



Ministerstwo Infrastruktury

Polityka Transportowa Państwa na lata 2005 – 2025

(projekt)

Warszawa, 15 marca 2005

Spis treści

Przedmowa.....	3
1. WPROWADZENIE.....	5
2. DIAGNOZA – TRENDY I PROBLEMY	5
3. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ	9
4. ZASADY POLITYKI TRANSPORTOWEJ	10
5. PRIORYTETY	12
6. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU	13
6.1 Transport kolejowy	13
6.2 Transport drogowy.....	16
6.3 Transport lotniczy	20
6.4 Transport morski.....	21
6.5 Transport wodny śródlądowy	22
6.6 Transport intermodalny	22
6.7 Bezpieczeństwo w transporcie	24
6.8 Transport publiczny w miastach.....	27
6.9 Postęp techniczny oraz zaawansowane systemy organizacji i zarządzania w transporcie	29
7. INSTRUMENTY WDRAŻANIA, MONITORING	31
8. POLITYKA TRANSPORTOWA A ŚRODOWISKO NATURALNE	33
9. ZAKOŃCZENIE	35

Zał. Lista autorów, ekspertów i konsultantów

Przedmowa

Jednym z najpilniejszych zadań w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju kraju jest opracowanie strategii integracji Polski z krajami Unii Europejskiej, która powinna doprowadzić do uzyskania przez nasz kraj wysokiej pozycji w ramach Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Ambicją Polaków zawsze było, i nadal jest, zrównanie się z krajami Europy Zachodniej pod względem stopnia rozwoju cywilizacyjnego i poziomu życia. Wymaga to jednak stworzenia silnych strukturalnych podstaw wzrostu gospodarczego, w tym sprawnego systemu transportowego. Z punktu widzenia celów rozwojowych Polski i aspiracji obywateli jest więc istotne, by transport nie tylko przestał być barierą hamującą rozwój gospodarczy kraju, lecz by poprzez stworzenie właściwej infrastruktury i zapewnienie wysokiej jakości usług na wolnym, konkurencyjnym i niedyskryminacyjnym rynku, stał się elementem w istotny sposób rozwój ten współtworzącym.

Dzięki dostępności unijnych środków finansowych transport w Polsce stoi przed historyczną szansą, której nie wolno zaprzepaścić. Wielkość tych środków sprawia, że nadrobienie zasadniczych zaległości cywilizacyjnych w dziedzinie transportu możliwe jest już w perspektywie 2025 roku. Wymaga to jednak szczególnej mobilizacji i stworzenia w krótkim czasie bardzo sprawnego i efektywnego systemu absorpcji środków unijnych. Należy też pamiętać, że z czasem dostępność środków unijnych będzie malała, a więc najważniejsze zamierzenia inwestycyjne powinny być realizowane bez zwłoki.

Pomoc unijna sprawia, że w tej perspektywie można realnie myśleć o zrealizowaniu planów budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz o modernizacji podstawowej sieci linii kolejowych. Powinny zostać także nadrobione zaległości infrastrukturalne w pozostałych gałęziach transportu, by następnie można było koncentrować wysiłki na przedsięwzięciach technologicznie bardziej zaawansowanych.

Zasadniczym zadaniem do roku 2025 jest więc unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych tak, by transport wnosił właściwy wkład w rozwój gospodarczy kraju. Sprawny system transportowy przyczyni się bowiem do zwiększenia inwestycji zagranicznych w Polsce, do powiększenia dostępności obszarów oraz do powiększenia mobilności pracowników.

Drugim kluczowym zadaniem jest zakończenie restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych oraz dokończenie procesu liberalizacji poszczególnych rynków transportowych. Zadanie to powinno być wykonane w bieżącej dekadzie. Jednak wymaga to przede wszystkim powstrzymania narastającego ekonomicznego kryzysu sektora kolejowego w Polsce, co jest możliwe jedynie w warunkach zgodnego działania rządu i związków zawodowych. Dla właściwego funkcjonowania rynku transportowego niezbędne jest także unowocześnienie innych gałęzi transportu, co wymaga stworzenia przez państwo korzystnych dla przedsiębiorców rozwiązań w zakresie wsparcia Państwa, mechanizmów fiskalnych i poręczeniowych. Za priorytet w tej dziedzinie należy uznać wsparcie przez Państwo odnowy niemal całkowicie wyeksploatowanej floty morskiej i śródlądowej, a także pomoc w unowocześnieniu pasażerskiego taboru kolejowego i transportu miejskiego.

Zadaniem trzecim jest stworzenie systemu efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami w dziedzinie transportu, dla zapewnienia spójności i komplementarności działań ogólnokrajowych i działań regionalnych. Bliższa współpraca pomiędzy rządem i samorządami będzie konieczna w takich obszarach jak: liberalizacja rynku regionalnych, pasażerskich przewozów kolejowych, zapewnienie właściwych połączeń dróg krajowych z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, rozwój regionalnych portów lotniczych, żeglugi śródlądowej i małych portów morskich, przedsięwzięcia w zakresie transportu intermodalnego, czy bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wypracowanie właściwych zasad partnerstwa, konsultacji i sprawnego przepływu informacji pomiędzy rządem i samorządami województw będzie miało zasadnicze znaczenie dla skuteczności wszystkich podejmowanych działań. Konieczne jest

również bezpośrednie wsparcie rządu dla wybranych przedsięwzięć w dziedzinie transportu miejskiego, szczególnie w obszarach metropolitalnych, a więc tam, gdzie koszty nowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych są szczególnie wysokie.

Czwartym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Odnosi się to do wszystkich gałęzi transportu, jednak ze względu na poziom zagrożenia w pierwszej kolejności dotyczy to bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadaniem państwa jest zagwarantowanie, by transport drogowy nie wiązał się z tak dużym jak obecnie zagrożeniem zdrowia i życia obywateli. Dla osiągnięcia tego celu istotne jest nie tylko wyasygnowanie przez Państwo odpowiednich środków finansowych, ale i zapewnienie sprawnej koordynacji wszystkich podmiotów zaangażowanych w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem Polityki Transportowej Państwa jest więc spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport,
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany demograficzne, które będą powodowały wydłużanie podróży,
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Ostatni z wymienionych czynników zmusza do równoczesnych działań w trzech kierunkach: (1) ograniczania tempa wzrostu ruchu i przewozów, (2) wpływania na podział zadań przewozowych między środki transportu tak aby w możliwie dużym stopniu wykorzystywać środki transportu mniej szkodliwe dla środowiska oraz (3) stosowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych zmniejszających niekorzystne oddziaływanie na środowisko.

Jesteśmy przekonani, że realizacja proponowanej polityki sprawi, iż w 2025 roku system transportowy Polski będzie spełniał warunki stawiane systemom transportu krajów wysoko rozwiniętych i będzie w stanie zapewnić polskim i obcym użytkownikom oczekiwany poziom mobilności oraz usługi transportowe wysokiej jakości przy równoczesnym spełnieniu wymogów ochrony środowiska.

Dokument przygotowano w celu przedstawienia go Parlamentowi tak, aby zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej, polityka transportowa była sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów. Wymaga to modyfikacji prawa w ten sposób, aby praktyka formułowania dokumentu politycznego przez parlament była częścią procesu planowania strategicznego w Państwie, w tym przyjmowania założeń kolejnych Narodowych Planów Rozwoju.

Najbliższy NPR 2007-2013 jest niezbędny, aby Polska mogła właściwie zagospodarować swoje członkostwo w Unii Europejskiej i dobrze rozdysonować środki oferowane przez Unię. NPR jest koncepcją modernizacji polskiej gospodarki. Ma sprzyjać realizowaniu interesów różnych grup ludności, ukierunkowywać i stabilizować działanie instytucji publicznych i społecznych, zapobiegać napięciom i rozczarowaniu Państwem. W ten sposób stanie się narzędziem programowania i koordynowania działań podmiotów publicznych, prywatnych i społecznych*.

Prof. Ryszard Krystek

Podsekretarz Stanu ds. Polityki Transportowej

* Wstępny projekt Narodowego Planu Rozwoju 2007-2013, Minister Gospodarki i Pracy. Warszawa, 11 stycznia 2005

1. WPROWADZENIE

W okresie transformacji ustrojowej od roku 1989 Rada Ministrów dwukrotnie akceptowała zasady narodowej polityki transportowej. W roku 1995 zawarte one były w dokumencie ***„Polityka transportowa – program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie”***¹. W związku z przygotowaniami do wstąpienia do Unii Europejskiej w latach 2000-2001 przygotowany został nowy dokument pt. ***„Polityka transportowa Państwa 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju”***, zaakceptowany przez Radę Ministrów w październiku 2001. Niniejszy dokument jest projektem Polityki Transportowej Państwa (PTP), będącej kontynuacją poprzednich, w którym uwzględniono warunki wynikające z przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.

Konsekwencjami wstąpienia Polski do Unii Europejskiej są, między innymi:

- zmiana uwarunkowań prawnych, w których działa sektor transportu,
- możliwość pozyskiwania znacznych środków finansowych, wspierających rozwój sektora transportu na zasadach pełnej integracji z systemem Unii,
- ułatwienie wymiany osób i towarów pomiędzy krajami w ramach otwartego, wolnego i niedyskryminacyjnego rynku.

Konieczność pewnej modyfikacji celów i kierunków polityki transportowej, wynika także ze sformułowań polityki Unii Europejskiej².

Opracowując PTP skoncentrowano uwagę na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągania, zarówno w układzie zintegrowanym, jak i dla poszczególnych gałęzi transportu. Uwzględniono także związki transportu z innymi sektorami gospodarki we wszystkich skalach: międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej. Akcent położono na prawne, organizacyjne, finansowe - w tym fiskalne - mechanizmy osiągania celów. Przyjęto, że zadania szczegółowe ujęte będą w równolegle opracowywanej „Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007-2013”.

2. DIAGNOZA – TRENDY I PROBLEMY

Trendy

Przełom wieków przyniósł w transporcie istotne zjawiska, związane z wejściem transformacji ustrojowej, społecznej i gospodarczej w fazę rozwojową – po fazie przejściowej lat dziewięćdziesiątych. Do najważniejszych w tym względzie należą:

- wzrost ruchliwości osób i stabilizacja wielkości przewozów towarowych,
- kontynuacja trendu znacznego wzrostu motoryzacji i udziału transportu drogowego w przewozach,
- skokowy wzrost przewozów w transporcie lotniczym,
- spadek udziału kolei w przewozach towarowych i pasażerskich – oddanie rynku transportowi drogowemu; w ostatnich latach nastąpiła wprawdzie stabilizacja kolejowych przewozów towarowych, ale na niesatysfakcjonującym poziomie,

¹ dokument przekazany do Sejmu

² „Europejska polityka transportowa do 2010 roku – czas na decyzje”. Komisja Europejska. Wrzesień 2001

- spadek udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym; w większości miast w Polsce,
- stabilizacja wielkości przewozów w transporcie morskim i wodnym śródlądowym na dość niskim poziomie; w ostatnich latach odnotowano pewien wzrost przewozów, zwłaszcza w transporcie morskim bliskiego zasięgu,
- rosnące wymagania użytkowników pod adresem poszczególnych podsystemów transportowych (komfort, niezawodność, bezpieczeństwo, czas dojazdu, pewność podróży, niskie koszty, itp.),
- rosnące zapotrzebowanie użytkowników na rozwój transportu rowerowego i poprawę warunków ruchu pieszego, w tym przez tworzenie wydzielonych stref ruchu pieszego,
- zmniejszanie się liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, przy niezmiennie się zwiększającej liczbie wypadków i ofiar rannych,
- rosnące obciążenie środowiska ujemnymi skutkami funkcjonowania systemu transportu.

Problemy

Do rozwiązania pozostają poniższe problemy, których część jest konsekwencją wielu lat opóźnień w rozwoju sektora transportu, niejednoznacznie formułowanej polityki transportowej i niewystarczających środków finansowych, a część wynika z nowych zjawisk, jak:

- przeciążenie dróg ruchem samochodowym, zwłaszcza na najważniejszych drogach krajowych i w obszarach zurbanizowanych,
- braki obwodnic i obejść miejscowości, prowadzące do konieczności obsługi ruchu tranzytowego głównymi trasami miast i miasteczek,
- rosnący negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne i warunki życia,
- zły stan bezpieczeństwa ruchu drogowego z nadal zbyt wielką liczbą ofiar śmiertelnych, zwłaszcza pieszych,
- zły stan infrastruktury technicznej powodowany zaległościami w robotach utrzymaniowych i remontach,
- niska jakość i zły stan techniczny transportu publicznego, w szczególności w odniesieniu do taboru kolejowego i tramwajowego; proces dekapitalizacji spowodowany jest głównie zaległościami w odnowie taboru,
- niedostosowanie konstrukcji nawierzchni drogowych i obiektów mostowych do ruchu samochodów ciężarowych o zwiększonych naciskach na oś, często przekraczających dopuszczalne wielkości; powoduje to przyspieszone niszczenie nawierzchni,
- słaba płynność finansowa i niska jakość usług kolei; niekorzystna sytuacja na rynku pracy (wysokie bezrobocie i słaba oferta rynku pracy) utrudnia restrukturyzację tego sektora, który jest największym pracodawcą w kraju,
- „otwarcie rynku” traktowane jako zagrożenie dla mało efektywnych przewoźników krajowych wobec spodziewanej silnej konkurencji ze strony firm międzynarodowych i z systemów transportowych państw ościennych,
- stosunkowo niski potencjał ekonomiczny sektora prywatnego jako potencjalnego partnera w projektach rozwojowych, w tym inwestycyjnych,
- częste zmiany koncepcji, głównie w sferze organizacji sektora publicznego i prawnych instrumentów planowania i zarządzania oraz długotrwałość procesów planistycznych i realizacyjnych; równocześnie wiele koncepcji ma słabe osadzenie w realiach gospodarczych oraz niedostatecznie wykorzystuje możliwe i dopuszczalne mechanizmy rynkowe i regulacyjne,
- negatywny wpływ na stabilność decyzji planistycznych coraz częstszych protestów społecznych

przeciw nowym inwestycjom,

- brak mechanizmów rozwiązywania konfliktów, a także trudności kadrowe (ilościowe i jakościowe) administracji rządowej i samorządowej odpowiedzialnych za podsystemy transportowe, (m.in. na skutek bardzo niskiej konkurencyjności warunków zatrudnienia w stosunku do sektora prywatnego oraz upolitycznienia służb fachowych); utrudnia to znacznie realizację programów i projektów,
- słaba współpraca administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli; w szczególności dotyczy to transportu zbiorowego, a zwłaszcza jego finansowania; jedną z konsekwencji jest niski poziom integralności systemu transportu w różnych skalach terytorialnych,
- występowanie luk w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy, np. brak spójności między ustawami dotyczącymi dróg publicznych i planowania przestrzennego,
- stosunkowo słabe wykorzystanie możliwości stosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, głównie w podsystemach drogowym i kolejowym (zarządzania ruchem, systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, wspólne systemy taryfowe, itp.),
- niewystarczające wykorzystanie możliwości finansowania inwestycji infrastrukturalnych ze środków UE (brak dojrzałych projektów, brak środków na sfinansowanie wkładu własnego oraz niskie kompetencje służb odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację inwestycji),
- ograniczone środki na prace badawczo - rozwojowe w transporcie i w sektorach z nim związanych; ogranicza to postęp techniczny w systemie transportowym kraju oraz w przemyśle produkującym środki transportu, urządzenia sterowania ruchem itp. oraz w budownictwie.

