

**WIZJA STRUKTURY TRANSPORTU  
ORAZ ROZWOJU SIECI  
TRANSPORTOWYCH DO ROKU 2033  
ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM OBECNYCH  
PLANÓW INWESTYCYJNYCH GDDKIA**

*Waldemar Kuryłowicz*

## SPIS TREŚCI:

<b>STRESZCZENIE .....</b>	<b>5</b>
<b>1. OBECNY STAN INFRASTRUKTURY .....</b>	<b>6</b>
1.1. Autostrady i drogi ekspresowe.....	6
1.1.1. Statystyka .....	6
1.1.2. Układ kierunkowy autostrad i dróg ekspresowych.....	6
1.1.3. Drogowe Korytarze Transportowe - Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN).....	7
1.1.4. Ruch drogowy .....	7
1.2. Koleje dużych prędkości.....	8
1.3. Lotniska ponadregionalne.....	9
1.4. Porty i terminale promowe .....	9
1.5. Szlaki śródlądowe ponadregionalne .....	10
1.6. Gazociągi ogólnokrajowe i międzynarodowe.....	10
1.7. Rurociągi ogólnokrajowe i międzynarodowe .....	11
<b>2. STAN INFRASTRUKTURY DO 2013/2015 .....</b>	<b>11</b>
2.1. Autostrady i drogi ekspresowe.....	11
2.2. Koleje dużych prędkości.....	15
2.3. Sieć terminali transportu kombinowanego, wariant pożądaný w 2015 r. ....	16
2.4. Lotniska ponadregionalne, wariant pożądaný w 2015 r. ....	17
2.5. Szlaki śródlądowe ponadregionalne, wariant pożądaný w 2015 r. ....	17
2.6. Porty i terminale promowe, wariant pożądaný w 2015 r. ....	17
2.7. Gazociągi i rurociągi .....	18
<b>3. WIZJA INFRASTRUKTURY W 2033 ROKU.....</b>	<b>18</b>
3.1. Scenariusze rozwojowe .....	18
3.2. Rozwój wg aktualnych trendów.....	18
3.2.1. Autostrady i drogi ekspresowe.....	19
3.2.1.1. Rozwój wg aktualnych trendów/prosamochodowy.....	19
3.2.1.2. Trochę historii.....	20
3.2.1.3. Założenia wyjściowe do prognozowania rozwoju.....	20
3.2.1.4. Tempo rozwoju PKB.....	21
3.2.1.5. Prognozy ruchu drogowego wg firmy Scott Wilson dla GDDKiA .....	22
3.2.1.6. Autostrady i drogi ekspresowe w 2033 roku.....	23
3.2.1.7. Autostrady a drogi ekspresowe.....	24
3.2.1.8. Połączenia autostrad i dróg ekspresowych z sąsiednimi krajami w 2033 r. ....	25
3.2.2. Inne rodzaje transportu .....	25
3.2.2.1. Koleje dużych prędkości.....	25
3.2.2.2. Lotniska ponadregionalne.....	25
3.2.2.3. Pozostałe rodzaje transportu.....	25
3.3. Rozwój przyjazny środowisku.....	26
3.3.1. Przykład Strategicznego Studium dla drogi ekspresowej VIA BALTICA w Korytarzu TEN na odcinku Budzisko-Warszawa .....	26
3.3.2. Przykład inwentaryzacji – autostrada A2 Nowy Tomysł-Świecko .....	26
3.3.3. Przykład przejścia dla zwierząt na autostradzie A2 – odcinek Konin-Koło .....	26
3.4. Rozwój w przypadku skokowego wzrostu cen paliw i energii.....	27
<b>MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE WYKORZYSTANE W EKSPERTYZIE .....</b>	<b>27</b>
<b>ZAŁĄCZNIK 1: ODPOWIEDZI NA PYTANIA .....</b>	<b>28</b>



### Streszczenie

Ekspertyza obejmuje trzy stany rozwoju infrastruktury transportowej, w trzech horyzontach czasowych:

- **stan obecny,**
- **rozwój do 2013–2014,**
- **wizję w 2033 roku.**

Każdy z horyzontów opisuje :

- **autostrady i drogi ekspresowe,**
- **koleje dużych prędkości,**
- **lotniska ponadregionalne,**
- **porty morskie – porty i terminale promowe,**
- **szlaki śródlądowe ponadregionalne,**
- **rurociągi i gazociągi ogólnokrajowe i międzynarodowe.**

**Stan obecny** opisano i oceniono na podstawie dostępnych publikacji Ministerstwa Transportu oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

**Rozwój infrastruktury transportowej do 2013–2015 roku** opisano i oceniono na podstawie strategii, programów i planów opracowanych w ww. instytucjach odpowiedzialnych za infrastrukturę oraz na podstawie ocen własnych.

**Wizję struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033** opracowano w trzech scenariuszach rozwojowych:

- **rozwój wg aktualnych trendów/ pro-samochodowy,**
- **rozwój przyjazny środowisku,**
- **rozwój przy skokowym wzroście cen paliw i energii.**

**Rozwój wg aktualnych trendów** należy utożsamiać z rozwojem prosamochodowym. Dowodem tego są statystyki rozwoju motoryzacji i przewozów towarowych i pasażerskich w 25 krajach Unii Europejskiej z ostatnich dziesięciu lat.

**Rozwój przyjazny środowisku** nie spowoduje:

- **zmian strukturalnych w transporcie towarów i pasażerów,**
- **ograniczenia programów budowy autostrad i dróg ekspresowych,**

natomiast wymusi na inwestorach szczególną ochronę obszarów Natura 2000, co spowoduje wzrost kosztów budowy w granicach 20–30%.

**Skokowy wzrost cen paliw i energii** zahamuje rozwój gospodarczy, a tym samym ograniczy rozwój infrastruktury.

## 1. Obecny stan infrastruktury

### 1.1. Autostrady i drogi ekspresowe

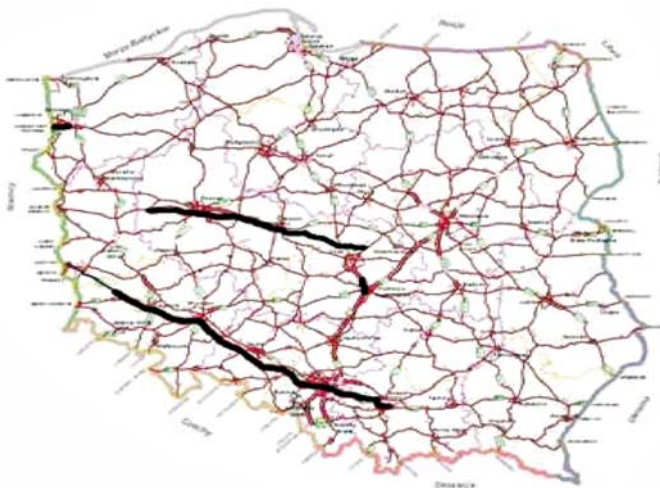
#### 1.1.1. Statystyka

Drogi krajowe razem	18 300 km
w tym:	
drogi krajowe zamiejskie	16 740 km
drogi krajowe miejskie	1 560 km
w tym:	
autostrady	670 km
ekspresowe	320 km
drogi dwujezdniowe	800 km

#### Problemy:

przepustowość/ zatłoczenie,  
nośność nawierzchni 115 KN/oś.

