Raport BŚ o polskiej polityce transportowej

Utworzono: środa, 13, kwiecień 2011 08:40 Redakcja - edroga.pl



Pomimo postępów poczynionych w ostatnich latach, polski transport lądowy nadal stoi wobec licznych wyzwań, które mogą stać się przeszkodą w osiągnięciu trwałego i zrównoważonego wzrostu oraz dalszej konwergencji z Unią Europejską – podkreślają eksperci Banku Światowego w raporcie „Polska. Dokument dotyczący polityki transportowej - W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego”. Zaznaczają też, że w ciągu ostatnich kilku lat w Polsce dokonano znaczących inwestycji, szczególnie w infrastrukturę sektora drogowego, jednak według Światowego Forum ekonomicznego oraz wskaźnika logistyki (ang. Logistics Performance Index), badanego przez Bank Światowy, nadal jesteśmy krajem o słabej jakości infrastruktury transportowej. Inwestycje w sektorze drogowym są obecnie finansowane głównie ze środków pożyczkowych. Zdaniem ekspertów polityka niskich opłat za użytkowanie dróg przyczynia się do ich szybszego zużycia oraz wyższych kosztów utrzymania i zarządzania siecią drogową.

W Raporcie Banku Światowego zaznaczono, że szybsze osiągnięcie trwałego i zrównoważonego rozwoju w sektorze transportu wymaga obecnie pilnych zmian w planowaniu wydatków oraz systemu zachęt dla podstawowych gałęzi transportu. Wyrażono też obawę, że potrzeba realizacji obecnego programu inwestycyjnego oraz dostępność finansowania z Unii Europejskiej mogą jednak ograniczać motywację do natychmiastowego wdrożenie niezbędnych usprawnień i reform. Polska powinna do roku 2015 w pełni wykorzystać środki UE dostępne w ramach bieżącej perspektywy finansowej, dlatego nadała wysoki priorytet realizacji swojego programu inwestycyjnego. Jednak dalsze odkładanie niezbędnych reform sektora spowodowałoby pogorszenie stanu istniejącej sieci, powodując, że potrzeby w zakresie remontów i odtwarzania sieci drogowej byłyby po roku 2015 znacznie większe. W opinii BŚ w Polsce zrównoważony rozwój transportu wymagałby znaczącej poprawy konkurencyjności sektora kolejowego. Kolej odciążyłaby ruch na

Phoca PDF

sieci drogowej, szczególnie w zakresie ciężkich i długodystansowych przewozów towarowych, redukując przez to potrzeby utrzymaniowe oraz z modernizacyjne sektora drogowego.

W porównaniu z innymi krajami UE stan techniczny infrastruktury w Polsce wywiera większy wpływ na jej funkcjonowanie. Polska zajmuje 30 miejsce na 130 krajów w rankingu indeksu logistycznego (Logistics Performance Index - LPI). Polska zajmuje bardzo wysoką pozycję pod względem terminowości dostaw, lecz dopiero 43 miejsce pod względem infrastruktury handlu i transportu. To najgorszy wynik na sześć wskaźników badanych przez LPI. Co więcej, pod względem infrastruktury Polska odstaje od większości krajów UE-15, jak również kilku innych nowych członków, co wyraźnie wskazuje na pilną potrzebę poprawy jakości infrastruktury handlowej i transportowej.

Ogółem polska sieć drogowa składa się z 258,910 km dróg, w tym 663 km autostrad, 17,859 km dróg krajowych, 28,455 km regionalnych oraz 211,934 km lokalnych. Władze samorządowe (wojewódzkie, powiatowe i gminne) są odpowiedzialne za 93% całej sieci drogowej, podczas gdy władza centralna nadzoruje jej pozostałą część (drogi krajowe i autostrady). Drogi należące do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) obejmują 4,816 km. Cała sieć drogowa jest rozproszona, a jej gęstość i dostępność znacznie odbiega od standardów unijnych. Gęstość polskiej sieci drogowej wynosi około 65,4 km na 100 km^2 wszystkich dróg, co stanowi mniej więcej połowę poziomu w państwach UE-15 – 111,8. Po wyłączeniu dróg gminnych, gęstość wynosi zaledwie 12,3 km na 100 km^2, znacznie mniej niż średnia państwa UE-15 na poziomie 43,3. Dostępność wynosi około 5,4 km na 1000 mieszkańców, co stanowi mniej więcej połowę średniej krajów UE-15, tj. 9,5. Po wyłączeniu dróg lokalnych poziom dostępności spada do 1 km na 1000 mieszkańców, czyli jednej czwartej poziomu UE-15 – 3,7. Gęstość sieci autostrad jest wyjątkowo niska w porównaniu do innych państw europejskich. W 2007 roku długość autostrad i dróg ekspresowych wynosiła odpowiednio 674 km i 294 km, co stanowi 5,7% krajowej sieci drogowej i około 0,25% wszystkich dróg publicznych. Autostrady stanowią w Polsce zaledwie 0,2% całej sieci, podczas gdy w Republice Czeskiej udział ten wynosi 0,5%, a na Węgrzech prawie 3,5%.