Istotnym problemem funkcjonowania transportu po 1989 r. jest bardzo niski poziom zaangażowania środków publicznych w modernizację i rozwój infrastruktury transportowej. W Polsce na te cele przeznaczana jest znacznie mniejsza część budżetu centralnego i budżetów władz samorządowych, niż w pozostałych krajach europejskich, zarówno z grupy UE-15, jak i z grupy krajów, które stały się członkami UE w 2004 r. Powolny rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych, zły stan pozostałych dróg, degradacja stanu technicznego sieci kolejowej i śródlądowych dróg wodnych oraz starzenie się taboru stają się coraz bardziej odczuwaną barierą rozwoju mobilności, rozwoju gospodarki, a także czynnikiem zwiększającym ryzyko dla życia i zdrowia ludności oraz obciążenie środowiska naturalnego. Mimo tego w programach rządowych nie przewidywano zwiększania wsparcia finansowego dla przedsięwzięć inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej i dla transportu publicznego. Odczuwany był także brak długofalowych wieloletnich planów finansowych gwarantujących stabilne finansowanie sektora transportu, oparte na ugruntowanej praktyce międzynarodowej.

Prognozy ruchliwości i przewozów

Prognozy zapotrzebowania na usługi transportowe, opracowane na podstawie analiz ilościowych sytuacji w polskim transporcie w latach 1995 - 2003 z zastosowaniem modeli dla poszczególnych segmentów rynku transportowego, rysują niekorzystną linię trendu. **W przypadku braku oddziaływania na te trendy, w zakresie transportu osobowego** do roku 2020 należy się spodziewać:

- dalszego wzrostu motoryzacji indywidualnej; przewidywany jest wzrost z około 13 mln pojazdów obecnie do 19 (2 osoby na samochód). W stosunku do poziomu PKB *per capita*, poziom motoryzacji jest, i nadal będzie, znacznie wyższy, niż to miało miejsce w przypadku innych krajów UE w analogicznych fazach rozwoju gospodarczego,
- wzrostu pracy przewozowej w przejazdach samochodami osobowymi o 80 do 110%³,
- niekorzystnych zmian w podziale zadań przewozowych w miastach, w tym zwiększenia się

³ praca przewozowa mierzona jest liczbą pasażerokilometrów, pojazdokilometrów lub tonokilometrów.

udziału transportu indywidualnego w przewozach do 60-70% w zależności od scenariusza zdarzeń; prowadzi to do znacznego spadku (o ok. 20-25%) liczby pasażerów miejskiego transportu publicznego, w szczególności autobusowego i tramwajowego, a tym samym zwiększania nacisku na rozbudowę układu drogowego i parkingowego w zatłoczonych obszarach śródmiejskich oraz trasach dojazdowych; stabilizacja wielkości przewozów w transporcie zbiorowym nastąpi tylko w dużych miastach i to pod warunkiem zapewnienia odpowiedniej jakości świadczonych usług,

- spadku przewozów w zamiejskim transporcie kolejowym i autobusowym (w obu aż po ok. 20%), przy możliwym niewielkim wzroście przewozów w transporcie wodnym śródlądowym,
- szczególnie szybkim wzroście liczby pasażerów i lotów w lotnictwie cywilnym; czynnikami sprawczymi będzie zarówno ogólny wzrost gospodarczy jak i rozwój tanich usług; trend ten jest jednak niekorzystny z punktu widzenia obciążenia środowiska (wysokie zużycie energii i emisja gazów cieplarnianych).

Prognozy przewozów ładunków uwzględniające warianty rozwoju gospodarczego oraz tendencje zmian transportochłonności (wzrost wolniejszy od tempa wzrostu PKB) przewidują, że w okresie 2004-2020 przewozy ładunków (tonokilometry) w transporcie lądowym wzrosną od 30 do 67% w zależności od tempa rozwoju gospodarczego. Prognozy zmiany struktury pracy przewozowej ze względu na udział gałęzi transportu: kolejowego, drogowego, rurociągowego oraz transportu wodnego śródlądowego i morskiego wykonane na podstawie analizy trendów zakładają, że obecny podział zadań przewozowych nie ulegnie istotnym zmianom.

Tak zarysowane zmiany w mobilności i wielkości przewozów ładunków mogą być niekorzystne i częściowo sprzeczne z zasadami zrównoważenia rozwoju systemu transportowego. Przyjmuje się zatem, że – zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej - konieczne jest przeciwdziałanie niekorzystnym tendencjom, a oddziaływanie Państwa będzie miało na celu:

- ograniczenie tempa wzrostu pracy przewozowej,
- zwiększenie udziału transportu kolejowego oraz intermodalnego w przewozach towarowych i osobowych,
- wzrost przewozów w transporcie morskim i wodnym śródlądowym,
- utrzymanie co najmniej obecnego wysokiego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zdecydowane ograniczenie ujemnego wpływu transportu na środowisko; zarówno toksycznych związków niebezpiecznych dla życia mieszkańców i uczestników ruchu drogowego, jak również gazów cieplarnianych, powodujących niekorzystne zmiany klimatyczne.

Jako podstawowe narzędzia oddziaływania stosowane będą:

- **polityka przestrzenna** prowadząca do zmniejszenia zapotrzebowania na transport,
- **instrumenty zachęt i ograniczeń** wspierające te środki transportu, które charakteryzują się mniejszym zużyciem energii, zapotrzebowaniem terenu i wpływem na środowisko naturalne i warunki życia,
- **instrumenty organizacyjne**, które charakteryzują się sprawnością procesów podejmowania decyzji, wysoką efektywnością ekonomiczną i nie wymagają zaangażowania znacznych środków finansowych (zarządzanie ruchem, zarządzanie utrzymaniem, systemy informacji, itp.),
- **instrumenty prawne** wymuszające funkcjonowanie systemu transportu według ustalonych zasad,

- **polityka podatkowa i fiskalna** (podatki, taryfy, opłaty), w tym hamująca niekontrolowany rozwój motoryzacji.

3. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Jako **podstawowy cel** polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, warunkujących jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy kraju i regionów. Stosowanie **zasady zrównoważonego rozwoju będzie** zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Dążenie Polski do osiągnięcia postawionych sobie celów warunkowane będzie celami, zadaniami i regulami Unii Europejskiej, a także zobowiązaniami wynikającymi z potrzeb obronności Państwa, w tym z członkostwa NATO.

Aspekt **społeczny**, to głównie dążenie do równoprawności w dostępie do środków transportu (w celu ułatwienia dostępu do miejsc pracy, szkół, usług i rekreacji), dążenie do zmniejszenia zagrożenia społeczeństwa wypadkami oraz do ograniczania uciążliwości transportu dla mieszkańców.

Aspekt **gospodarczy** ma dwa wymiary – pierwszy to zapewnienie warunków dla wzrostu gospodarczego w skali makro-ekonomicznej przez usuwanie barier i tworzenie nowych warunków tego rozwoju, drugi w skali sektorowej - rozwój transportu jako działu gospodarki, ochrona rynku i konkurencji.

Aspekt **przestrzenny** to koordynacja zagospodarowania przestrzennego i systemu transportowego w celu ograniczenia tempa wzrostu generowanego ruchu i pracy przewozowej oraz lokalizowania obiektów transportowych w zgodzie z zasadami racjonalnego zagospodarowania terenu i uwarunkowaniami ładu przestrzennego.

Aspekt **ekologiczny** to dążenie do zachowania równowagi między zaspokajaniem potrzeb człowieka i troską o jego bezpieczeństwo, a zachowaniem walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów z zabezpieczeniem interesów przyszłych pokoleń.

Równoważenie powyższych czynników, realizowane w warunkach członkostwa w Unii Europejskiej, musi być podporządkowane kluczowym w tym zakresie zasadom Unii:

- wolnego, równego i niedyskryminacyjnego rynku, zarówno po stronie uczestników rynku przewozowego jak i podmiotów zarządzających i eksploatujących system transportowy,
- demokratycznego systemu podejmowania decyzji,
- ochrony walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego.

Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych⁴:

Cel 1: **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.

Cel 2: **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.

Cel 3: **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego.

⁴ Cele te są zbieżne z celami przyjętymi, m.in., przy formułowaniu założeń Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013.

Cel 4: **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

Cel 5: **Poprawa bezpieczeństwa** prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.

Cel 6: **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

4. ZASADY POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Zasady zgodne z Traktatem Europejskim i polityką transportową Unii Europejskiej wymagają, aby:

- zapewniona była wolna konkurencja firm transportowych,
- przewoźnicy i użytkownicy systemu transportowego byli traktowani równo przez wszystkie państwa członkowskie UE,
- koordynowana była polityka w zakresie inwestowania w infrastrukturę o znaczeniu międzynarodowym,
- doskonalona była taryfikacja transportu, w tym system opłat za korzystanie z infrastruktury oparty na zasadzie wnoszenia opłat za otrzymaną usługę z uwzględnieniem wszystkich elementów kosztów, w tym związanych z obciążeniem środowiska, zgodnie z zasadą „użytkownik płaci”,
- popierany był rozwój systemów transportu publicznego, jako bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i cywilizacyjnemu; dotyczy to zwłaszcza obszarów zurbanizowanych,
- zmniejszono do minimum zagrożenie zdrowia i życia we wszystkich sektorach transportu,
- w sektorze transportu stosowana była zasada użyteczności publicznej⁵.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, cele określone w rozdziale 3 oraz przyjęcie jako nadrzędnej zasady równoważenia rozwoju systemu transportowego, przy formułowaniu polityki transportowej przyjęto następujące zasady podstawowe:

- **zasadę wpływania na popyt na transport i sposób jego zaspokajania;** chodzi tu zarówno o ograniczanie tempa wzrostu ruchu i przewozów w wybranych podsystemach transportowych (np. transport indywidualny w miastach), ograniczenia długości podróży (np. w podróżach nieobligatoryjnych) jak też o podział zadań przewozowych; jest to uzasadnione zależnością między transportochłonnością gospodarki narodowej i mobilnością a zużyciem energii i wpływem na środowisko, w tym przez emisję gazów cieplarnianych czy produkcję odpadów; wpływ ten może być wywierany poprzez: gospodarkę przestrzenną, model konsumpcji indywidualnej, politykę motoryzacyjną i środki fiskalne,
- **zasadę wspierania** energooszczędnych i mniej obciążających środowisko gałęzi i form transportu: kolej, transport morski i wodny śródlądowy, rower i ruch pieszcy; zgodnie z tą zasadą, m.in. przewiduje się wspieranie przyjaznych dla środowiska technologii, konsekwentne poprawianie jakości transportu publicznego oraz wpływanie przez państwo na motoryzację indywidualną, głównie poprzez stosowanie środków fiskalnych, egzekwowanie reżimu jakości pojazdów, a także poprzez zarządzanie ruchem,
- **zasadę zapewnienia równowagi** między zaspakajaniem potrzeb transportu międzynarodowego (w tym tranzytowego), krajowego, regionalnego i lokalnego; zgodnie z tą

⁵ Zasada użyteczności publicznej (ang. Public Service Obligation) rozumiana jest jako sposób osiągania celów społecznych (np. obsługa nierentownych, lecz niezbędnych połączeń), jednak w zgodzie z zasadami wolnego rynku. Zasada ta opiera się na prawie „organizatora transportu publicznego” (zwykle organu samorządu) do kontraktowania w trybie zamówienia publicznego przewozów nierentownych, lub wyrównywania strat z tytułu stosowania ulg. Obecne tendencje w Komisji Europejskiej w tym zakresie są znane pod nazwą „sterowanej (regulowanej) konkurencji” i są zgodne z zasadami wolnego rynku, a dopłaty nie są traktowane jako pomoc publiczna.

zasadą przy programowaniu inwestycji infrastrukturalnych pierwszeństwo mieć powinny projekty służące równocześnie możliwie największej liczbie grup użytkowników,