Autostrady i drogi ekspresowe w 2007 roku.



#### 1.1.2. Układ kierunkowy autostrad i dróg ekspresowych

Układ kierunkowy autostrad i dróg ekspresowych określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r.

#### Orientacyjna długość:

autostrad	2100 km
sróg ekspresowych	5000 km

Autostrady A1, A2, A4, A8 i A18, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. będą budowane i eksploatowane jako autostrady płatne.

Rząd rozważa wprowadzenie odpłatności na drogach ekspresowych.

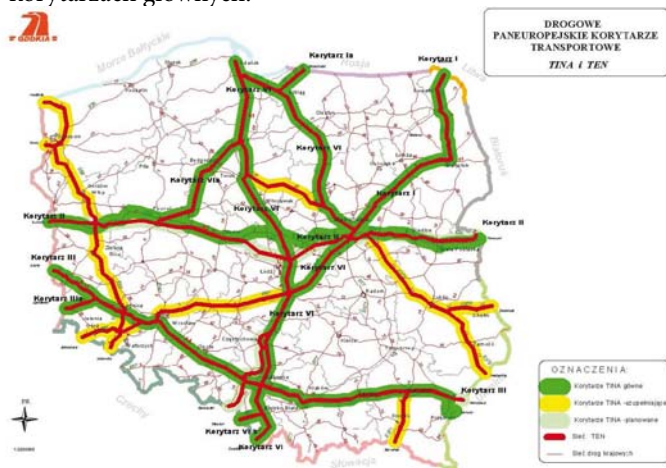
### 1.1.3. Drogiwe Korytarze Transportowe – Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN)

Istotnym faktem dla rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych jest ustalenie Korytarzy Transportowych.

W ramach projektu TINA ustalono, że w Polsce do sieci TEN zalicza się drogi leżące w korytarzach głównych (*backbone network*) i sieć dodatkową.

Łączna długość sieci TEN wynosi ok. 4500 km.

W latach 2004–2006 i 2007–2013 środki unijne mogą być przeznaczane tylko na inwestycje drogowe w korytarzach głównych.



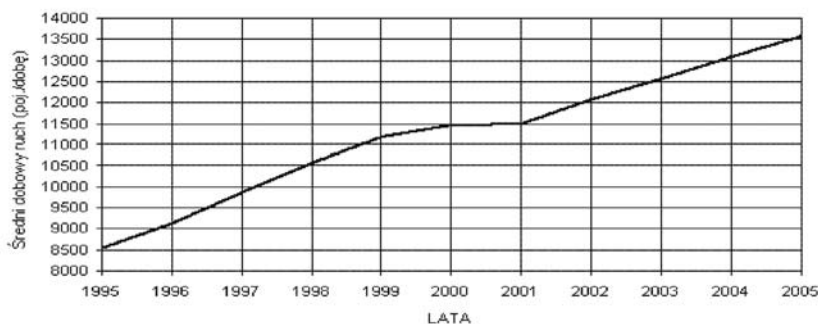
### 1.1.4. Ruch drogowy

Ruch drogowy na drogach krajowych i wojewódzkich mierzony jest od 1965 r., co pięć lat, w tzw. pomiarze generalnym ruchu (GPR).

Średni dobowy ruch (SDR) mierzony w GPR jest podstawą do modelowania ruchu w prognozach rozwoju ruchu drogowego.

Rozwój ruchu na drogach międzynarodowych, istotny dla planowania autostrad i dróg ekspresowych pokazano na poniższym wykresie.

Rozwój ruchu na drogach międzynarodowych w latach 1995-2005

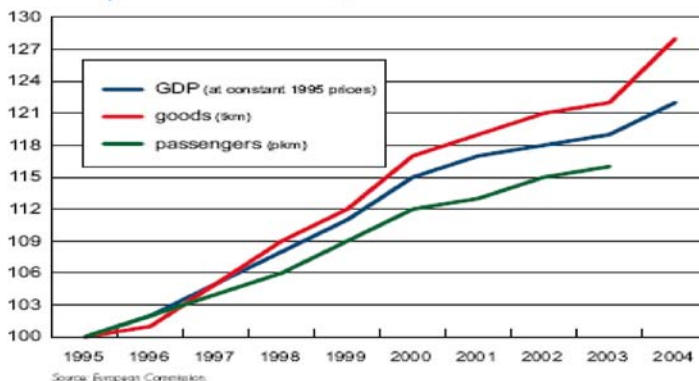


Ruch drogowy jest wrażliwy na kryzysy paliwowe, gospodarcze i polityczne. Zakłócenie wzrostu ruchu w latach 1999–2001 jest wynikiem kryzysu rosyjskiego.

Rozwój ruchu pasażerskiego i towarowego jest ściśle skorelowany z rozwojem PKB. Potwierdzają to statystyki 25 krajów Unii Europejskiej w latach 1995–2004.

Ewolucja PKB i transportu towarów oraz pasażerów w latach 1995–2004 w 25 krajach UE.

1.2 Transport Growth in EU 25, Evolution 1995-2004

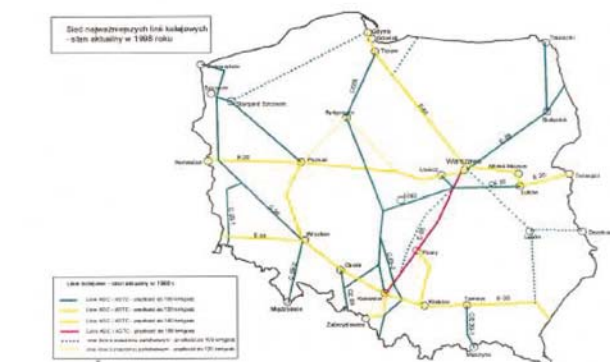


## 1.2. Koleje dużych prędkości

Jedynie linia Warszawa–Katowice jest dostosowana do prędkości 160 km/h. W latach 2004–2007 planowano zmodernizować ze środków unijnych linie:

- Warszawa–Łódź,
- Warszawa–Działdowo,
- Warszawa–Białystok.

Stan najważniejszych linii kolejowych.



### 1.3. Lotniska ponadregionalne

Porty lotnicze w 2003 roku, w tym:

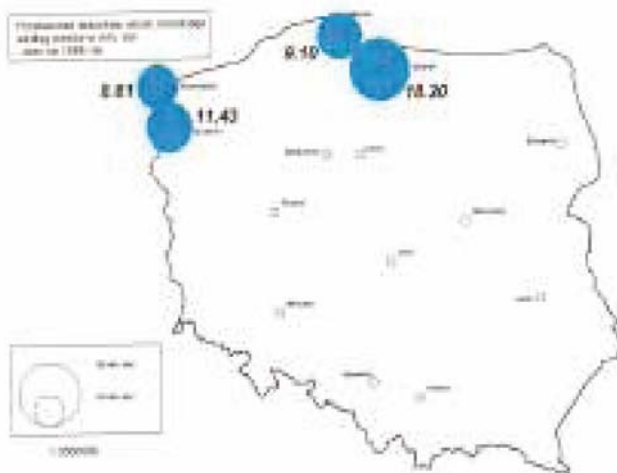
- Port magistralny w Warszawie
- Porty główne w Pyrzowicach, Balicach, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie, Gdańsku i Rzeszowie pokazano na poniższej mapie.

