



Spójna sieć połączeń drogowych do 2023 roku, szybsza i bardziej bezpieczna kolej, wspólny bilet na połączenia kolejowe, łatwiejszy dostęp do portów od strony lądu i morza, modernizacja śródlądowych dróg wodnych ze szczególnym uwzględnieniem Odry, przyjazna i ekologiczna komunikacja w miastach – to tylko niektóre cele projektu rządowej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w obszarze transportu.

Według resortu rozwoju, jednym z kluczowych zadań, które zdecyduje o powodzeniu Strategii jest rozwój transportu – drogowego, kolejowego, lotniczego, rzeczno i transportu publicznego.

STAN WYJŚCIOWY

W transporcie towarów dominują przewozy drogowe (84,1 proc.). Transport kolejowy ma jedynie 12,4 proc. udziału w rynku (w UE jest to odpowiednio 75,4% i 18%). Udział przewozów drogowych niepokojąco rośnie, ale kolejowy transport towarowy ma jednak duży potencjał do wzrostu m.in. dzięki unowocześnieniu infrastruktury. Barięą dla większego wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich jest głównie niedostateczna jakość oferty dla pasażerów. Wynika to m.in. niskiej prędkości, z jaką mogą poruszać się pociągi, stanu technicznego mniejszych dworców i niewystarczającego zintegrowania z innymi środkami transportu. W 2015 roku zaledwie kilka miast wojewódzkich było połączonych liniami kolejowymi o maksymalnej prędkości rozkładowej 160 km/h (np. Warszawa, Gdańsk, Poznań, Kraków). Blisko 32% długości eksploatowanych torów linii kolejowych stanowią tory z maksymalną prędkością rozkładową od 120 do 160 km/h.

Mamy coraz więcej dróg ekspresowych i autostrad, ale ich sieć nie obejmuje wszystkich miast wojewódzkich. Ich gęstość jest dużo niższa niż w innych krajach UE.

Nie mamy sieci śródlądowych dróg wodnych. Długość śródlądowych dróg wodnych

MR o transporcie i gospodarce morskiej

Utworzono: wtorek, 20, wrzesień 2016 12:06

od 2000 r. spada i w 2014 r. wynosiła zaledwie 365,5 km. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2014 r. spełniało w Polsce 5,9% długości dróg wodnych (214 km).

Wykorzystanie żeglugi śródlądowej, zarówno w przypadku pasażerów, jak i towarów wynosi poniżej 1%, tj. znacząco mniej niż wynosi średnia unijna.

Dobrze radzą sobie polskie porty, których rola gospodarcza w basenie Morza Bałtyckiego stopniowo rośnie. Największe znaczenie pod względem wielkości przeładunków mają porty w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie – Świnoujściu. W 2011 r. obroty ładunkowe polskich portów wyniosły ok. 57,7 mln ton, i wzrosły do 2014 r. o ponad 19%, osiągając ok. 68,7 mln ton.

Choć polskie porty znacząco inwestują w modernizację swojej infrastruktury, to nadal wymagają poprawy dostępu od strony lądu i morza. Niezbędne jest zwłaszcza powiązanie poszczególnych portów z siecią kolejową, a także w wybranych przypadkach również z siecią transportu rzeczno-

Projekt strategii przewiduje trzy kierunki działań w obszarze transportu:

- budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej,
- większy udział ekologicznych środków transportu w miastach,
- lepsze wykorzystanie pieniędzy publicznych na transport.

Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa (rok bazowy)	Wartość pośrednia (rok 2020)	Wartość docelowa (rok 2030)	Źródło danych
Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	90 (2015)	350 (2023)	Wartość zostanie ustalona na podstawie badania ewaluacyjnego	KPK
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP S.A.	km/h	27 (2015)	40 (2023)	j.w.	KPK
Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich	szt.	159,4 (bez metra) (2015)	226,8 (2020)	j.w.	GUS
		166,8 (z metrem) (2015)	Do wyliczenia w trakcie ewaluacji	j.w.	GUS
Długość śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym	km	214 (2014)		1186,1 (2030)	GUS/M GMIŻŚ

KOLEJ

Realizacja „Krajowego Programu Kolejowego”, dzięki któremu do 2023 r. wszystkie stolice województw będą połączone liniami kolejowymi o średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich min. 100 km/h. Na wykonanie zadań programu zostanie przeznaczony około 67,5 mld zł, w tym z budżetu państwa 22,3 mld zł. Projekt „Wspólny Bilet”, który umożliwi zakup jednego biletu na cały przejazd koleją (wszystkie pociągi łączące punkt odjazdu z punktem przyjazdu), niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika.

DROGI

Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, który zapewni budowę najważniejszych dróg ekspresowych, autostrad i obwodnic. Po roku 2023 kolejne inwestycje pozwolą dokończyć budowę sieci dróg ekspresowych i autostrad (m.in. A1, S3, S19 i S7) w relacjach południe – północ, wschód – zachód. Zakończenie budowy ostatniej inwestycji z programu nastąpi do końca 2025 r. Wdrożenie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, czyli systemu teleinformatycznego umożliwiającego zarządzanie ruchem na sieci dróg krajowych i wspierającego zarządzanie drogami.

TRANSPORT RZECZNY I GOSPODARKA MORSKA

Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), dzięki któremu powstanie infrastruktura zapewniająca dostęp do portów od strony lądu i morza. Chodzi m.in. o inwestycje drogowe (np. dokończenie budowy

MR o transporcie i gospodarce morskiej

Utworzono: wtorek, 20, wrzesień 2016 12:06

ciągów autostrady A1, czy też dróg ekspresowych S3, S7), kolejowe, a także dotyczące infrastruktury portowej.

Rozwój sektora żeglugi śródlądowej to kompleksowy projekt obejmujący nie tylko inwestycje infrastrukturalne na Odrze (np. likwidacja wąskich gardeł, przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va) i Wiśle, ale także kształcenie kadr żeglugi śródlądowej i budowę odpowiedniej floty. Celem projektu jest wzrost udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarów w Polsce i rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi.

Przykładowo, ze środków Programu Infrastruktura i Środowisko na Odrze i Kanale Gliwickim zostanie zrealizowanych 12 inwestycji, których całkowity koszt wynosi około 1,74 mld zł, a dofinansowanie z UE około 1,1 mld zł. Inwestycje mają zostać zakończone do 2023 roku. Polska będzie również ubiegać się w Europejskim Banku Inwestycyjnym o dofinansowanie projektów na Odrze z tzw. Planu Junckera. Chodzi o budowę kaskady odcinka Odry swobodnie płynącej – od Brzegu Dolnego do ujścia Nisy Łużyckiej w co najmniej IV klasie żeglowości (łącznie koszt 11 mld zł), budowę Kanału Śląskiego (11 mld zł) i budowę stopnia wodnego Malczyce (619 mln zł).

TRANSPORT PUBLICZNY

Wdrożenie kompleksowego programu rozbudowy transportu publicznego szynowego i ekologicznego (np. autobusy elektryczne) we wszystkich miastach wojewódzkich (do roku 2030).

Źródło: MR