- **zasadę racjonalizacji obsługi ruchu tranzytowego**, poprzez włączanie tras lub węzłów sieci tranzytowej do sieci krajowej, a także minimalizowanie negatywnych skutków ruchu tranzytowego (obciążenie środowiska, wypadkowość, przestępczość) i zwiększanie udziału energooszczędnych środków przewozowych (przejmowanie ładunków w ruchu kolejowym i morskim),
- **zasadę zachowania właściwych proporcji** między rozbudową infrastruktury a utrzymaniem i modernizacją istniejących zasobów; likwidacja zaległości i unowocześnienie infrastruktury transportu powinny następować przez działanie w dwóch kierunkach: modernizacji istniejących elementów oraz budowie nowych; w obu przypadkach obowiązywać powinna zasada maksymalizacji stosunku korzyści do kosztów oraz stosowania rozwiązań właściwych dla skali, czasu i miejsca,
- **zasady podziału ról** w zarządzaniu, regulacji rynku i w procesie prywatyzacji:
 - pozostawienie wolnej grze rynkowej możliwie wielu segmentów rynku; poddanie regulacji w nielicznych przypadkach, gdzie może ona służyć lepszej organizacji usług, zgodnie z „zasadą użyteczności publicznej”,
 - oddziaływanie Państwa na rynek kolejowy w sposób zwiększający atrakcyjność usług z jednej strony, a także prowadzący do realnej konkurencji przewoźników; pilnym zadaniem jest przygotowanie polskich przewoźników o publicznej własności do otwarcia rynku (także przez efektywne wykorzystanie i skracanie okresu ochronnego),
 - wspieranie samorządów w pełnieniu roli organizatora transportu publicznego w skali lokalnej i regionalnej, w tym także poprzez programy współfinansowania rozwoju infrastruktury i zakupów taboru,
 - tworzenie wspólnych rządowo – samorządowych programów i projektów, wspieranie powstawania porozumień międzygminnych w ścisłej więzi z podmiotami rządowymi (zarząd dróg krajowych, koleje, porty lotnicze z udziałem Państwa) dla wspierania transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i miastach.
- **zasady finansowania:**
 - podstawowe źródła finansowania infrastruktury transportowej, to budżet państwa i samorządów, bezzwrotne środki finansowe UE, kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, zaś w przypadkach komercyjnych przedsięwzięć gospodarczych (wybrane odcinki dróg, porty morskie i lotnicze, centra logistyczne, transport publiczny) – poprzez zaangażowanie środków prywatnych lub w systemie partnerstwa publiczno – prywatnego,
 - stopniowe wprowadzanie zasady „użytkownik płaci” z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych; opłaty za korzystanie z infrastruktury i z transportu publicznego podporządkowane zasadzie rozrachunku gospodarczego z uwzględnieniem zasady organizowania przewozów oraz zasady użyteczności publicznej; w szczególności rekompensowanie ze środków publicznych redukcji przychodów z powodu przyznania ulg i zwolnienia od opłat oraz strat przewoźników związanych z wykonywaniem usług w ramach obowiązku służby publicznej,
 - rozwiązaniem docelowym będą opłaty za korzystanie z infrastruktury publicznej, w tym drogowej, proporcjonalnie do wykonanej pracy przewozowej i rodzaju pojazdu, zatłoczenia, kosztów inwestycji i utrzymania oraz wpływu i uciążliwości dla otoczenia; oznacza to iż polityka Państwa zmierzać będzie do wprowadzenia systemu elektronicznego pobierania opłat, najpierw na sieci autostrad i dróg ekspresowych, a docelowo na wybranych elementach sieci dróg publicznych i w żegludze; dochody z tych opłat będą kierowane w całości na finansowanie inwestycji i utrzymanie dróg, a z czasem także na wspieranie innych form transportu; system ten zastąpi obecne formy obciążeń finansowych

- użytkowników (podatki, opłaty) i w zasadzie nie zwiększy ich sumarycznego obciążenia,
- dodatkowo stworzone będą podstawy prawne wprowadzania przez samorząd opłat za wjazd do wyznaczonych obszarów miast, w celu regulacji dostępności (np. do obszarów cennych historycznie), ochrony centrum przed zatłoczeniem oraz zwiększenia efektywności wydatkowania środków publicznych na transport zbiorowy,
 - inwestycje o charakterze niekomercyjnym (obsługa obszarów peryferyjnych, drogowe trasy obwodowe, regionalne linie kolejowe, inwestycje dla ochrony środowiska, poprawy bezpieczeństwa, itp.) realizowane będą w systemie tradycyjnym (budżet),
 - w systemie partnerstwa publiczno – prywatnego (PPP) i koncesyjnym będą realizowane przedsięwzięcia (inwestycje i eksploatacja), których korzyści ekonomiczne są wysokie, a związek kosztów z tymi korzyściami jest oczywisty; dotyczy to przede wszystkim wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, kolei regionalnych i aglomeracyjnych, linii szynowego transportu miejskiego, lotnisk, terminali i centrów logistycznych, portów morskich i śródlądowych,
 - rozważone będzie dofinansowanie przez Państwo utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, umożliwiające sukcesywną redukcję stawek dostępu do linii kolejowych.
- **zasady prywatyzacji**
 - wspierana będzie dalsza prywatyzacja pozamiejskiego, podmiejskiego i miejskiego transportu autobusowego, a także prywatyzacja kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, portów lotniczych oraz lokalnego transportu publicznego.

5. PRIORYTETY

Diagnoza stanu obecnego, prognozy wzrostu przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej prowadzi do przyjęcia następujących **10 priorytetów krajowej polityki transportowej**:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych⁶ poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,

⁶ W niniejszym dokumencie termin „transport intermodalny” obejmuje wszystkie odmiany systemu transportu osób i ładunków, w których wykorzystywane są dwa lub więcej środków transportu, w tym w szczególności transport kombinowany.

- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

Szczególna uwaga będzie skierowana na działania prowadzone w tych dziedzinach, gdzie efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników, lub też mogą być istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd też za niezwykle ważne uznaje się:

- usprawnienie transportu w najważniejszych korytarzach transportowych kraju,
- usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, kumulujące znaczące potoki ruchu i problemy do rozwiązania,
- wspieranie rozwoju oferty przewoźników w kierunku rozszerzania ich oferty obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych.

6. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU

6.1 Transport kolejowy

W Polsce kolej ma do odegrania kluczową rolę w osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju transportu. Warunkiem powodzenia jest radykalna poprawa jakości oferowanych usług przy równoczesnym wzroście efektywności/produktywności. Wymaga to podejmowania działań w zakresie:

- modernizacji i rozwoju infrastruktury oraz taboru,
- doskonalenia systemu regulacji rynku kolejowego, na którym wszystkie podmioty będą mieć zapewnione jednakowe warunki wykonywania usług,
- dofinansowania utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, aby stawki za użytkowanie linii kolejowych nie stanowiły czynnika pogarszającego konkurencyjność kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych,
- wdrożenia nowej strategii działania grupy PKP i jej prywatyzacji,
- doskonalenia systemu zachęt do angażowania prywatnego kapitału w przedsięwzięcia rozwojowe w transporcie kolejowym i w jego bezpośrednim otoczeniu.

W infrastrukturze kolejowej za kluczowe uznaje się:

- Zahamowanie degradacji i stopniowa poprawa stanu infrastruktury kolejowej w skali sieci; wymaga to równoczesnej realizacji dużych projektów modernizacyjnych w głównych korytarzach transportowych i inwestycji o charakterze „odtworzeniowym”, umożliwiających likwidację ograniczeń prędkości i przywrócenie nominalnych prędkości i innych parametrów technicznych na pozostałych odcinkach linii; będzie temu służyć zapewnienie państwowemu zarządcy infrastruktury środków w formie dotacji z budżetu centralnego, niezbędnych dla zapewnienia wkładu własnego przy realizacji projektów wspieranych finansowo z funduszy europejskich, jak również przeznaczanych na finansowanie przedsięwzięć pozostających poza tymi projektami.

- Zapewnienie wszystkim przewoźnikom kolejowym dostępu do infrastruktury liniowej oraz punktowej, wykorzystywanej dla różnych przewozów, lub takich samych przewozów przez konkurujących ze sobą przewoźników, na zasadach niedyskryminacyjnych. W tym celu elementy infrastruktury kolejowej powinny się znaleźć w administrowaniu zarządców infrastruktury (głównie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), a w przypadku dysponowania tymi elementami przez przewoźników lub inne podmioty gospodarcze, ich użytkowanie musi się odbywać na warunkach niedyskryminowanego dostępu dla wszystkich podmiotów.
- Dostosowanie infrastruktury do rozwoju międzyregionalnych przewozów pasażerskich, z priorytetami w zakresie:
 - usprawnienia powiązań kolejowych między głównymi miastami Polski, w tym linii przebiegających promieniście z/do Warszawy, które zostaną dostosowane do prędkości 160-200 km/h. Przeanalizowana zostanie także celowość i opłacalność dostosowania Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h,
 - podniesienia atrakcyjności i konkurencyjności kolei w przewozach o charakterze regionalnymi i aglomeracyjnym,
 - rozwoju przewozów międzynarodowych, dzięki modernizacji odcinków linii prowadzących do stacji granicznych.

Uwzględniając wymogi procedur przygotowania projektów infrastrukturalnych dofinansowywanych ze środków publicznych (krajowych i międzynarodowych) rząd i parlament będą przygotowywać i akceptować do realizacji wieloletnie programy modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej; decyzje będą uwzględniać wyniki analizy porównawczej wariantowych działań pod względem kosztów i korzyści społecznych oraz efektów ekonomicznych.

Zakłada się także promowanie i upowszechnianie postępu technicznego w transporcie kolejowym. W tym zakresie planowane są następujące działania:

- przygotowanie przez Ministra Infrastruktury, we współpracy z Ministrem Gospodarki i Pracy oraz Ministrem Nauki i Informatyzacji wieloletniego programu naukowo - wdrożeniowego, którego przedmiotem będzie rozwój techniki transportu szynowego i zmniejszenia jego energochłonności, techniki zabezpieczenia ruchu, zwiększenie efektywności pracy taboru, przygotowania i wdrożenia nowych rozwiązań transportu intermodalnego,
- wdrażanie interoperacyjności w zakresie wynikającym z dyrektyw UE, w tym poprzez wspieranie operatorów wprowadzających do eksploatacji elektryczne lokomotywy wielosystemowe oraz wspieranie aplikacji telematycznych.

Z uwagi na olbrzymie potrzeby w zakresie przywrócenia wysokiej jakości i efektywności infrastruktury kolejowej w Polsce, niepewność prognoz zapotrzebowania oraz spodziewane bardzo wysokie koszty inwestycyjne, w najbliższych latach (do 2010 r.) nie przewiduje się rozpoczęcia budowy linii lub sieci linii dużych prędkości. Kontynuowane jednak będą badania rynku w celu określenia celowości budowy takich linii w dalszej perspektywie.

Dla poprawy jakości obsługi przewozów pasażerskich przewiduje się:

- klarowne przypisanie zadań publicznych w poszczególnych rodzajach przewozów (organizowanie, finansowanie, regulacja rynku) do zakresu kompetencji i odpowiedzialności rządu i władz samorządowych,
- kontynuację liberalizacji rynku przewozów pasażerskich, z zastosowaniem zasady użyteczności publicznej, przełamanie impasu w restrukturyzacji kolei pasażerskich i zakończenie prywatyzacji wybranych spółek pasażerskich Grupy PKP, w tym PKP InterCity Sp. z o.o.,
- dalsze reformowanie przewozów regionalnych, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - zakończenia procesu przejmowania przez samorządy wojewódzkie roli organizatorów przewozów regionalnych,

- zwiększenie potencjału przewozowego PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. dzięki zakupom taboru przy wykorzystaniu środków z budżetu centralnego i budżetów regionalnych, a także środków zewnętrznych, w tym z programów UE,
- stworzenia warunków dla wejścia na rynek nowych operatorów,
- wdrażania regulowanej konkurencji, której podstawą będzie zawieranie wieloletnich kontraktów między samorządami wojewódzkimi i operatorami,
- wspierania integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi (tworzenie węzłów integracyjnych kolej – autobus, węzłów przesiadkowych Parkuj i Jedź, połączeń kolejowych do portów lotniczych i morskich, itp),
- wspierania inicjatyw zmierzających do powołania partnerskich związków międzywojewódzkich i międzynarodowych w istniejących i nowych euroregionach.
- wspieranie rewitalizacji przewozów aglomeracyjnych przez:
 - tworzenie zachęt do przejmowania infrastruktury i organizacji przewozów aglomeracyjnych przez samorządy lokalne,
 - wspieranie finansowe samorządów aglomeracji w realizacji projektów modernizacji linii kolei aglomeracyjnej i zakupów taboru,
 - wspieranie rozwoju rynku lokalnych przewoźników kolejowych.
- upowszechnianie wśród samorządów terytorialnych najlepszych rozwiązań i wiedzy w dziedzinie planowania i projektowania rynku usług kolejowych, modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej, między innymi przez: organizowanie doradztwa, występowanie z inicjatywami legislacyjnymi, promowanie innowacyjnych rozwiązań, finansowanie badań i prac rozwojowych zorientowanych na zaspokajanie potrzeb samorządów lokalnych, finansowanie i organizowanie szkoleń.

W przewozach towarowych przewiduje się:

- prowadzenie przez rząd aktywnej polityki międzynarodowej, której celem jest tworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju przewozów kolejowych w relacjach międzynarodowych,
- stopniowe liberalizowanie rynku przewozowego zgodnie z dyrektywami UE,
- przekształcenie grupy kapitałowej utworzonej wokół PKP Cargo S.A. w operatora przewozowego zdolnego do zdobycia pozycji jednego z liderów na rynku krajowym oraz w wybranych segmentach rynku europejskiego (dzięki koncentracji na działalności podstawowej transportowo-logistycznej, zdjęciu ciężaru utrzymywania zbędnych zasobów i stworzeniu warunków dla znacznego obniżenia kosztów działania); prywatyzacja grupy obejmującej PKP Cargo S.A. i inne spółki przewidziana jest po podwyższeniu jej obecnej wartości i podjęciu decyzji o zakresie i metodzie tego procesu,
- wspieranie wszystkich przewoźników kolejowych i innych podmiotów sektora transportowo-logistycznego, a także bezpośrednich użytkowników transportu kolejowego, podejmujących projekty służące pozyskiwaniu przez transport szynowy nowych ładunków, w tym poprzez zaangażowanie środków budżetu centralnego na dofinansowanie projektów spełniających wymagania europejskiego programu Marco Polo i innych programów tego typu a także postawienie do dyspozycji samorządów wojewódzkich i gminnych środków strukturalnych UE na realizację projektów wspierających rozwój systemów transportu intermodalnego,
- tworzenie systemu zachęt finansowych dla przewoźników i innych podmiotów sektora transportowo-logistycznego, a także bezpośrednich użytkowników transportu kolejowego, przyczyniających się do utrzymywania i rozwoju transportu kolejowego, m.in. przez wdrażanie dopuszczalnych prawem UE procedur wsparcia przedsiębiorców dla poprawienia ich pozycji konkurencyjnej na rynku,
- zapewnienie przez państwowego zarządcę infrastruktury kolejowej i inne służby państwowe

warunków dla realizacji przewozów wszelkich ładunków przez całą dobę przez wszystkie dni w całym roku na terenie całego kraju, w tym na przejściach granicznych.

6.2 Transport drogowy

Kluczowe znaczenie sieci drogowej wynika z podstawowej funkcji, jaką jest zapewnienie dostępu do wszystkich elementów zagospodarowania przestrzennego. Nawet przy założeniach polityki transportowej restrykcyjnej w stosunku do samochodów, niezbędne jest zapewnienie możliwości funkcjonowania transportu zbiorowego (autobusowego), dojazdu do każdego obiektu dla pojazdów obsługi technicznej oraz w przypadku awarii i zdarzeń wymagających interwencji służb ratunkowych itp. Kwestią do rozstrzygnięcia jest natomiast polityka co do zakresu rozbudowy sieci drogowej w warunkach rosnącej motoryzacji i udziału transportu drogowego w przewozach osób i ładunków.