Brak jest decyzji o budowie nowego portu magistralnego w okolicach Warszawy (Mszczonów, Modlin).



### 1.4. Porty i terminale promowe

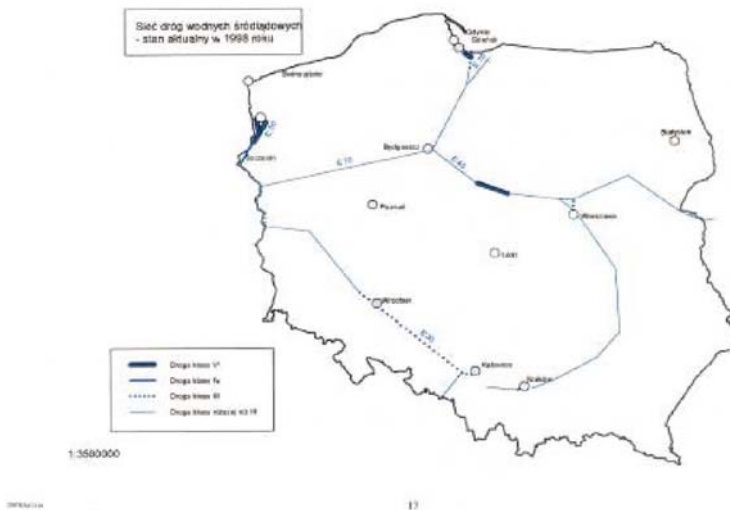
Przeładunek ładunków obrotu morskiego w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.





### 1.5. Szlaki śródlądowe ponadregionalne

Sieć dróg wodnych śródlądowych.

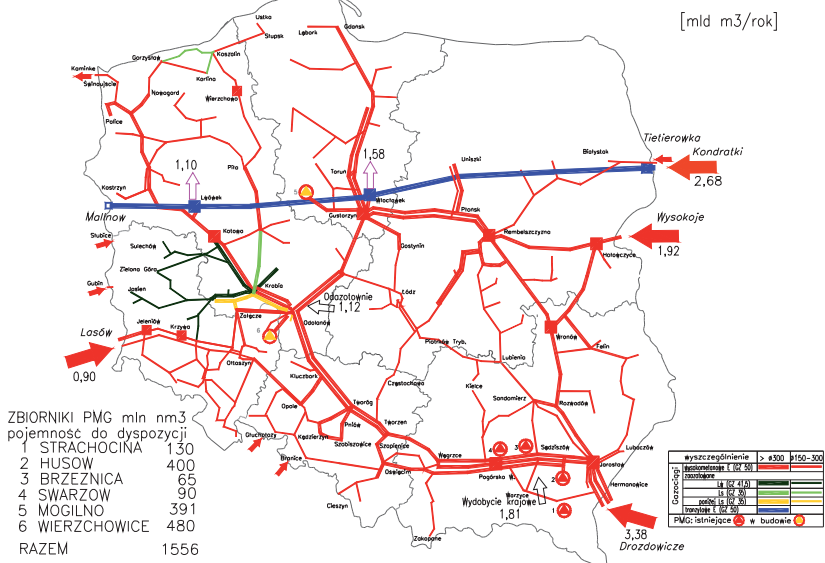


### 1.6. Gazociągi ogólnokrajowe i międzynarodowe

Krajowy system przesyłowy.

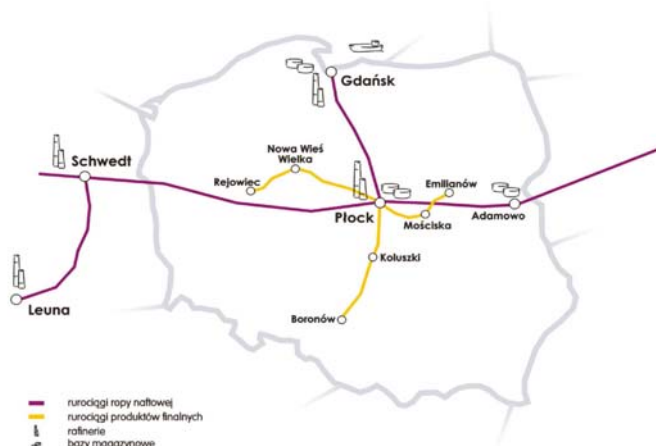
KRAJOWY SYSTEM PRZESYŁOWY – realizacja dostaw gazu do systemu GZW w 2004 r.

[mld m<sup>3</sup>/rok]



## 1.7. Rurociągi ogólnokrajowe i międzynarodowe

Rurociągi ogólnokrajowe i międzynarodowe.

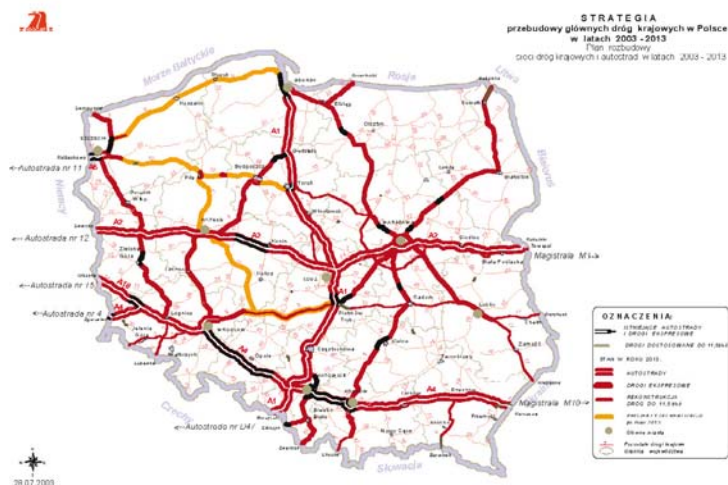


## 2. Stan infrastruktury do 2012/2015 roku

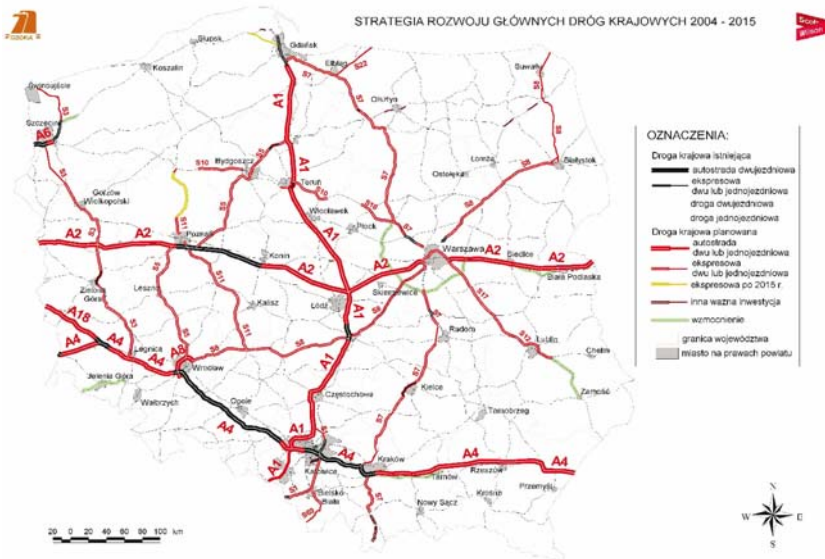
### 2.1. Autostrady i drogi ekspresowe

W latach 2003–2007 opracowano szereg strategii i programów rozwoju sieci dróg krajowych do 2012/2015 roku:

