniana przystań*” (dość pesymistyczny: poprawiająca się dostępność transportowa; ale malejące środki rozwojowe), „*Spokojna wyspa*” (umiarkowanie pesymistyczny: pogarszająca się dostępność transportowa; rosnące środki rozwojowe), „*Dryf na mieliznę*” (bardzo pesymistyczny, ale mało prawdopodobny: pogarszająca się dostępność transportowa; malejące środki rozwojowe).