Doświadczenia z rozwoju dróg szybkiego ruchu w Polsce wskazują, że dotychczasowe plany były nierealistyczne. Wynikało to głównie z:

- braku szczegółowego wieloletniego planu rozwoju drogownictwa opartego na realnych analizach technicznych, przestrzennych i ekonomiczno-finansowych oraz zgodnego z zasadami ochrony zasobów przyrody i warunków życia i bezpieczeństwa ludzi,
- braku spójnego i skutecznego systemu planowania na styku szczebla krajowego ze szczeblem regionalnym i lokalnym,
- braku dobrze przygotowanych projektów inwestycyjnych, umożliwiających wdrożenie planów,
- niedostosowaniu planów do będących w dyspozycji środków finansowych,
- niskiej efektywności ekonomicznej i finansowej niektórych projektów,
- słabego potencjału kadrowego administracji drogowej oraz braku koordynacji działań z innymi służbami publicznymi (władze budowlane, planowanie przestrzenne, ochrona środowiska).

W polityce transportowej państwa przyjęto, jako założenie podstawowe, dostosowania sieci drogowej do wymogów współczesnego transportu drogowego (w tym przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni i obiektów) z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to obszarów intensywnej zabudowy (gdzie stworzenie sieci dróg i parkingów umożliwiającej swobodne korzystanie z samochodu nie jest możliwe) oraz, że brane będą pod uwagę wymogi ochrony wybranych obszarów. Na ograniczenie potrzeb rozwoju sieci drogowej wpływać będzie także promowanie transportu intermodalnego, w szczególności poprzez wykorzystanie w tym zakresie transportu kolejowego i wodnego. Sukces w tym względzie będzie zależał od zapewnienia konkurencyjności tego typu transportu w stosunku do transportu drogowego. Innym założeniem w odniesieniu do transportu drogowego będzie priorytetowe traktowanie bezpieczeństwa ruchu przed jego sprawnością. Ze względu na swoją rolę w obsłudze przewozów ładunków, **transport drogowy** stanowi istotny element gospodarki, w tym w szczególności element rynku pracy. Dotychczasowy wzrost wielkości przewozów drogowych wynika po części z przejmowania ładunków od kolei, a tylko w niewielkim stopniu z kreowania nowego popytu na transport drogowy. Ten wzrost może jednak zostać zwolniony w wyniku uaktywnienia się sektora kolejowego a także z powodu zmniejszenia zapotrzebowania na przewozy w wyniku przekształceń w gospodarce. Jednak nawet w przypadku pełnego powodzenia w realizacji zamiarów zmiany tendencji w podziale zadań przewozowych między gałęzie transportu (m.in. ze względów środowiskowych), w Polsce oczekiwać należy wzrostu roli transportu drogowego w dwóch obszarach:

- obsługi sieci dostaw (łańcuchów dostaw), w przypadku której transport drogowy nie może być zastąpiony przez inną gałąź transportu; oczekuje się, że nasycenie rynku będzie następowało przynajmniej przez najbliższe 10 lat, a operatorzy będą mogli upatrywać szansy swojego rozwoju współpracując właśnie z takimi sieciami,

- współpracy ze wschodnimi partnerami Polski.

Przystąpienie Polski do UE zwiększyło z jednej strony możliwości funkcjonowania polskich podmiotów na rynku unijnym, z drugiej postawiło krajowych operatorów wobec konieczności spełnienia zwiększonych wymagań i oczekiwań, w tym zwiększenia konkurencyjności cenowej i jakościowej. Z punktu widzenia polityki transportowej istotne jest, by zostały stworzone warunki dla rozwoju operatorów i ich funkcjonowania na zasadach obowiązujących w całej Europie, co oznacza także, że zostały stworzone warunki dla poprawy jakości polskiego transportu i dostosowania go do poziomu i wymagań według standardów unijnych. Należy jednak brać pod uwagę, że polscy operatorzy weszli na rynek unijny w okresie wprowadzania na nim zmian, skutkujących wzrostem kosztów świadczenia usług przez nakładanie na transport drogowy dodatkowych kosztów związanych z ekologią i korzystaniem z infrastruktury.

Poniżej sformułowano zasady polityki, wynikające z powyższych założeń.

Rozwój infrastruktury drogowej

W najbliższym okresie zadania w zakresie rozwoju **podstawowej sieci drogowej** będą koncentrować się na:

- budowie wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych (z weryfikacją obecnego programu inwestycyjnego i koncentracją uwagi na odcinkach najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie),
- programie wzmocnień konstrukcji nawierzchni dróg (głównie w korytarzach sieci transeuropejskiej oraz na pozostałych drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych),
- likwidacji zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,
- programie budowy obejść miejscowości, z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową,
- modernizacji odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości,
- poprawianiu warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitalnych.

W średniej perspektywie czasowej (10 lat) stworzony zostanie spójny system dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) obsługujących główne korytarze transportowe (w tym międzynarodowe) i zapewniający powiązania pomiędzy największymi miastami w Polsce. Docelowo (perspektywa 15-20 lat) zapewnione zostaną wysokie standardy dostępności transportowej dla ruchu z krajów Unii Europejskiej i krajów sąsiadujących do wszystkich aglomeracji, miast średnich i kompleksów przemysłowo-portowych jak też centrów regionalnych.

Zły stan infrastruktury drogowej w kontekście wzrastającego ruchu samochodowego, w tym ciężarowego, usprawiedliwia zwiększenie środków wydatkowanych na utrzymanie i remonty infrastruktury. Niezbędne będzie kontrolowanie właściwego podziału środków przeznaczanych na nowe inwestycje, w tym w głównych korytarzach transportowych, i na bieżące utrzymanie i remontowanie dróg. Podstawą działania w tym zakresie będzie konieczność eliminacji występujących zaległości utrzymaniowych. Podział środków pomiędzy nowe inwestycje i utrzymanie będzie dokonywany z uwzględnieniem ich efektywności ekonomicznej i korzyści jakie podejmowane działanie będzie przynosić zarówno w kontekście międzynarodowym jak też krajowym, regionalnym i lokalnym.

Z uwagi na widoczny brak równowagi pomiędzy działaniami skierowanymi na przedsięwzięcia o charakterze inwestycyjnym, a działaniami związanymi z zarządzaniem ruchem, niezbędne będzie zwiększenie aktywności administracji drogowej w dziedzinie wdrażania tzw. inteligentnych systemów transportowych (ITS). Przynoszą one wysokie efekty przy zdecydowanie niższych nakładach finansowych niż w przypadku inwestycji „ciężkich”. Działania na drogach krajowych będą

polegać na instalowaniu systemów dynamicznego monitorowania i zarządzania ruchem na drogach autostradach i drogach ekspresowych oraz pozostałych drogach krajowych, przede wszystkim w obszarach aglomeracji i otoczeniu dużych miast. W powiązaniu z innymi działaniami prowadzić to będzie do zmniejszania zatłoczenia dróg i poprawy bezpieczeństwa, a także zmniejszenia uciążliwości dla otoczenia.

Szczególne znaczenie mieć będzie współpraca z władzami miejskimi w zakresie planowania i realizacji zadań inwestycyjnych. Jest to uzasadnione faktem, że największe natężenia ruchu drogowego i tym samym potrzeby w zakresie rozwoju i modernizacji sieci drogowej występują w miastach i ich otoczeniu. Opracowane zostaną zasady planowania transportu w obszarach zurbanizowanych w powiązaniu z planowaniem przestrzennym – wprowadzony zostanie obowiązek badań i prognozowania ruchu oraz stosowania odpowiednich do charakteru miasta metod planowania systemów transportowych.

Związany z czterema poziomami zarządzania podział dróg na cztery kategorie, i spowodowana tym fragmentacja sieci drogowej, utrudniają proces planowania i zarządzania. Jest konieczne usprawnienie tego procesu przez określenie zasad współpracy zarządcy dróg krajowych i samorządów terytorialnych różnych szczebli oraz wydanie przepisów techniczno - budowlanych o utrzymaniu dróg, ustalających wymagania wobec zarządców. Doprowadzi to do lepszej koordynacji działań oraz ujednolicenia podejścia do zagadnień technicznych, ekonomicznych i organizacyjnych. Przewiduje się także przeanalizowanie celowości ograniczenia do trzech liczby poziomów zarządzania drogami.

Wprowadzane będą elementy menedżerskiego systemu zarządzania z myślą o urynkowaniu sektora drogowego, a tym samym sprawniejszego i bardziej profesjonalnego działania na sieci drogowej. Polegać to będzie na zleceniu na zasadzie przetargów czynności wykonawczych w zakresie utrzymania i modernizacji poszczególnych odcinków dróg oraz nadzoru technologicznego (laboratoria drogowe). W takim przypadku rola administracji będzie ograniczona do zarządzania siecią drogową poprzez nadzór wykonania zawieranych umów. Natomiast działalność operatorska, ryzyko świadczenia usług w warunkach niepewności oraz konieczność zapewnienia ciągłości ruchu na uzgodnionym poziomie spoczywać będzie na sektorze prywatnym.

Biorąc pod uwagę stan dróg pod względem nośności nawierzchni oraz negatywny wpływ ruchu samochodów ciężarowych nastąpi wzmożenie nadzoru i kontroli samochodów ciężarowych pod kątem przekraczania dopuszczalnych nacisków na oś z przeznaczaniem środków finansowych na zintensyfikowanie ważenia pojazdów i zaostreżenie wymagań w zakresie przestrzegania prawa.

Planowanie inwestycji i programowanie zadań

Przy spodziewanym znacznym wzroście środków finansowych przeznaczanych w najbliższych latach na modernizację i rozwój systemu drogowego, szczególne znaczenie ma efektywne planowanie, programowanie, projektowanie i zarządzanie budową dróg. Rolą Rządu będzie zatem:

- przeprowadzenie radykalnej zmiany procesu planowania inwestycji drogowych ze szczególnym uwzględnieniem dokonywania wyboru inwestycji na podstawie rankingu ustalanego po przeprowadzeniu analiz efektywności i rachunku kosztów i korzyści społecznych oraz ocen oddziaływania na środowisko,
- stworzenie wieloletnich programów inwestycyjnych, w których porównywane będą korzyści dla szeroko rozumianego interesu publicznego wynikające z rozbudowy infrastruktury drogowej i/lub jej modernizacji.

Wsparcie dla samorządów terytorialnych

Sieć drogowa na szczeblu województw, powiatów i gmin jest zarządzana przez jednostki samorządowe o różnych formach organizacji (wydziały jednostek samorządowych, zarządy podlegające jednostkom samorządowym, jednostki budżetowe, spółki, itp.) i różnym stopniu przygotowania merytorycznego do wykonywania zadań. Rolą administracji rządowej będzie

wspieranie zarządzania drogami samorządowymi przez:

- występowanie z inicjatywami legislacyjnymi, w tym przede wszystkim nadrobienie zaległości w legislacji, m.in. przez wydawanie przepisów techniczno-budowlanych, ich popularyzację i nadzór nad stosowaniem,
- upowszechnianie najlepszych rozwiązań i wiedzy, promowanie innowacyjnych rozwiązań, w tym współfinansowanie przedsięwzięć i projektów pilotażowych i demonstracyjnych,
- zapewnianie doradztwa (pomocy technicznej),
- opracowywanie wytycznych, instrukcji zakresie przykładów dobrej praktyki w zakresie planowania, projektowania, eksploatacji oraz zarządzania ruchem,
- finansowanie badań i prac rozwojowych zorientowanych na zaspakajanie potrzeb samorządów,
- finansowanie i organizowanie szkoleń.

Za niezbędną będzie się uznawać pomoc dla samorządów w zakresie ustalenia jednolitych procedur i zasad zbierania danych o drogach i ruchu oraz podnoszenia kwalifikacji personelu. Będzie to miało ogromne znaczenie dla podziału środków finansowych przeznaczanych na drogi, jak też dla efektywności procesu planowania i projektowania infrastruktury. Działania będą dotyczyły promowania i rozwijania systemów zbierania i przetwarzania danych o drogach, pojazdach i ruchu a także szkoleń i doradztwa przy ich wdrażaniu.

Zasoby ludzkie

Za pilne zadanie uznaje się podnoszenie kwalifikacji pracowników administracji drogowej, w tym poprzez systematyczne szkolenia dla ich lepszego przygotowania do realizowanych zadań i zwiększenia efektywności pracy. Za szczególne ważne uznaje się rozwijanie umiejętności w zakresie planowania strategicznego, finansowego i technicznego, prowadzenia postępowań przetargowych, analiz ekonomicznych i rynkowych, nadzoru nad zlecanymi pracami projektowymi i budowlanymi oraz kontroli jakości.

Transport drogowy

Dostosowanie się do warunków funkcjonowania Unii Europejskiej i skorzystanie z szansy funkcjonowania na rozszerzonym rynku transportowym będzie zadaniem operatorów. Ze względu na wymogi ekologiczne stosowane będą coraz wyższe wymagania w zakresie norm technicznych dla samochodów ciężarowych. Wsparcie ze strony Państwa będzie miało miejsce w tych obszarach, na które ma ono wpływ i polegać będzie przede wszystkim na:

- doskonaleniu prawa; obowiązujące prawo jest w zasadzie zgodne z rozwiązaniami unijnymi, ale jednocześnie poprawie winna ulec jego jakość w tym na poziomie aktów wykonawczych do ustaw. W szczególności konieczne jest doskonalenie prawa w zakresie regulacji przewozów pasażerskich w dostosowaniu nie tylko do obecnie obowiązujących zasad, ale także do spodziewanej zmiany w kierunku uwolnienia rynku i wprowadzenia zasad regulowanej konkurencji,
- unowocześnianiu organizacji i zarządzania ruchem drogowym w celu obniżenia kosztów funkcjonowania transportu,
- zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa przewoźników i przewożonych towarów poprzez, zwiększenie nadzoru i skuteczności służb,
- Wspieraniu działań w zakresie transportu drogowego funkcjonującego w ramach systemu transportu intermodalnego.

6.3 Transport lotniczy

W Polsce i w nowych krajach członkowskich UE transport lotniczy, a zwłaszcza lotnictwo cywilne, jest najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu. Jest to wyrazem pozytywnych zjawisk gospodarczych, ruch lotniczy jest bowiem funkcją wzrostu gospodarczego. Wynika z niego wzrost ruchliwości ludzi i wzrost przepływu towarów, a także wzrost ogólnej mobilności społeczeństwa, w tym w celach turystycznych. Do znaczącego wzrostu ruchu przyczyni się także poszerzanie oferty przewoźników niskobudżetowych.