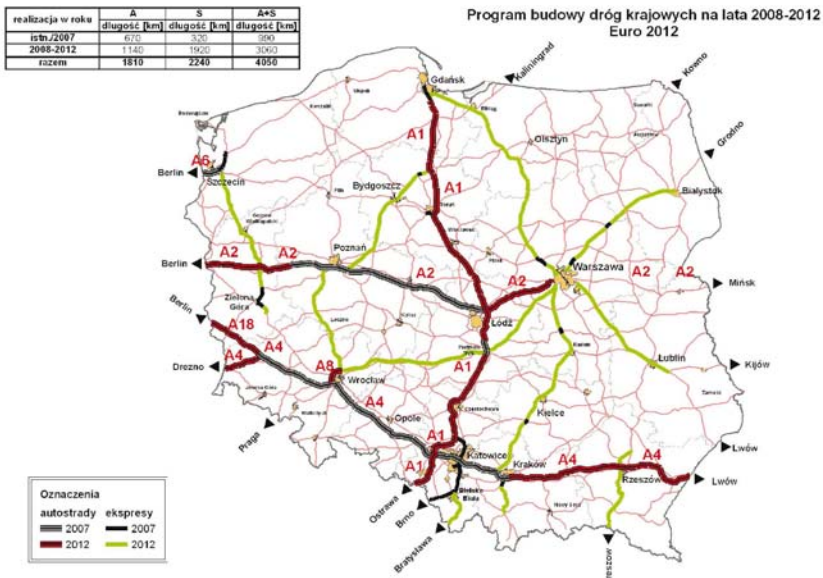
Strategia przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce w latach 2003–2013 (GDDKiA +MT7).



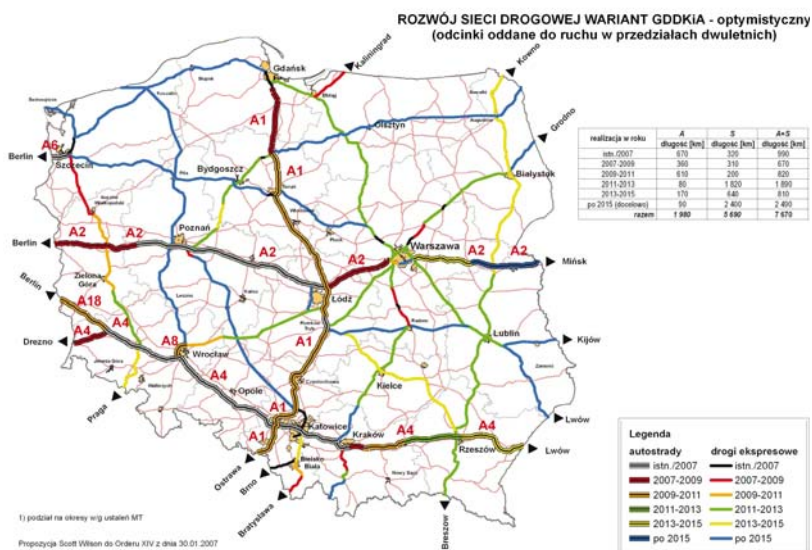
Strategia rozwoju głównych dróg krajowych w latach 2004–2015 (Scott Wilson dla GDDKiA i MT7).



Rządowy program przebudowy dróg krajowych w latach 2008–2012 EURO 2012 (GDDKiA + MT7).



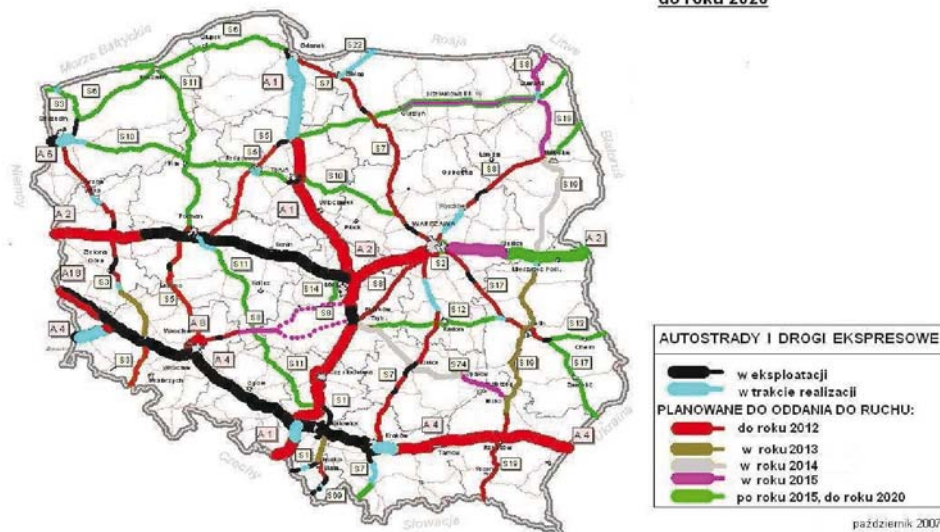
Rozwój sieci drogowej do 2015 i po 2015 r., wariant optymistyczny (GDDKiA).



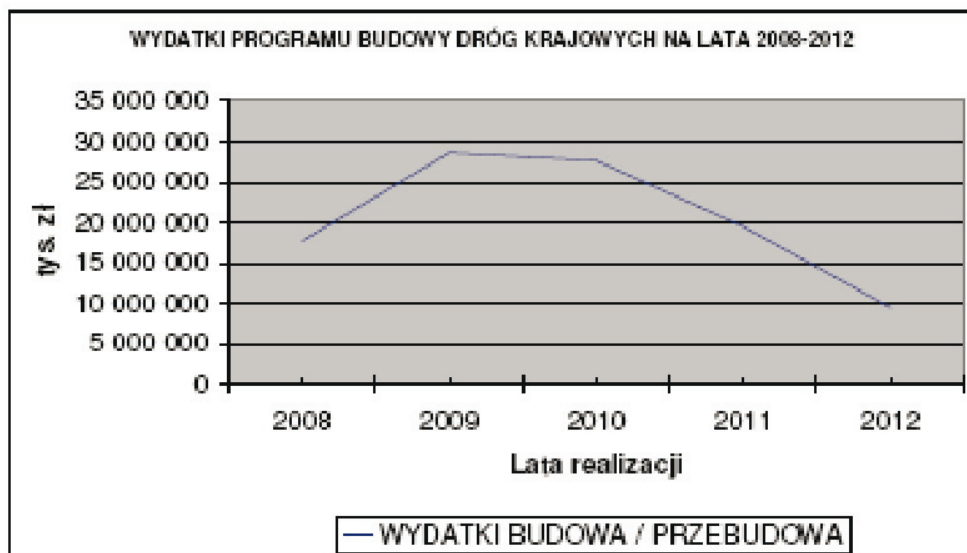
Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012 i do 2020 (GDDKiA).