Jakość sieci drogowej jest poniżej standardów międzynarodowych. Światowe Forum Gospodarcze ocenia jakość polskiej infrastruktury drogowej na 2 w skali od 1 (niedostatecznie rozwinięta) do 7 (rozległa i efektywna). Co więcej, większa część polskich dróg jest przystosowana do ruchu pojazdów jedynie o nacisku 8-10 t/oś, podczas gdy unijny standard to 11,5 t/oś. Na początku 2009 roku zaledwie 2,191 km polskich dróg spełniało standard UE, z czego połowa znajduje się wzdłuż korytarzy TEN-T. Z uwagi na fakt, że ciężarówki o ładowności 11,5 /oś zostały dopuszczone do ruchu po drogach tranzytowych, konieczna jest poprawa nośności dróg, aby zapobiec ich przyspieszonej degradacji.

W raporcie BŚ zaznaczono, że najpoważniejsze wyzwanie, przed jakim stoją nasze instytucje sektora drogowego, polega na przeniesieniu akcentu z zapewnienia dostępu do infrastruktury na spełnianie potrzeb jej użytkowników. W obecnym

Phoca PDF

systemie instytucjonalnym sektor drogowy postrzegany jest jako zbiór zasobów infrastrukturalnych, które rozwija się lub utrzymuje według parametrów fizycznych, takich jak długość czy stan techniczny. Ponadto, przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych nie jest zawsze wymagane ilościowe przeanalizowanie kosztów społecznych czy kosztów użytkowników, poza nielicznymi projektami modernizacyjnymi czy współfinansowanymi z UE. Tymczasem unijny dokument strategiczny „A Sustainable Future of Transport" (czerwiec 2009) kładzie nacisk na optymalizację powiązań między sieciami transportu, zastępując nią dotychczasowe podejście oparte na zapewnieniu odpowiednich parametrów fizycznych posiadanych zasobów drogowych. Wymieniona strategia zaleca, aby planowanie inwestycji transportowych koncentrowało się na ich wpływie na użytkowników dróg, a więc na zarządzaniu natężeniem ruchu i zapobieganiu stratom czasu użytkowników korzystających z korytarza lub z sieci. Innymi słowy, przyszłość polityki transportowej leży w spojrzeniu na infrastrukturę drogową, jako na usługę świadczoną użytkownikom dróg tak, aby zaspokoić ich potrzeby przewozowe. W kontekście decyzji inwestycyjnych oznacza to zrównoważenie potrzeb sieci z potrzebami użytkowników w celu zagwarantowania maksymalnej efektywności obsługi. Na przykład, wąskie gardła, które użytkownicy dotkliwie odczuwają obecnie, nie mogą się pojawiać w statycznych mapach czy badaniach sieci drogowej.

Nadrzędnym celem sektora drogowego jest zapewnienie efektywnego przemieszczania osób i towarów przy wykorzystaniu dobrej infrastruktury drogowej, przy odpowiednim poziomie opłat drogowych oraz odpowiednim utrzymaniu infrastruktury. Dlatego Bank Światowy w swoim raporcie, poza zdiagnozowaniem sytuacji, przygotował również rekomenduje dotyczące: poprawy jakości usług dla użytkowników, poprawy planowania oraz efektywności zarządzania i eksploatacji infrastruktury, zapewnienia adekwatności, efektywności oraz stabilności finansowania, oraz minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko.

Raport „Polska. Dokument dotyczący polityki transportowej - W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego" (Report Nr 59715-PL, luty 2011 r.) został przygotowany przez zespół Banku Światowego w składzie: Vickram Cuttaree (Sr. Infrastructure Economist and Task Team Leader), Vasile Olievschi (Lead Railway Specialist, ECSS5), Jung Eun (Jen) Oh (Transport Economist, ECSS5), Jukka-Pekka Strand (Financial Analyst, ECSS5), Patricio Marquez (Lead Health Specialist, ECSH1), Anita Shrestha (Operations Analyst, ECSS5), Radosław Czapski (Operations Officer, ECSSD), Jarosław Giemza (konsultant) Richard Podolske (konsultant) i Borislava Mircheva (konsultant).

Phoca PDF