Z jednej strony należy to uznać za objaw pozytywny, świadczący o wyrównywaniu się dysproporcji między Polską a krajami UE i wykorzystaniu szansy osiągnięcia korzyści gospodarczych i poprawy jakości życia w Polsce. Z drugiej jednak strony brać należy pod uwagę wysoką energochłonność tego środka transportu i związane z tym niekorzystne oddziaływanie na środowisko (w tym przez znaczącą emisję gazów wywołujących efekt cieplarniany oraz emisję hałasu w rejonie lotnisk). Ponieważ zakłada się, że dalszy rozwój lotnictwa cywilnego odbywać się będzie z uwzględnieniem założeń zrównoważonego rozwoju przewiduje się uwzględnianie kosztów zewnętrznych transportu lotniczego, według zasady „zanieczyszczający płaci”.

Akceptując widoczną aktywność samorządów wojewódzkich i miast metropolitalnych w Polsce w rozwijaniu portów regionalnych, co jest zgodne z tendencjami światowymi, w tym także w krajach UE, należy się liczyć z przyspieszonym wzrostem znaczenia tego typu portów. Taki kierunek rozwoju będzie popierany także dlatego, że przy wzroście ruchu i poprawie opłacalności linii do/z portów regionalnych nastąpi zmniejszenie konieczności przesiadek w porcie centralnym. Ograniczy to zakres jego koniecznej rozbudowy i w efekcie poprzez ograniczenie wzrostu liczby startów i lądowań obniży wagę czynnika emisji uciążliwości dla środowiska. Poniżej sformułowano zasady polityki, wynikające z powyższych założeń.

Kierunki rozwoju systemu portów lotniczych

- Modernizacja i rozbudowa infrastruktury polskich portów lotniczych wyprzedzająca wzrost popytu, tak aby nie ograniczać rozwoju rynku lotniczego, poprawiając dostępność transportu lotniczego i likwidując izolację regionów; w pierwszej kolejności wykorzystywana będzie istniejąca infrastruktura portowa, a następnie podjęty zostanie program rozbudowy tej infrastruktury, szczególnie w regionach o najsłabszym dostępie do transportu lotniczego.
- Poprawa regionalnej i lokalnej dostępności portów lotniczych, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji (drogi i transport publiczny, w tym koleje); wymaga to powiązania długofalowych planów rozwoju infrastruktury lotniczej z planami zagospodarowania przestrzennego kraju i regionów, co w konsekwencji winno dać możliwość przygotowania terenów pod budowę i rozbudowę lotnisk i infrastruktury towarzyszącej, w tym pod powiązania drogowe i kolejowe.
- Włączenie sieci lotnisk w sieć krajową i unijną transportu intermodalnego, zapewniającą należną rolę portów lotniczych w europejskich korytarzach transportowych, a także w relacjach wschód-zachód, północ – południe poza granicami poszerzonej Unii.

Aktywizacja rozwoju regionalnych portów lotniczych będzie wymagać - równolegle do działań organizacyjno-inwestycyjnych - podjęcia działań i decyzji zapewniających:

- eliminację z prawa lotniczego i rozporządzeń wykonawczych luk i sprzeczności oraz wprowadzenie bardziej liberalnego, zgodnego z Konwencją ICAO i przepisami UE, systemu prawnego, a także usprawnienie egzekwowania stosowania systemu prawa lotniczego (instytucjonalne i formalne),
- rozwiązanie problemu zarządzających lotniskami współużytkowanymi przez służby wojska i lotnictwo cywilne przez nadania funkcji wiodących zgodnie z interesem obronności i rozwoju regionów (zadecydowanie, która funkcja jest wiodącą i przyznanie jej priorytetu w zarządzaniu).

Systemowe zagadnienia sektora lotnictwa cywilnego

- Utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa w transporcie lotniczym, w tym ochrona przed atakami terrorystycznymi, działanie w sytuacjach kryzysowych itp.
- Usprawnienie systemu zarządzania ruchem lotniczym przez jego oddzielenie od działalności komercyjnej portów lotniczych.
- Rozstrzygnięcie kwestii przekształceń PPL i ewentualnego utworzenia oddzielnej agencji sterowania i kontroli ruchu lotniczego.
- Zwiększenie roli przedstawicieli polskiego lotnictwa cywilnego w międzynarodowych organizacjach lotniczych i ciałach stanowiących prawo lotnicze.

Szczególnie trudnym i niezwykle ważnym problemem jest przyszłość warszawskiego węzła lotniczego. Obecny port lotniczy im. Fryderyka Chopina na Okęciu będzie rozwijany do osiągnięcia pułapu limitowanego przepustowością dróg startowych ok. 12 - 15 mln pasażerów rocznie. Dalsze decyzje dotyczące przyszłego lotniska centralnego dla Polski będą uzależnione od wyników pogłębionej analizy społecznej, ekonomicznej i środowiskowej.

6.4 Transport morski

Polityka transportowa Unii Europejskiej zakłada promowanie transportu morskiego, w tym zwłaszcza bliskiego zasięgu (m.in. tzw. autostrady morskie), powiązanego z innymi gałęziami transportu w intermodalne łańcuchy transportowe. W przypadku Polski, w ostatnich latach zanotowano zdecydowaną dominację usług realizowanych na rynku europejskim, a także rosnące obroty ładunkami tranzytowymi. Szansą dla rozwoju polskiej floty transportowej i portów morskich może się okazać prognozowany wzrost gospodarczy krajów bałtyckich i oczekiwane z tego tytułu ożywienie wymiany handlowej i transportu.

Strategicznym celem polityki transportowej dotyczącej transportu morskiego będzie powstrzymanie jego regresu, a następnie poprawa jakości świadczonych usług oraz konkurencyjności prowadząca do wzrostu udziału w przewozach. Działania w tym względzie będą obejmować:

- promowanie rozwoju transportu morskiego bliskiego zasięgu i żeglugi promowej w celu tworzenia lądowo-morskich intermodalnych łańcuchów transportowo-logistycznych,
- wspieranie odnowy tonażu floty poprzez metody fiskalne (np. podatek tonażowy zamiast podatku dochodowego),
- przyspieszenie procesów restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw armatorskich,
- podniesienie atrakcyjności polskich portów stanowiących punkty początkowe paneuropejskich korytarzy transportowych Północ-Południe, przechodzących przez terytorium Polski. Będzie to następować przez:
 - modernizację i rozbudowę infrastruktury czterech głównych portów morskich i dostępu do nich od strony morza i lądu (dostęp drogowy i kolejowy); infrastruktura portów zostanie dostosowana do nowych uregulowań międzynarodowych, w tym związanych z bezpieczeństwem żeglugi i ochroną środowiska,
 - modernizację i rozwój terminali promowych, co umożliwi rozwinięcie żeglugi promowej i ro-ro w rejonie wschodniego Bałtyku,
 - wdrożenie unijnych standardów w zakresie zarządzania i eksploatacji portów, w tym oddzielenie funkcji zarządzania terenami portowymi i infrastrukturą portową od świadczenia komercyjnych usług portowych.

6.5 Transport wodny śródlądowy

W porównaniu z innymi krajami Europy polski transport wodny śródlądowy odgrywa niewielką rolę. Wynika to przede wszystkim z:

- silnej konkurencji ze strony innych podsystemów transportowych (transport drogowy i kolejowy),
- systematycznie pogarszającego się od lat stanu infrastruktury dróg wodnych i w rezultacie niskiej klasy technicznej infrastruktury, co powoduje ograniczenia w kursowaniu barek w wyższych parametrach; tylko na 5% długości sieci spełnione są wymagania stawiane drogom klasy IV i V i (standardy UE) w odniesieniu do dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu,
- trudnej sytuacji finansowej armatorów i wynikających z niej ograniczeń w możliwości odnowienia i odnowienia floty rzecznej.

Biorąc pod uwagę założenia zrównoważonego rozwoju transportu zakłada się, że transport wodny śródlądowy powinien odegrać większą rolę w wybranych segmentach rynku, takich jak: obsługa portów morskich, przewozy międzynarodowe w relacji z Niemcami, czy też transport towarów masowych na wybranych odcinkach korytarzy transportowych. Stworzenie warunków dla rozwoju żeglugi w tym kierunku jest celowe ze względu na:

- istniejące drogi wodne, tradycję oraz ugruntowaną pozycję polskich przewoźników,
- rozwijanie integracji systemu transportowego Polski z europejskim systemem transportowym.

Wzrost znaczenia transportu wodnego śródlądowego jest uwarunkowany stanem dróg wodnych, a jednocześnie stworzeniem polskim armatorom śródlądowym takich warunków funkcjonowania, aby byli w stanie konkurować i współpracować z innymi przewoźnikami, w tym drogowymi i kolejowymi. Zasadnicze znaczenie dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają drogi wodne Odry i dolnej Wisły. Podwyższenie parametrów technicznych tych odcinków spowodowałoby wzrost przewozów ładunków (w tym również przewozów intermodalnych. Jednakże muszą być brane pod uwagę ograniczenia cennych przyrodniczo dolin rzecznych w ramach sieci Natura 2000.

W związku z powyższym zakłada się:

- podwyższenie standardów dróg wodnych Odry i dolnej Wisły,
- wspieranie odnowy floty dla przewozów towarowych,
- promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do:
 - aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych,
 - rozwoju przewozów pasażerskich, głównie jako elementu podnoszącego atrakcyjność turystyczną obszarów.

6.6 Transport intermodalny

W Polsce istnieją przesłanki dla intensywnego rozwoju przewozów intermodalnych, z uwagi na: położenie na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych, rozwój polskiej gospodarki i podwyższenie poziomu życia społeczeństwa, a także procesy integracji europejskiej i rozwoju współpracy między krajami UE i krajami WNP. Czynniki te wpływają na wzrost przewozów krajowych i międzynarodowych, a także ruchu tranzytowego. Zrównoważony rozwój systemu transportowego wymaga upowszechnienia przewozów wykonywanych z udziałem transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i morskiego bliskiego zasięgu z zastosowaniem technik transportu intermodalnego jest jednym z narzędzi zapewnienia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Transport intermodalny może odegrać szczególnie znaczącą rolę w:

- obsłudze obrotów handlu zagranicznego w relacjach lądowych, lądowo – morskich

i lądowo – lotniczych,

- obsłudze przewozów tranzytowych przez terytorium Polski w relacjach lądowych na kierunku wschód – zachód i północny-wschód – zachód oraz przez polskie porty morskie na kierunku północ – południe.

Rozwój transportu intermodalnego wymaga stworzenia korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych dla:

- podniesienia jakości usług, obniżenia kosztów funkcjonowania operatorów oraz zapewnienia bezpieczeństwa przesyłek,
- zachęcenia przewoźników transportu drogowego do włączenia się w łańcuch przewozów intermodalnych,
- zwiększenia towarowych przewozów kolejowych i tym samym zwiększenie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenia towarowych przewozów w transporcie wodnym śródlądowym i morskim bliskiego zasięgu i tym samym stworzenie możliwości ich rozwoju,
- zwiększenia efektywności funkcjonowania regionalnych portów lotniczych.

Rozwój transportu intermodalnego będzie więc wymagał spełnienia takich warunków, jak:

- przeprowadzenie zmian w uregulowaniach prawnych,
- identyfikacji i realizacji priorytetowych przedsięwzięć rozwoju infrastruktury dla transportu intermodalnego w dłuższym okresie, łącznie ze stworzeniem sieci terminali i centrów logistycznych,
- przeniesienie odpraw celnych (granica wschodnia państwa) oraz kontroli fitosanitarnych i weterynaryjnych z granicy na terminale wewnątrz kraju,
- określenie zasad współpracy z samorządami lokalnymi w zakresie tworzenia infrastruktury regionalnych centrów logistycznych (z terminalami intermodalnymi) i połączenia ich z istniejącą i planowaną infrastrukturą drogową i kolejową.

Zakłada się także, że w związku z obecnymi, nierównymi warunkami konkurencji międzygałęziowej między transportem drogowym i kolejowym, rozwój transportu intermodalnego będzie wspomagany finansowo przez Państwo w postaci:

- wspierania inwestycji majątkowych w specjalistyczny tabor,
- udzielania jednorazowej, początkowej pomocy przy uruchamianiu nowych usług,
- wspierania rozwoju infrastruktury terminali, łącznie z terminalami portowymi.

Wśród innych działań w zakresie transportu intermodalnego przewiduje się:

- promowanie wdrażania kompleksowych systemów informacyjnych w pełnych łańcuchach transportu intermodalnego (lądowych i lądowo-morskich),
- standaryzację i harmonizację intermodalnych jednostek ładunkowych,
- promowanie rozwoju innowacyjnych technologii przeładunkowych w terminalach intermodalnych.

Wsparcie będzie także dotyczyć współfinansowania (np. poprzez pokrycie różnicy między kosztami i wpływami w początkowej fazie eksploatacji) projektów realizowanych przez operatorów transportu intermodalnego w zakresie uruchamiania połączeń uznanych za strategiczne dla funkcjonowania systemu transportowego. Celem będzie stworzenie stabilnej sieci połączeń w systemie transportu

intermodalnego, co doprowadzi do obniżenia kosztów transportu w tej technologii i dostosowanie się rynku do tego systemu.

Przy stosowaniu instrumentów wsparcia transportu intermodalnego będą uwzględniane przesłanki wynikające z ustawy o zasadach wspierania rozwoju regionalnego oraz możliwości, jakie stwarzają programy operacyjne, wykorzystujące fundusze Unii Europejskiej. Dotyczyć to będzie zwłaszcza inwestycji w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej, stanowiących w znacznej mierze element polityki regionalnej. Istotne znaczenie będzie mieć wspomaganie działań samorządów lokalnych i władz regionalnych przy tworzeniu infrastruktury lokalnych centrów logistycznych i łączenia ich z siecią drogową i kolejową. Istotnym czynnikiem rozwoju rynku transportu intermodalnego w Polsce będzie też wspieranie integrowania podsystemów transportowych, także poprzez rozwój polskich portów morskich, rzecznych i lotniczych.