**PROGRAM DBUDOWY DRÓG KRAJOWYCH  
NA LATA 2008 - 2012  
do roku 2020**



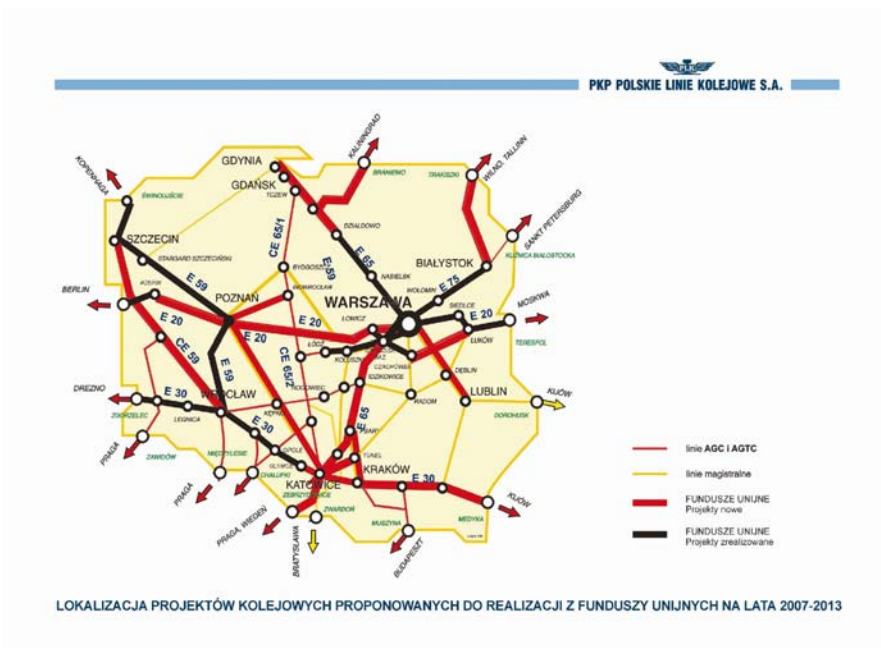
Wszystkie powyższe strategie i programy były opracowane metodą historycznego planowania i przedstawiają życzeniowy/nakazowy rozwój autostrad i dróg ekspresowych bez analizy efektywności ekonomicznej, możliwości finansowych budżetu państwa i możliwości wykonawczych przedsiębiorstw. Najprostszym dowodem nierealności tych programów jest poniższy wykres nakładów na realizację tzw. Programu EURO 2012. Co roku są poważne trudności z realizacją planu wydatków na poziomie 9–10 miliardów, a w programie przewiduje się wydatki trzykrotnie większe przez najbliższe cztery lata, aby w 2012 roku zejść poniżej 10 miliardów. W żadnym kraju nie ma wykonawców, którzy zainwestowaliby ogromne środki w rozwój swoich przedsiębiorstw na tak krótki okres. Ponadto nie uwzględniono realiów przygotowania procesu inwestycyjnego.



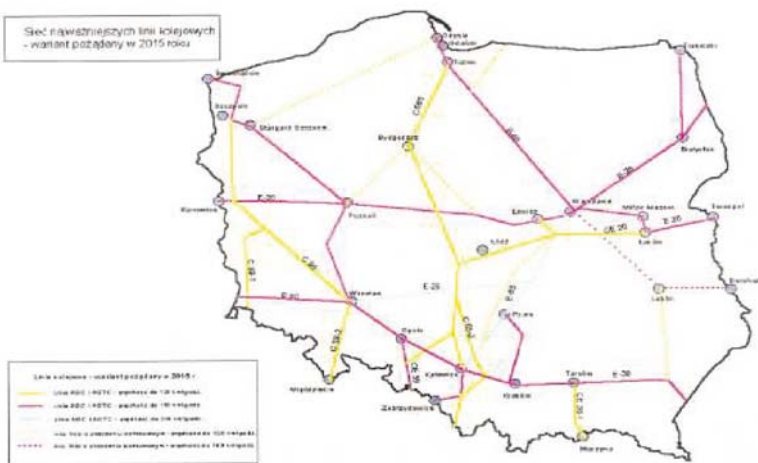
Wyjątkiem była strategia opracowana przez międzynarodowy zespół firmy Scott Wilson. Przy jej opracowaniu wykorzystano oprogramowanie systemu EMME 2 do modelowania ruchu drogowego i oprogramowanie systemu HDM4 do oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć inwestycyjnych. Przeprowadzono również analizy wrażliwości proponowanego programu inwestycyjnego przy założeniu obniżonych prognoz ruchu. Wydatki były rozłożone na okres 12 lat i nie przekraczały 11–12 miliardów rocznie.



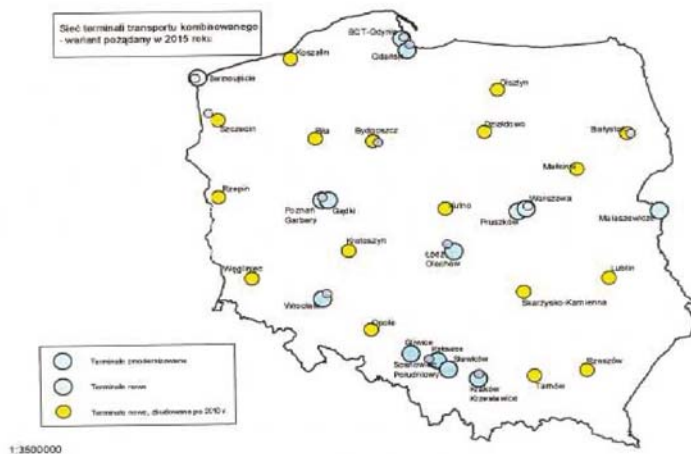
## 2.2. Koleje dużych prędkości



Sieć najważniejszych linii kolejowych, wariant pożądany w 2015 roku.



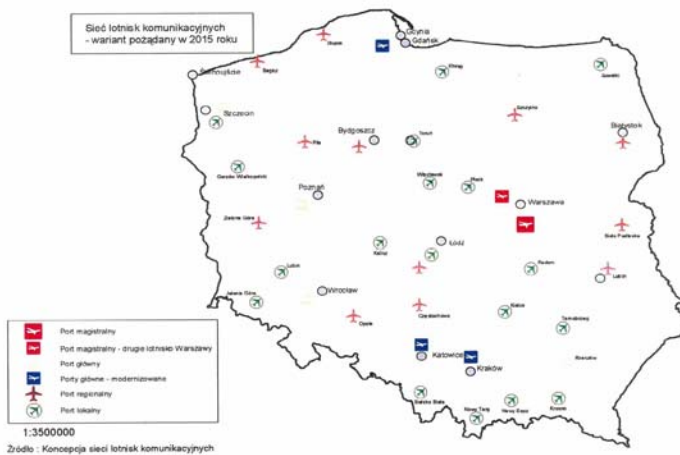
### 2.3. Sieć terminali transportu kombinowanego, wariant pożądany w 2015 r.



273

85

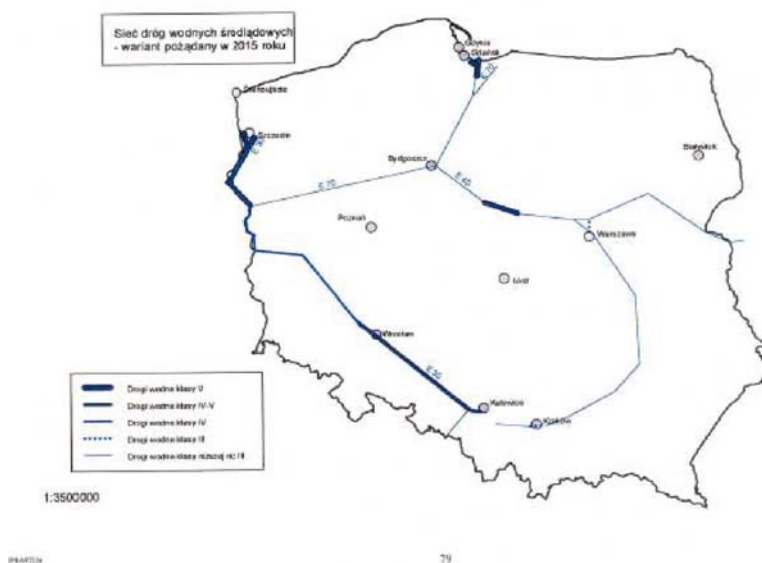
### 2.4. Lotniska ponadregionalne, wariant pożądany w 2015 r.



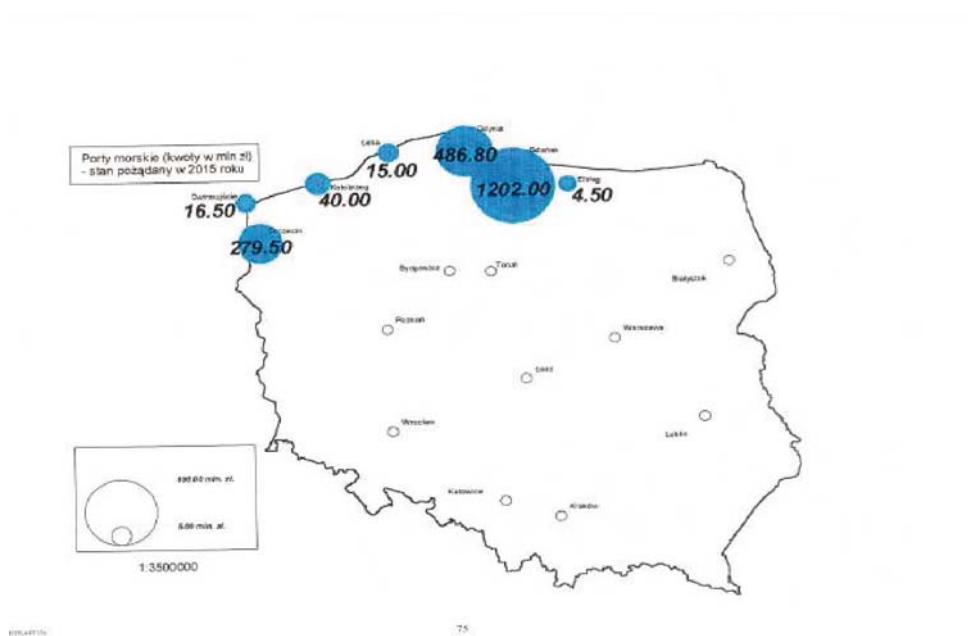
DPRASZCIN

67

## 2.5. Szlaki śródlądowe ponadregionalne, wariant pożądany w 2015 r.



## 2.6. Porty i terminale promowe, wariant pożądany w 2015 r.





## 2.7. Gazociągi i rurociągi

Nie przewiduje się poważniejszych zmian w infrastrukturze gazociągów i rurociągów. Będzie kontynuowana budowa Gazoportu w Świnoujściu. Można liczyć na rozpoczęcie budowy rurociągu Odessa–Brody–Gdańsk.

## 3. Wizja infrastruktury w 2033 roku

### 3.1. Scenariusze rozwojowe:

- rozwój wg aktualnych trendów,
- rozwój prosamochodowy,
- rozwój przyjazny środowisku,
- rozwój w przypadku skokowego wzrostu cen paliw i energii.

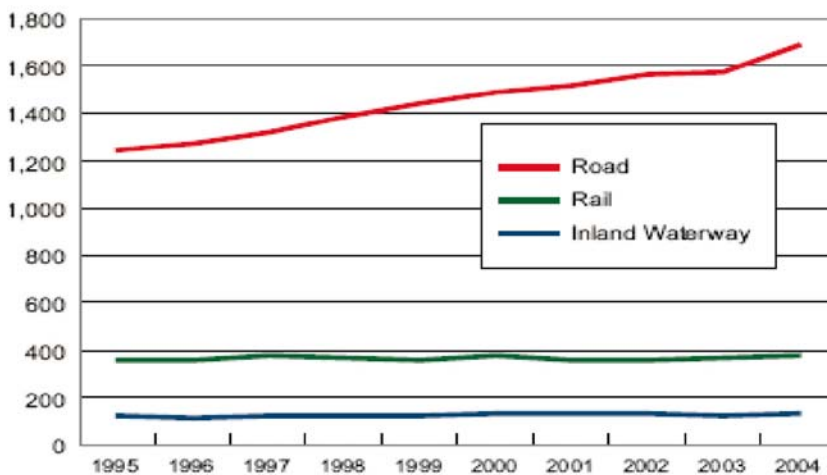
### 3.2. Rozwój wg aktualnych trendów

- Aktualne trendy należy ekstrapolować do 2033 roku.
- Akceptuje się trendy i politykę rozwoju transportu opisane w *Polityce Transportowej Państwa na lata 2005–2025*.

Poniższe statystyki uzasadniają przyjęcie scenariusza wg aktualnych trendów, co jest równoznaczne z akceptacją scenariusza prosamochodowego.

Rozwój przewozów towarów transportem lądowym w 25 krajach UE w latach 1995–2004.