6.7 Bezpieczeństwo w transporcie

Rozwój transportu warunkuje wzrost gospodarczy, ale jednocześnie w istniejącej formule stanowi zagrożenie życia i zdrowia użytkowników dróg, wiąże się także ze wzrostem zanieczyszczenia, emisji spalin i hałasu, niszczeniem więzi w społecznościach lokalnych bądź zaburzenia w ekosystemach. Świadomość niekorzystnych konsekwencji źle zaprojektowanego i zarządzanego systemu transportowego doprowadziła w ostatnich latach w Europie do zmiany podejścia do spraw bezpieczeństwa w transporcie. Parlament Europejski, Komisja Europejska oraz ECMT zgodnie uważają, że prawo obywateli Unii Europejskiej do swobodnego poruszania się jest nieodłącznie związane z ich prawem do bezpieczeństwa, a zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom systemu transportowego powinno być uznane za priorytetowe zadanie. Szczególna uwaga powinna być zwrócona na transport drogowy, bowiem na drogach ginie ponad 95 % ogółu ofiar śmiertelnych w transporcie.

W Polsce, mimo relatywnie niskiego wskaźnika motoryzacji, zagrożenie zdrowia i życia użytkowników transportu drogowego jest nadal wysokie. W ciągu ostatnich 15 lat na terenie Polski zarejestrowano ponad 820 tys. wypadków drogowych, w których ponad 1,0 mln osób było rannych i prawie 100 tys. osób zginęło. Koszty społeczne i ekonomiczne tych zdarzeń wyniosły ponad 300 mld zł. Po kilku latach wyraźnego spadku liczby ofiar śmiertelnych, w roku 2004 nastąpił pewien wzrost liczby ofiar śmiertelnych. Jednak wiele innych mierników oceny systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) wskazuje, że tendencja ta może się utrzymać.

Głównymi przyczynami tej sytuacji są: niska kultura jazdy i powszechne lekceważenie przepisów ruchu drogowego (zwłaszcza tych dotyczących prędkości jazdy, zakazu jazdy po spożyciu alkoholu i obowiązku stosowania urządzeń ochronnych podczas jazdy samochodem), ale także niska jakość infrastruktury drogowej i mało skuteczny nadzór nad ruchem.

Sformułowana w roku 2001 polityka UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w dokumencie „Europejska Polityka Transportowa do roku 2010: Czas na decyzje”, stawia przed Polską nowe zadanie: konieczność zredukowania o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków do roku 2010. Oznacza to, że działania na rzecz poprawy brd muszą być uznane za jeden z priorytetów PTP.

Dalekosiężną wizją bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce powinno być dążenie do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. Tak sformułowana „Polska Wizja ZERO” oznacza, że:

- życie i zdrowie ludzkie stawiane jest przed mobilnością i innymi celami funkcjonowania systemu transportu,
- wszyscy powinni poczuwać się do odpowiedzialności za wypadki drogowe i niwelowanie ich skutków,
- system drogowy i pojazdy powinny być tak projektowane, budowane i eksploatowane, aby mogły minimalizować i kompensować błędy uczestników ruchu,

- wszystkie procedury systemu zarządzania transportem powinny mieć na uwadze bezpieczeństwo jego uczestników.

Aby osiągnąć przyjęty cel dalekosiężny przewiduje się etapowe cele strategiczne, tj. obniżenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych do poziomu 2800 osób, a w roku 2025 do 1000 osób. Przy takim podejściu w ciągu następnych 20 lat można oczekiwać zmniejszenia łącznej liczby ofiar śmiertelnych o 40 tys. osób.

Jako cele szczegółowe proponuje się przyjąć następujące cele sformułowane w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT'2005:

- stworzenie i rozwój podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd,
- kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu,
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów,
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz z otoczeniem i elementami towarzyszącymi,
- zmniejszenie ciężkości wypadków.

Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd. Cel ten oznacza konieczność usprawnienia całego systemu system brd jako działania warunkującego efektywną realizację pozostałych czterech celów. Dla realizacji niniejszego celu podejmowane będą następujące działania:

- rozwój struktur systemu brd – usprawnienie struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za brd i przygotowanie narzędzi jak bazy danych, system monitoringu i informacji o brd, katalogi i przewodniki,
- działania legislacyjne – wprowadzenie niezbędnych zmian w ustawach i aktach wykonawczych,
- zarządzanie systemem brd – koordynacja działań, programowanie, monitorowanie, współpraca z organizacjami pozarządowymi i samorządami, wspieranie działań regionalnych i lokalnych,
- finansowanie działań brd – przygotowanie systemu finansowania działań na rzecz brd, finansowanie akcji centralnych, wspieranie finansowe działań regionalnych i lokalnych,
- badania naukowe i współpraca międzynarodowa – pogłębione rozpoznanie czynników wpływających na powstawanie wypadków, określenie efektywności stosowanych środków brd, opracowanie metod i procedur decyzyjnych.

Kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu. W celu tym tkwi największy potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Spośród działań edukacyjnych, prewencyjnych i represyjnych, w pierwszej kolejności działania dotyczyć będą zmniejszenia liczby przekroczeń prędkości, zwiększenia stopnia stosowania pasów bezpieczeństwa i wyeliminowania alkoholu u użytkowników dróg. Te trzy okoliczności występują w ponad połowie wypadków z ofiarami śmiertelnymi w Polsce. Szczególna uwaga będzie zwrócona na zagadnienie prędkości, która jest kluczowym czynnikiem, od którego zależy prawdopodobieństwo wypadku i jego konsekwencje. Zadaniem priorytetowym będzie doprowadzenie do utrzymania prędkości na drogach różnej kategorii zgodnej z prędkością dopuszczalną przepisami i znakami drogowymi. Działania te będą dodatkowo przyczyniać się do redukcji zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu oraz zmniejszą poczucie niepewności i zagrożenia niechronionych użytkowników dróg.

Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są grupą wymagającą specjalnej ochrony, gdyż stanowią prawie połowę liczby ofiar wypadków drogowych, a w obszarach miejskich jeszcze więcej. Cel ten będzie osiągnięty poprzez: zmiany prawne zwiększające rolę niechronionych uczestników w ruchu drogowym, powszechne stosowanie urządzeń fizycznej ochrony pieszych, budowę wydzielonych dróg rowerowych, system ochrony

dzieci w drodze do szkoły.

Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz z otoczeniem i elementami towarzyszącymi. Infrastrukturze drogowej przypisuje się bezpośredni i pośredni udział w 30 % wypadków drogowych. Cechy drogi wpływają bezpośrednio na zachowania uczestników ruchu drogowego, a w prawidłowym ukształtowaniu poszczególnych elementów infrastruktury drogowej tkwi duży potencjał zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Cel ten będzie osiągnięty przede wszystkim poprzez: rozwój bezpiecznej i zhierarchizowanej sieci dróg i ulic oraz nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym. Wprowadzony zostanie wymóg obowiązkowej oceny każdego projektu nowego rozwiązania drogowego (projektowanego lub modernizowanego) pod kątem jego oddziaływania na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych. Polskę charakteryzują bardzo wysokie wskaźniki ciężkości wypadków, wielokrotnie wyższe niż w najbardziej bezpiecznych krajach UE. Głównymi przyczynami tak wysokiej ciężkości są: nadmierna prędkość jazdy, brak urządzeń zabezpieczających uczestników ruchu i twarde otoczenie drogi. Ponad 20 % ofiar wypadku umiera na miejscu wypadku lub wkrótce po wypadku z powodu: zbyt późnego podjęcia akcji ratowniczej lub przeprowadzenia jej niewłaściwy sposób, a także po wypadku z powodu niewystarczającej opieki medycznej. Cel ten osiągnięty będzie przede wszystkim przez: wprowadzenie i powszechne stosowanie „miękkiego” otoczenia dróg i dróg „wybaczących” błędy kierowcom, optymalizację działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia” podnoszące skuteczność i efektywność działania systemu ratownictwa i opieki medycznej oraz wdrożenie systemu pomocy dla ofiar wypadków.

Za bezpieczeństwo systemu odpowiadają więc głównie jego twórcy i zarządcy (instytucje stanowiące prawo, rząd, producenci samochodów, specjaliści od dróg - projektanci i wykonawcy, instytucje odpowiadające za przestrzeganie porządku na drogach itd.). Podstawą realizacji przedsięwzięć ograniczających zagrożenia występujące w systemie transportu drogowego będą: krajowy i regionalne programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które będą monitorowane i aktualizowane w regularnych odstępach czasu. Podstawowym dokumentem wyznaczającym zakres działań systemowych i sektorowych prowadzonych z poziomu centralnego będzie Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, składający się z: dalekosiężnej wizji bezpieczeństwa ruchu drogowego, średnioterminowych programów strategicznych i krótkoterminowych programów operacyjnych.

Obowiązkiem administracji drogowej na szczeblach centralnych i wojewódzkich będzie zapewnianie środków finansowych na prowadzenie działań ograniczających zagrożenie użytkowników systemu transportowego. Środki te będą przeznaczane przede wszystkim na wdrażanie tych rozwiązań, których skuteczność i efektywność została potwierdzona w innych miejscach (w tym w innych krajach Unii Europejskiej). Rozwiązania finansowane, a także współfinansowane z budżetu centralnego i funduszy unijnych będą podlegać niezależnym od wykonawców ocenom sposobu wdrożenia i ocenie efektów.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest zagadnieniem wielodyscyplinarnym dlatego resort transportu jako główny odpowiedzialny za prowadzenie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu powinien włączyć do prowadzenia działań resorty spraw wewnętrznych i administracji, sprawiedliwości, finansów, zdrowia, opieki społecznej, nauki, obrony, a także samorządy terytorialne i organizacje społeczne i pozarządowe. W ten sposób skoordynowane działania systemowe, sektorowe i regionalne pozwolą na osiągnięcie zamierzonego celu.

W transporcie kolejowym poprawa bezpieczeństwa ruchu zostanie osiągnięta poprzez modernizację infrastruktury oraz poprzez wprowadzanie nowoczesnych systemów sterowania. Do prawa polskiego zostaną wprowadzone wymagania dyrektywy 2004/49/WE dotyczącej bezpieczeństwa na kolejach Wspólnoty, szczególnie w zakresie sposobów osiągnięcia tzw. wspólnych celów bezpieczeństwa oraz sposobów określenia metod oceny osiągnięcia ww. celów, a także w zakresie certyfikacji i autoryzacji (w tym wymagania dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa).

Ponadto wspierane będą działania zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych na rzecz poprawy bezpieczeństwa osobistego podróżnych, zarówno na stacjach i przystankach kolejowych, jak i podczas podróży.

6.8 Transport publiczny w miastach

Na początku lat 90-tych państwo całkowicie wycofało się z opieki nad lokalnym transportem publicznym. Nie towarzyszyło temu odpowiednie do nowych zadań zwiększenie dochodów samorządów. Samorządy zostały zmuszone do podwyższenia cen biletów i ograniczenia środków finansowych na wymianę taboru i utrzymanie infrastruktury. Wzrost motoryzacji i zatłoczenia dróg miejskich spowodowały spadek atrakcyjności transportu publicznego i pogorszenie regularności.

Obecna sytuacja w miastach polskich jest zróżnicowana pod względem poziomu motoryzacji, warunków ruchu, stanu infrastruktury technicznej, zasad organizacji przewozów transportem publicznym, stopnia przygotowania i realizacji polityk i programów rozwoju transportu. Najważniejsze problemy to:

- **Rosnące zatłoczenie ulic** i wpływ zatłoczenia na warunki ruchu, w tym funkcjonowania transportu miejskiego; spadek prędkości podróży obniża atrakcyjność transportu publicznego i podnosi koszty eksploatacji; zatłoczenie staje się problemem nie tylko w dużych, ale także średnich i małych miastach. W miastach małych dużą uciążliwość stanowi ruch tranzytowy, będący przyczyną złego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska naturalnego.
- **Brak w większości miast metodycznego planowania rozwoju systemów transportu** powiązanego z planowaniem przestrzennym; rzadkością są regularne badania zachowań transportowych.
- Jakkolwiek rośnie liczba miast, których władze sformułowały politykę transportową, z zasady przychylną dla transportu publicznego, to **wdrażanie tej polityki odbywa się bardzo wolno**; rzadko stosowane rozwiązania zapewniające priorytet dla tramwajów i autobusów (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie, wzbudzana sygnalizacja świetlna).
- **Skąpe środki finansowe** przeznaczane przez samorząd na lokalny transport publiczny z trudnością pokrywają różnicę między kosztami eksploatacji a wpływami ze sprzedaży biletów; sytuację pogarsza system planowania finansowego w postaci corocznie uchwalanych budżetów gminnych; brak stabilnych reguł polityki taryfowej oraz finansowania modernizacji i rozwoju transportu lokalnego powoduje, że zakres inwestowania i remontów jest niewystarczający, a w niektórych miastach inwestycje nie występują.
- W wyniku wprowadzenia w latach 2003 – 2004 nowych aktów prawnych **organizowanie funkcjonowania transportu lokalnego zostało utrudnione**, ponieważ nie wprowadzono, obowiązującej w UE, zasady służby publicznej. Dotyczy to zarówno transportu lokalnego jak i międzygminnego; rynek usług przewozowych w transporcie zbiorowym zdominowany jest przez przewoźników komunalnych, chociaż w coraz szerszym stopniu postępuje jego demonopolizacja.
- **Udział transportu zbiorowego w podróżach ulega zmniejszeniu**, zwłaszcza w miastach średnich; w miastach dużych występuje tendencja do stabilizowania się wielkości przewozów w transporcie zbiorowym, głównie wskutek rosnącej ruchliwości mieszkańców. W miastach małych i niektórych średnich coraz większą rolę w przewozach zbiorowych odgrywa prywatna komunikacja mikrobusowa, funkcjonująca bez dotacji gminnych. W wielu przypadkach stanowi ona jedyną możliwość, wobec wycofywania się z obsługi przewoźników regionalnych, w tym kolei.
- Wzrasta **pozytywny stosunek mieszkańców miast do tramwaju**; nie dotyczy to jednak wszystkich miast, w których istnieją systemy tramwajowe, a tempo realizacji projektów modernizacji jest powolne; główną przyczyną są wysokie koszty wymiany najczęściej

przestarzałego taboru tramwajowego.

- Mimo rozwiniętej sieci infrastruktury **rola kolei w obsłudze regionalnej i obszarów metropolitalnych maleje**.
- **Stan techniczny infrastruktury**, w tym nawierzchni ulic, pomimo podejmowanych wysiłków remontowych i utrzymaniowych, **jest zły**. Skala realizowanych inwestycji drogowych w miastach jest bardzo zróżnicowana; na transport publiczny przeznaczane są niewielkie środki; wyjątkiem jest budowa metra w Warszawie.
- **Nie są tworzone obszarowe, zaawansowane systemy sterowania ruchem**; te mało kapitałochłonne inwestycje charakteryzują się szczególnie wysoką efektywnością, prowadząc do szybkiej poprawy płynności ruchu i redukcji jego uciążliwości.
- Z trudem toruje sobie drogę proces **budowy dróg rowerowych**, choć nieliczne miasta mogą nawet się poszczycić osiągnięciami w tym zakresie.
- Małą wagę przywiązuje się do organizacji przewozu ładunków w miastach; **rozwój centrów i terminali logistycznych** odbywa się w sposób żywiołowy.
- Systemy transportowe miast z uwagi na swoją słabą integrację nie sprzyjają rozpowszechnianiu się **podróży intermodalnych** (realizowanie podróży z wykorzystaniem kilku różnych środków lokomocji).