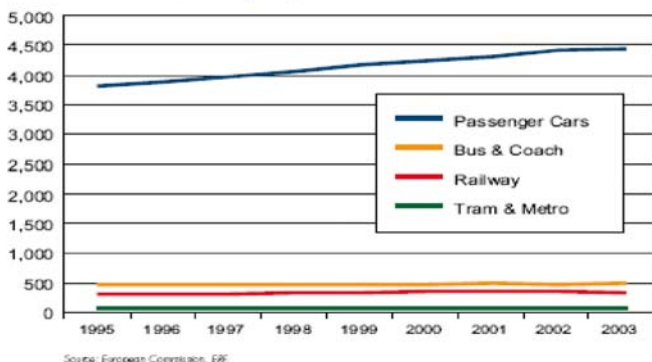
5.6 Performance by mode for inland freight transport in EU 25 - 1995-2004 (billion tkm)



Source: European Commission.

Rozwój przewozów wg środków transportu w 25 krajach UE w latach 1995–2003.

6.2 Evolution of passenger transport by mode in EU-25 - 1995-2003 (billion pkm)



Dotychczasowe próby rozwoju innych środków transportu zalecanego przez władze unijne nie znajdują praktycznych i znaczących wdrożeń.

Pod koniec dwudziestego wieku Francja uznawała za nieekonomiczny rozwój kolei, w szczególności dla transportu towarów

### 3.2.1. Autostrady i drogi ekspresowe

#### 3.2.1.1. Rozwój wg aktualnych trendów / prosamochodowy

Rozwój wg aktualnych trendów należy utożsamiać z rozwojem prosamochodowym.

W Polsce przypada 314 samochodów osobowych/1000 mieszkańców. Należy oczekiwać, że społeczeństwo polskie pójdzie w ślady zachodnich państw unijnych i osiągnie poziom 500 samochodów osobowych/1000 mieszkańców w 2033 roku.

Patrz poniższe statystyki motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2004 roku.

6.4 Motorisation by country - 2004

	Passenger Cars (thousand)	Buses (thousand)	Passenger cars per 1000 Passenger
BE	4.874	15.4	467
DK	1.016	14.2	354
DE	45.023	86.5	545
EL	3.840	27.1	348
ES	19.542	27.0	454
FR	29.730	88.4	491
IE	1.583	7.4	385
IT	33.973	92.9	581
IJ	300	1.3	659
NL	5.092	11.2	429
AT	4.109	9.4	501
PT	5.996	21.7	572
H	2.247	10.7	448
SE	4.113	13.4	455
UK	27.805	99.8	493
<b>EU 15</b>	<b>192.144</b>	<b>556.3</b>	<b>491</b>
CY	336	3.2	448
CZ	3.816	19.9	373
EE	471	5.3	294
HU	2.828	17.4	280
LV	685	10.7	297
IT	1.316	14.4	384
MT	211	1.2	525
PL	11.975	82.7	314
SK	1.197	8.9	222
SI	911	2.3	455
<b>EU 25</b>	<b>215.091</b>	<b>722.3</b>	<b>430</b>
BG	2.438	36.0	314
HR	1.338	4.9	301
RO	3.225	43.0	149
TR	5.401	471.3	76

Source: European Commission

3.2.1.2. *Trochę historii*

1970 1971	Prognoza Rozwoju Sieci Drogowej i Program jej Unowocześnienia w latach 1970–1990 – GDDK + Transprojekt
1976	Model Sieci Drogowej w Polsce – GDDKiA/ONZ/UNDP
1965–2005	Generalny Pomiar Ruchu i Prognozy Ruchu co 5 lat
1970–2007	Studia Wykonalności Autostrad i Dróg Ekspresowych (7500 km) – Transprojekt + Konsultanci Zagraniczni
1990, 1997 2007	Studium Układu Autostrad i Dróg Ekspresowych – Prof. W. Suchorzewski, PW
1999	Projekt Sieć TINA/TEN (4500 km) – GDDKiA + Konsultanci TINA
2003	Strategia Rozwoju Infrastruktury Drogowej 2007–2013 – MT+GDDKiA
2004	Strategia Rozwoju Sieci Drogowej do 2015 roku – Scott Wilson1993–2007
1993–2007	Krótko i Średnio Terminowe Programy Rozwoju – MT + GDDKiA

3.2.1.3. *Założenia wyjściowe do prognozowania rozwoju.*

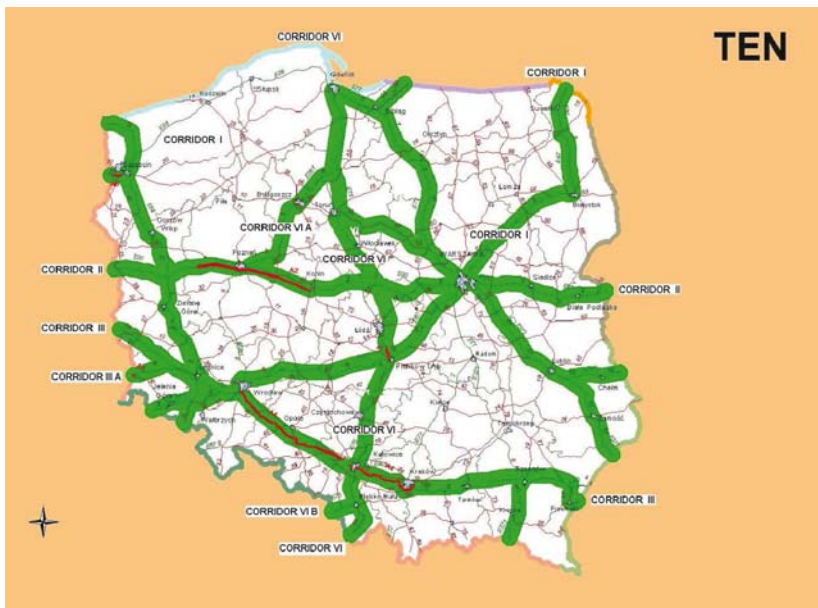
Rozwój przestrzenny kraju będzie się odbywał:

- wg zasady wyrównywania szans regionów,
- sieć osadnicza rozwijana w systemie pasmowym,
- umiarkowany wzrost głównych aglomeracji miejskich: Warszawa, Trójmiasto, Poznań, Wrocław, Katowice , Kraków.

Pozostałe założenia wyjściowe do prognozowania:

- układ Kierunkowy Autostrad i Dróg Ekspresowych,
- korytarze TINA/TEN,
- strategia Rozwoju Infrastruktury Drogowej 2007–2013 –MT,
- program Rozwoju Dróg Krajowych 2008–2012 – MT+GDDKiA,
- strategia Rozwoju Dróg Krajowych 2004–2015 – SWK dla GDDKiA,
- tempo rozwoju PKB,
- prognoza ruchu.

Sieć TEN.