Decentralizacja oraz niska rentowność przewozów lokalnych spowodowały dezintegrację transportu publicznego obsługującego aglomeracje. W najostrzejszej formie problem ten wystąpił w obszarach metropolitalnych: warszawskim, górnośląskim i gdańskim. Próby tworzenia związków międzygminnych oraz porozumień z udziałem gmin, województw i ministerstwa skończyły się niepowodzeniem. Zaniedbania w tym zakresie są tym bardziej znaczące, że rozpoczął się proces „rozlewania się miast”. W połączeniu z rosnącą motoryzacją pogorszenie oferty przewozowej spowodowało odpływ pasażerów głównie z kolei. Powstałą lukę w pewnym stopniu wypełnili przewoźnicy prywatni (autobusy, mikrobusy) działający na zasadach półformalnych. Ostatnio obserwowane są korzystne zmiany dla transportu publicznego. Nasiliły się proefektywnościowe zmiany w przedsiębiorstwach, nastąpiła rezygnacja z nieefektywnych form działalności ubocznej, itp. Rozpoczęto odnowę taboru autobusowego. W umowach o wykonywanie usług przewozowych pojawiły się kryteria jakości i wiązanie ich spełnienia z wysokością zapłaty za usługi. Nasilił się postęp w systemach taryfowych, oraz metodach nadzoru i sterowania ruchem. W kilku miastach zauważono szansę w postaci transportu tramwajowego, mniej podatnego na zakłócenia powodowane przez rosnący ruch samochodowy.

Głównym zadaniem polityki transportowej państwa powinno więc być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, odwrócenie niekorzystnych tendencji w przekształcaniach przestrzennych oraz w rozwoju systemów transportowych i podtrzymanie zmian korzystnych. Przyjmuje się następujące podstawowe instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach:

- Wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej (jako uchwał) na różnych poziomach struktur samorządowych (szczególnie dla dużych miast i dla obszarów metropolitalnych). Tworzenia strategii rozwoju miasta i powiązanego z nią systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zwartego i zrównoważonego miasta i systemu transportowego wspierane będzie ze szczebla centralnego.
- Wprowadzenia obowiązku analiz ruchowych dla planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów oraz uzasadnień decyzji, skutkujących istotnymi zmianami w systemie transportowym.
- Promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych, w tym zachęcanie do tworzenia wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju przez szkolenia i publikacje.

- Promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego w tym w szczególności kolei i tramwaju, jako podstawowych środków transportu publicznego, poprzez współfinansowanie projektów modernizacji tras i wymiany taboru w ramach projektów rządowo – samorządowych oraz wsparcie środkami UE.
- Wspieranie demonopolizacji rynku usług przewozowych we wszystkich rodzajach transportu publicznego (kolej, autobus, tramwaj) i uruchamianie mechanizmów konkurencji przez wprowadzenie zasady „sterowanej konkurencji”.
- Promowanie i wspieranie działań technicznych, organizacyjnych, prewencyjnych i propagandowo-wychowawczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego) przez:
 - wspieranie tworzenia systemów logistyki miejskiej, w tym stymulowanie rozwoju terminali i urządzeń dla przewozów intermodalnych oraz elementów sieci transportowej służących do powiązań z takimi urządzeniami,
 - stwarzanie warunków do eliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego, poprzez odpowiedni rozwój i modernizację układu drogowego
 - obszarowe zarządzanie ruchem.
- Tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów.
- Promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem oraz stosowania systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów transportu publicznego z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej, rozwijania dynamicznych systemu informowania pasażerów itp.
- Podejmowanie inicjatyw legislacyjnych własnych oraz na wnioski samorządów lokalnych, w tym stworzenie regulacji prawnych dopuszczających wprowadzanie opłat za wjazd do wybranych obszarów miasta lub ogólnie – za korzystanie z infrastruktury. Należy również zwiększyć rolę straży miejskiej w egzekucji działań podejmowanych w ramach realizacji polityki transportowej miast, zaostreżenie przez samorządy wymogów w zakresie ograniczenia prawa wjazdu do obszarów śródmiejskich pojazdom nie spełniającym określonych wymagań ekologicznych itp.
- Tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych (np. w zakresie: projektowania, utrzymania dróg i ulic w mieście, systemów informacji, systemów opłat, itp.) i promowanie dobrych rozwiązań technicznych.
- Wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zarządzania mobilnością w sensie skłaniania do rezygnacji z niekoniecznych podróży samochodowych i wykonywania ich „przyjaznymi” środowisku środkami podróżowania, lub do odbywania podróży poza godzinami szczytów przewozowych. Promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, tj. postaw skłaniających do korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i transportu publicznego oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.

6.9 Postęp techniczny oraz zaawansowane systemy organizacji i zarządzania w transporcie

Osiągnięcie ambitnych celów polityki transportowej może być przyspieszone przez wykorzystanie szans stwarzanych przez postęp techniczny oraz w organizowaniu i zarządzaniu transportem. Zgodnie z zasadami polityki Unii Europejskiej, uwaga skoncentrowana być powinna na:

- środkach transportu; celem jest zwiększenie ich efektywności, bezpieczeństwa oraz redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko,
- innowacyjnych rozwiązaniach technologiczno-organizacyjnych.

Działania Państwa dotyczące **środków transportu** polegać będą na:

- stosowaniu narzędzi prawnych i fiskalnych stwarzających bodźce do zakupów i eksploatacji nowoczesnych środków transportu (pojazdy drogowe, tabor kolejowy, samoloty, statki, itp.) o pożądanym cechach eksploatacyjnych,
- wspieraniu prac badawczych i rozwojowych nad nowymi rozwiązaniami.

Do najbardziej efektywnych sposobów podnoszenia sprawności i jakości systemu transportowego należy stosowanie zaawansowanych rozwiązań technologiczno-organizacyjnych określanych terminem Inteligentne Systemy Transportowe (*Intelligent Transport Systems - ITS*). Zalicza się do nich:

- zaawansowane metody zarządzania ruchem drogowym, kolejowym, transportem zbiorowym, lotniczym i statków,
- zarządzanie flotą i transportem ładunków,
- zaawansowane systemy wspomagania kierowania pojazdem,
- automatyczne systemy pobierania opłat,
- automatyczna kontrolę przestrzegania przepisów,
- systemy dynamicznego informowania użytkowników.

Rozwiązania z dziedziny ITS są od wielu lat promowane przez Komisję Europejską. W Polsce stosowane są w niewielkim stopniu pomimo, że mogą się one w istotny sposób przyczynić się do lepszego wykorzystania infrastruktury, zwiększenia efektywności i jakości systemów transportowych, poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

W celu przyspieszenia wdrożeń opisywanych rozwiązań przewiduje się, m.in.:

- opracowanie wieloletniego programu wdrażania innowacyjnych rozwiązań w skali kraju (na wszystkich poziomach zarządzania), w którym – wzorem Komisji Europejskiej - sformułowane zostaną konkretne zadania w ujęciu ilościowym,
- stworzenie krajowej architektury Inteligentnych Systemów Transportowych, dla zapewnienia kompatybilności poszczególnych systemów składowych,
- realizację projektów pilotażowych w zakresie ITS,
- wspieranie projektów zaawansowanych systemów zarządzania ruchem w miastach i na sieci drogowej,
- wspieranie rozwoju systemów informatycznych dla transportu intermodalnego (śledzenie ładunków, obsługa centrów logistycznych itp.).

Regionalizacja i metropolizacja transportu

Proces decentralizacji i zwiększanie kompetencji samorządów regionalnych i lokalnych nie zwalnia Państwa od wspierania rozwoju regionalnych i lokalnych systemów transportu. Dotyczy to zwłaszcza wybranych obszarach metropolitalnych. Stopień komplikacji problemów oraz wzrost dostępnych na tym poziomie środków na rozwój i utrzymanie systemów transportu powoduje, że konieczne jest tworzenie dokumentów postaci regionalnych polityk transportowych, spójnych z zasadami polityki transportowej państwa. W tym celu należy:

- zinstytucjonalizować partnerstwo administracji rządowej i samorządowej w sferze transportu,
- integrować transport pasażerski w skali regionów, obszarów metropolitalnych i aglomeracji,
- usprawniać system programowania rozwoju transportu,
- tworzyć regionalne i metropolitalne struktury zarządzania transportem.

W przypadku regionów przygranicznych, lub położonych we wspólnych, europejskich korytarzach transportowych konieczne jest uznanie współpracy transgranicznej za ważny kierunek polityki transportowej na rzecz rozwoju spójnych systemów transportu w euroregionach.

7. INSTRUMENTY WDRAŻANIA, MONITORING

Instrumentami wdrażania polityki transportowej będą:

- prawo,
- planowanie rozwoju i finansowanie sektora transportu,
- działania administracji publicznej wszystkich szczebli.

Kompetencja organów administracji publicznej (podział zadań, organizacja, koordynacja) oparta jest na założeniu, iż rolą Państwa jest jedynie reagowanie na te elementy systemu, które nie mogą racjonalnie funkcjonować bez takiej ingerencji. Dotyczy to przypadków, kiedy same mechanizmy rynkowe nie wystarczą dla optymalizacji zachowań osób i podmiotów gospodarczych.

Rola administracji rządowej polegać będzie na wspieraniu samorządów przez inicjatywy legislacyjne, formułowanie zaleceń dotyczących zasad polityki transportowej na szczeblu regionalnym i lokalnym, pomoc techniczną – w tym promowanie innowacyjnych rozwiązań, finansowanie prac badawczo - rozwojowych i, w wybranych przypadkach, wsparcie finansowe w ramach funduszy unijnych oraz kontraktów wojewódzkich.

Istotnymi narzędziami realizacji polityki transportowej będzie organizacja sektora transportu oraz rozwiązania prawne dotyczące: (1) uwarunkowań prawnych ułatwiających efektywną realizację programów inwestycyjnych oraz funkcjonowanie sektora transportu, (2) kierunku przekształceń organizacyjnych na wszystkich poziomach, (3) dostosowania do prawa Unii Europejskiej. Pomimo długiego okresu dostosowawczego Polska musi włożyć jeszcze wiele wysiłku dla pełnego dostosowania i usunięcia wielu zbędnych ograniczeń, a także przepisów o charakterze korupcyjnym.

Planowanie rozwoju systemu; niezbędna jest koncentracja na: planowaniu strategicznym, zwiększeniu sprawności w podejmowaniu decyzji planistycznych i realizacyjnych, zgodnych ze standardami równości szans na rynku, uwzględnianiu uwarunkowań społecznych i ekologicznych. Konieczne jest także radykalne poprawienie spójności i skuteczności procesów planowania na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Zasadniczej poprawy wymagają procedury dotyczące priorytetyzacji inwestycji dokonywanej na podstawie pogłębionych analiz efektywności społeczno-ekonomicznej, oddziaływania na środowisko oraz zarządzania finansami publicznymi. Te działania nie wymagają w zasadzie zmian legislacji, a jedynie konsekwentnego i kompetentnego zarządzania oraz realnej kontroli i nadzoru ze strony uprawnionych organów. Bardziej efektywnych uregulowań prawnych wymaga natomiast kwestia przygotowywania terenów na przyszłościowe inwestycje infrastrukturalne, w tym zwłaszcza na te o strategicznym znaczeniu.

Finansowanie; zostanie wprowadzone długoletnie planowanie finansowe wraz z programowaniem działalności operacyjnej i inwestycyjnej. Planowanie takie już rozwinęło się w niektórych samorządach; niezbędne jest rozwinięcie metod i procedur decyzyjnych w tym zakresie w administracji rządowej.

Pilnym zadaniem jest opracowanie **programu przekształceń systemu finansowania transportu**

zgodnie z zasadą „użytkownik płaci” z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych. W pierwszym etapie rozważa się rozszerzone pobieranie opłat za korzystanie z dróg publicznych (oprócz opłat za parkowanie, korzystanie z autostrad i opłat od samochodów ciężarowych, opłaty za wjazd do centralnych obszarów dużych miast, przejazdy przez wybrane mosty itp.). Zgodnie z tendencjami w krajach UE wprowadzane będą nowoczesne, zautomatyzowane systemy pobierania opłat oraz możliwość finansowania preferowanych działów i form transportu ze środków uzyskiwanych od użytkowników dróg publicznych. Jako rozwiązanie docelowe zakładać należy tworzenie systemu zapewniającego, że wszystkie środki transportu będą ponosić koszty, jakie generują, łącznie z tzw. kosztami zewnętrznymi (związanymi z wypadkami, zanieczyszczeniem środowiska i zatłoczeniem).

Istotnym źródłem finansowania inwestycji **są i będą środki unijne**. Warunkiem ich uzyskania jest zgodność krajowej polityki transportowej z polityką Unii Europejskiej oraz z zasadami programowania przedsięwzięć przewidzianych do finansowania ze środków unijnych. W szczególności wzięte będą pod uwagę propozycje Komisji dotyczące zasad programowania na lata 2007-2013, w tym możliwość finansowania z Funduszu Spójności inwestycji w transporcie drogowym i kolejowym, morskim, wodnym śródlądowym, intermodalnym, lotnictwie cywilnym, w transporcie publicznym, w tym miejskim, a także inwestycji w obszarze interoperacyjności transportu i zarządzania ruchem drogowymi powietrznymi.

Monitorowanie wdrażania polityki polegać będzie na okresowych analizach stopnia osiągania celów i dokonywaniu jej modyfikacji. Analizy takie wykonywane być powinny nie rzadziej, niż co 5 lat. Wprowadzone zostaną miary osiągnięcia celów oraz procedury oceny zgodności przedsięwzięć, w szczególności inwestycyjnych, z uchwaloną polityką na poszczególnych szczeblach państwowych i samorządowych.

Jako miary realizacji polityki transportowej przyjęte będą następujące wskaźniki:

- udział kolei w przewozach pasażerskich,
- udział transportu zbiorowego w podróżach pasażerskich w miastach i obszarach metropolitalnych,
- przewozy lotnicze w portach regionalnych,
- udział kolei w przewozach ładunków,
- udział transportu wodnego śródlądowego w przewozach ładunków,
- przewozy transportem morskim bliskiego zasięgu,
- przewozy intermodalne,
- liczba intermodalnych centrów logistycznych,
- liczba zabitych i rannych w wypadkach drogowych,
- autostrady – km,
- drogi ekspresowe – km,
- drogi o konstrukcji nawierzchni dostosowanej do nacisku 115 kN/oś,
- drogi w złym stanie technicznym,
- linie kolejowe dostosowane do prędkości 200 km/h lub 160 km/h,
- emisja gazów cieplarnianych,
- emisja innych zanieczyszczeń powietrza,
- fragmentaryczność krajobrazu w wyniku pocięcia głównymi szlakami transportowymi,
- liczba osób narażona na nadmierny hałas transportu,
- zaawansowane zarządzanie ruchem na drogach,
- długość dróg zamieszanych z systemami monitoringu i informacji dynamicznej,
- liczba miast z systemami centralnego zarządza ruchem,
- procent ruchu drogowego objętych systemami pobierania opłat.

8. POLITYKA TRANSPORTOWA A ŚRODOWISKO NATURALNE

Dynamicznie rozwijające się zapotrzebowanie na usługi transportowe stanowi obecnie na świecie jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla środowiska przyrodniczego i zdrowia ludzi. Obejmuje ono wszystkie poziomy ludzkiej aktywności od lokalnego po globalny. W szczególności zagrożenie to wyraża się w:

- emisji gazów cieplarnianych przyczyniających się do zmian klimatycznych,
- lokalnych emisji zanieczyszczeń powietrza wpływających negatywnie na zdrowie ludzi i lokalne środowisko przyrodnicze,
- zajmowaniu cennych przyrodniczo terenów i rozcinaniu ich ciągłości nowo budowanymi ciągami infrastruktury technicznej, przyczyniając się do utraty różnorodności biologicznej,
- emitowaniu hałasu zagrażającego ludzkiemu zdrowiu.

Wiele krajów na świecie, w tym wysoko rozwiniętych, włączając w to kraje UE, podejmuje próby ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, zwłaszcza ograniczenie dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej i wywołaną tym rozbudową infrastruktury drogowej. Jak do tej pory próby te są w bardzo ograniczonym stopniu skuteczne i koncentrują się przede wszystkim na zmniejszaniu negatywnych trendów oddziaływania na środowiska, ale nie udaje się uzyskać efektu zmniejszenia presji transportu. Świadczy o tym Biała Księga UE poświęcona polityce transportowej, gdzie ograniczanie presji na środowisku uznano jako jedno z podstawowych zadań.

Polska jako kraj nadal, niestety, rozwijający motoryzację indywidualną, wywołującą konieczność rozbudowy infrastruktury drogowej, będzie czerpał wiedzę z negatywnych doświadczeń krajów wysoko rozwiniętych starając się ograniczać tempo negatywnego wpływu transportu na środowisko. Obecnie wykonane prognozy świadczą o potencjalnym wysokim zagrożeniu jakie może nieść ze sobą niekontrolowany rozwój motoryzacji prowadząc do wzrostu emisji zanieczyszczeń gazów cieplarnianych ze źródeł mobilnych nawet o 80% w roku 2015 w stosunku do poziomu obecnego⁷. Niezbędnym jest więc wzięcie pod uwagę faktu zaostrożania się polityki klimatycznej UE i konieczności znacznego ograniczenia tempa wzrostu emisji gazów szklarniowych, a być może także w liczbach bezwzględnych, przez transport aby stworzyć możliwości emisji dla innych działów gospodarki w ramach przydzielonego limitu emisji dla Polski.

Należy się także liczyć z wieloma istotnymi sytuacjami konfliktowymi przy budowie lub rozbudowie infrastruktury drogowej w wyniku konfliktów z ochroną przyrody zwłaszcza obszarami objętymi siecią ogólnoeuropejską obszarów chronionych Natura 2000. Polska jako strona Konwencji o ochronie różnorodności biologicznej nie może podchodzić do rozwiązywania tych konfliktów w sposób jednostronny.

Wdrożenie polityki transportowej przyniesie znaczne usprawnienie systemu transportowego Polski. Stosowanie zasad zrównoważonego rozwoju systemu transportowego wraz z wykorzystaniem nowoczesnych i innowacyjnych technologii będzie sprzyjać zwiększaniu efektywności funkcjonowania, ograniczaniu zużycia energii, a w konsekwencji ograniczaniu jednostkowych emisji zanieczyszczeń. Jednocześnie szerokie włączanie społeczeństwa w proces podejmowania decyzji dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej, jak i równoprawne uwzględnianie racji społecznych, gospodarczych i ekologicznych prowadzić będzie do minimalizacji konfliktów z ochroną przyrody.

Za szczególnie ważne z punktu widzenia ograniczenia negatywnego wpływu systemu transportowego na środowisko naturalne uważa się:

⁷ Według prognozy wykonanej na potrzeby „Krajowego planu rozdziału uprawnień do emisji CO₂ – pierwszy okres rozliczeniowy 2005-2007” przygotowanego przez Ministerstwo Środowiska na potrzeby Komisji Europejskiej w ramach wprowadzonego od 1 stycznia 2005 r. handlu emisjami w UE.

- Przestrzeganie zasady doskonalenia i rozwijania systemu transportowego i jego gałęzi poprzez realizowanie długofalowych planów i strategii działania; umożliwi to dokonywanie strategicznych, kompleksowych ocen oddziaływania na środowisko, prowadzenie kampanii wyjaśniających, negocjacji, promocji oraz wczesne podejmowanie środków zaradczych (na etapie planowania i projektowania). Będzie to praktyczna realizacja zasady integracji polityki transportowej z polityką ekologiczną co jest wymaganiem UE.
- Podnoszenie konkurencyjności innych niż transport drogowy i lotniczy gałęzi transportu, w tym:
 - transportu szynowego poprzez m.in. usprawnienia powiązań kolejowych między głównymi miastami Polski, podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności kolei w przewozach o charakterze regionalnymi i aglomeracyjnym oraz wspieranie integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi (tworzenie węzłów integracyjnych kolej – autobus, węzłów przesiadkowych, itp.),
 - wspieranie rozwoju operatorów transportu intermodalnego i operatorów logistycznych,
 - promowanie rozwoju transportu morskiego bliskiego zasięgu i żeglugi promowej w celu tworzenia lądowo-morskich multimodalnych łańcuchów transportowo-logistycznych,
 - promowanie i wspieranie inicjatyw lokalnych zmierzających do aktywizacji żeglugi śródlądowej w obsłudze zaopatrzenia aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych.
- Popieranie idei włączania kosztów zewnętrznych⁸ oraz eliminowanie szkodliwych dla środowiska subsydiów do procesu podejmowania decyzji zarówno co do kierunków rozwoju transportu jak i zachowań komunikacyjnych społeczeństwa i transportowych przedsiębiorstw. Jednak pełna realizacji zasady użytkownik płaci prowadząca do kształtowania prawidłowych, uwzględniających aspekty środowiskowe i społeczne, warunków konkurencji jest jedynie możliwa w ramach całej UE, a nie pojedynczego kraju. Stąd niezbędna jest w tym zakresie aktywność Polski na forum UE.
- Uwzględnianie w maksymalnym możliwym stopniu względów ochrony środowiska zwłaszcza ochrony przyrody przy projektowaniu i budowie infrastruktury transportowej. Dotyczyć to będzie zwłaszcza autostrad i dróg ekspresowych (z weryfikacją obecnego programu inwestycyjnego i koncentracją uwagi na odcinkach najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie). W tym zakresie obowiązywać będzie zasada bezwzględnej konieczności ochrony najcenniejszych obszarów przyrodniczych oraz niezbędności działań ograniczających szkodliwość do społecznie akcentowanego minimum i kompensacyjnych przy negatywnym wpływie na pozostałe obszary podlegające ochronie przyrody.
- Wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej (jako uchwał) na różnych poziomach struktur samorządowych z uwzględnieniem zasady zrównoważenia systemu transportowego.
- Promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych.
- Upowszechnianie najlepszych rozwiązań i wiedzy, promowanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie systemu transportowego.

Państwo podejmie bezpośrednio jak i będzie wpierać pozarządowe organizacje w działaniach informacyjno-edukacyjnych społeczeństwa co do celowości, zasadności i potrzeby kształtowania zrównoważonych zachowań komunikacyjnych. Prowadzić będą one do uzyskania takiej świadomości społeczeństwa aby zachowania poszczególnych obywateli jak i przedsiębiorstw

⁸ Według raportu wykonanego dla OECD "External costs of transport in Eastern Europe. CEI Subgroup on Environment and Transport", OECD. Zurich/Vienna 6 May 2002. Herry/Infras, koszty zewnętrzne dla Polski oszacowano na poziomie 10% PKB co jest udziałem porównywalnym do UE-15, z czego 93% przypada na transport drogowy.

w maksymalnie możliwym stopniu uwzględniały racje ogólnospołeczne w indywidualnych decyzjach dotyczących mobilności.

9. ZAKOŃCZENIE

W dniu 11 stycznia 2005 Rada Ministrów przyjęła do realizacji projekt Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013. Jest on niezbędny, by Polska mogła właściwie zmodernizować swą gospodarkę poprzez realizację kompleksowego programu rozwoju społecznego. Fundamentem tego rozwoju ma być wysokie tempo wzrostu gospodarczego z rzędu 5% PKB rocznie, a jego osiągnięcie jest warunkowane modernizacją i rozwojem systemu transportu, co oznacza że jest to jednym z najważniejszych wyzwań dla polityki gospodarczej kraju.

Przedstawiona w niniejszym dokumencie „Polityka Transportowa Państwa” wywodzi się ze zrozumienia podstawowej roli systemu transportowego dla ekonomicznego i społecznego rozwoju polskiego społeczeństwa. Powstała z przekonania, że dobrze rozwinięty system transportowy będzie przynosił Polsce znaczne korzyści i będzie stwarzał szanse na przyszłość. Z drugiej strony, system transportowy źle zarządzany będzie generował koszty społeczne i środowiskowe ponoszone przez wszystkich – nie tylko jego użytkowników. Dlatego też wizja rozwoju systemu transportowego została oparta na strategii zrównoważonego transportu, transportu odpowiadającego potrzebom i aspiracjom Polaków, rozwijanego w sposób integrujący poszczególne gałęzie, ale z naciskiem kładzionym na zagadnienia związane z efektywnością funkcjonowania, bezpieczeństwem i ograniczeniami negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

PROJEKT POLITYKI TRANSPORTOWEJ PAŃSTWA OPRACOWAŁ ZESPÓŁ W SKŁADZIE:

Kierownik Projektu - prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Podsekretarz Stanu ds. Polityki Transportowej w Ministerstwie Infrastruktury, rkrystek@mi.gov.pl

Koordynator prac nad NPR 2007-2013 – dr Jarosław Pasek, Z-ca Dyrektora Departamentu Programowania i Strategii w Ministerstwie Infrastruktury, jpasek@mi.gov.pl

Szef Zespołu Redakcyjnego – prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski, Politechnika Warszawska, Wydział Inżynierii Lądowej, w.suchorzewski@il.pw.edu.pl

Członkowie:

- dr inż. Andrzej Brzeziński, Politechnika Warszawska, Wydział Inżynierii Lądowej, a.brzezinski@il.pw.edu.pl
- mgr inż. Jan Friedberg, Konsultant, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej w latach 2000 – 2001, jfriedberg@interia.pl

Autorzy ekspertyz zamówionych przez MI (specjalność/institucja/e-mail):

- mgr Ilona Buttler, *Bezpieczeństwo w transporcie*, Instytut Transportu Samochodowego, ibuttler@its.waw.pl
- prof. dr hab. Jan Burnewicz, *Prognoza zapotrzebowania na transport*, Uniwersytet Gdański, janbur@bg.univ.gda.pl

- dr Grzegorz Kaczor, *Transport drogowy (bez infrastruktury)*, Szkoła Główna Handlowa, Katedra Transportu, g.kaczor@c.hartwig.com.pl
- dr Dariusz Kaliński, *Transport lotniczy*, Szkoła Główna Handlowa, Katedra Transportu, dkalin@acn.waw.pl
- dr Andrzej Massel, *Transport kolejowy*, Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa, massel@cntk.pl
- prof. dr hab. Elżbieta Marciszewska, *Transport lotniczy*, Szkoła Główna Handlowa, Katedra Transportu, elzbieta.marciszewska@sgh.waw.pl
- dr Leszek Plewiński, *Transport morski*, Akademia Morska w Szczecinie, Zakład Nauk Ekonomicznych, leszekpl@euroafrica.com.pl
- prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki, *Transport miejski*, Politechnika Krakowska, Wydział Inżynierii Lądowej, andrzej@transys.wil.pk.edu.pl
- dr Ryszard Rolbiecki, *Transport wodny śródlądowy*, Uniwersytet Gdański, Katedra Polityki Transportowej, rychur@panda.bg.univ.gda.pl
- mgr inż. Stefan Sarna, *Infrastruktura transportu drogowego*, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ssarna@gddkia.gov.pl
- dr hab. inż. Wiesław Starowicz, *Transport miejski*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, starowicz@sitk.org.pl
- prof. dr hab. Krystyna Wojewódzka – Król, *Transport wodny śródlądowy*, Uniwersytet Gdański, Katedra Polityki Transportowej, krystyna@panda.bg.univ.gda.pl
- prof. dr hab. Leszek Mindur, *Transport intermodalny*, Szkoła Główna Handlowa, Katedra Transportu, pdebow@sgh.waw.pl
- dr hab. Jerzy Wronka, *Transport intermodalny*, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, jerzywronka@wp.pl

Konsultanci (specjalność/instytucja/e-mail):

- dr inż. Kazimierz Jamroz, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, kjamroz@pg.gda.pl
- dr Andrzej Kassenberg, *Zrównoważony rozwój transportu*, Fundacja „Instytut na rzecz Ekorozwoju”, a.kassenberg@ine-isd.org.pl
- dr inż. Lech Michalski, *Polityka regionalna*, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, michal@pg.gda.pl
- prof. dr hab. Wojciech Paprocki, *Transport kolejowy*, Szkoła Główna Handlowa, Katedra Transportu, wojciech@paprocki.pl
- dr inż. Joanna Żukowska, *Prognozy wypadków drogowych*, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, joanna@pg.gda.pl