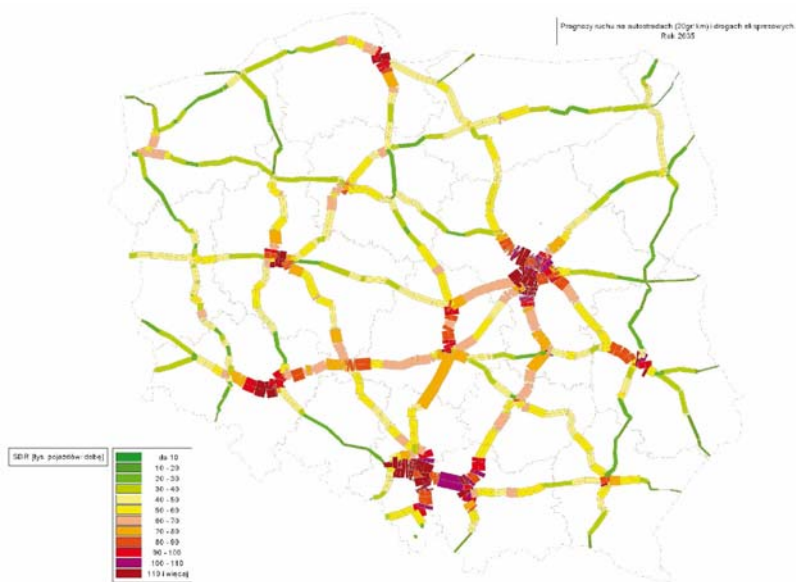
#### 3.2.1.4. Tempo rozwoju PKB

Progniza wzrostu PKB na okres 2007–2037 do celów planistyczno-projektowych dla dróg krajowych wg założeń GDDKiA.

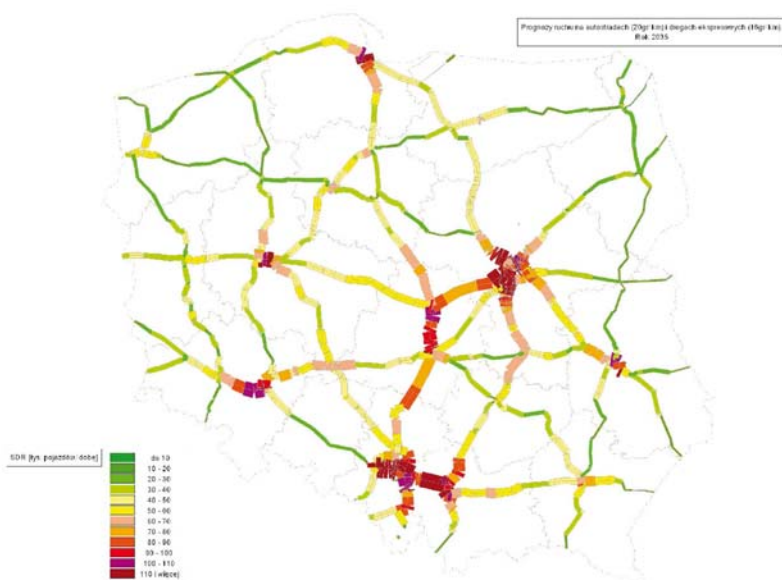
Lata	PKB [%]	Lata	PKB [%1]
2010	4,90	2021	4,20
2011	4,80	2022	4,00
2012	4,80	2023	3,90
2013	4,70	2024	3,80
2014	4,60	2025	3,60
2015	4,60	2026	3,40
2016	4,50	2027	3,20
2017	4,50	2028	3,10
2018	4,40	2029	2,90
2019	4,30	2030	2,80
2020	4,30	2031	2,70

### 3.2.1.5. Prognozy ruchu drogowego wg firmy Scott Wilson dla GDDKiA

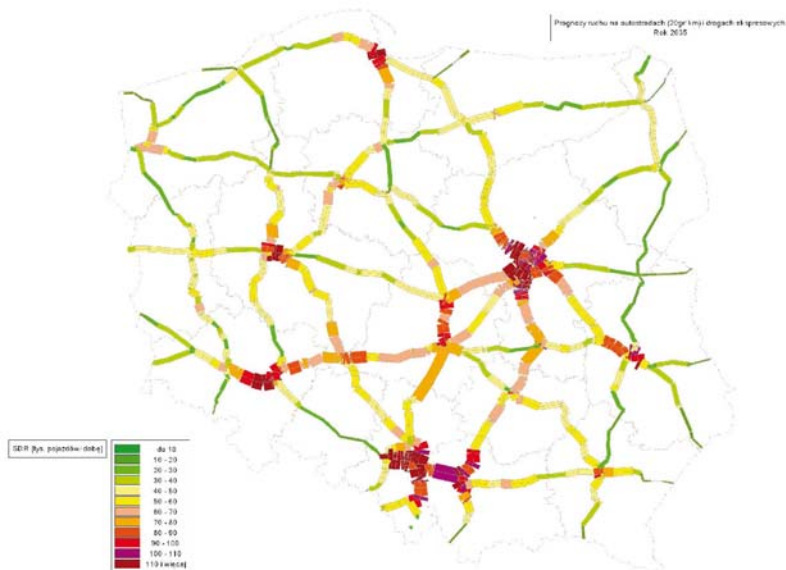
Prognoza ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w 2020 r., autostrady płatne (22 gr), drogi ekspresowe bezpłatne.



Prognoza ruchu na autostradach (20 gr) i drogach ekspresowych (bezpłatne) w 2035 roku.



Prognoza ruchu na autostradach (20 gr) i drogach ekspresowych (16 gr) w 2035 roku.

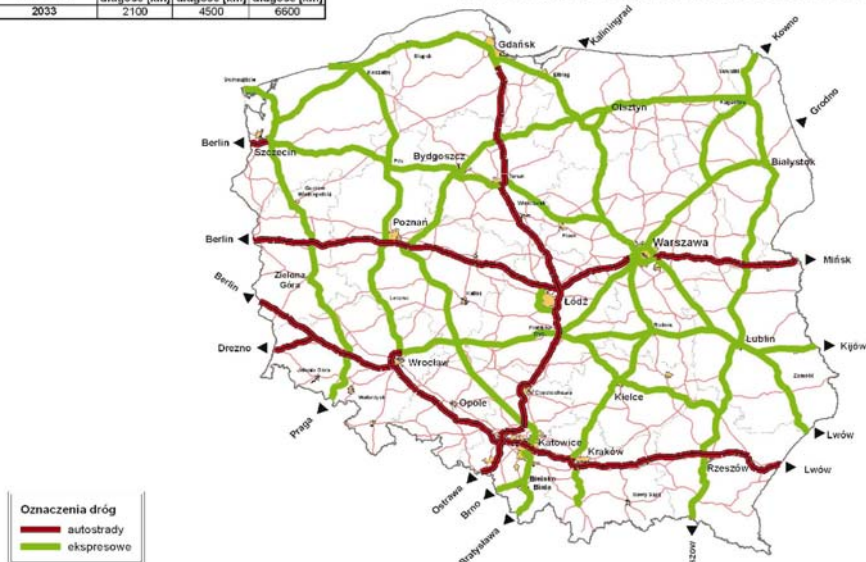


### 3.2.1.6. Autostrady i drogi ekspresowe w 2033 roku

Poniższy układ autostrad i dróg ekspresowych powinien być zrealizowany do 2033 roku, aby zapewnić poprawne funkcjonowanie transportu samochodowego, rozwój regionów i kraju.

stan na rok	A	S	A+S
	dlugość [km]	dlugość [km]	dlugość [km]
2033	2100	4500	6600

Autostrady i drogi ekspresowe w 2033 r.





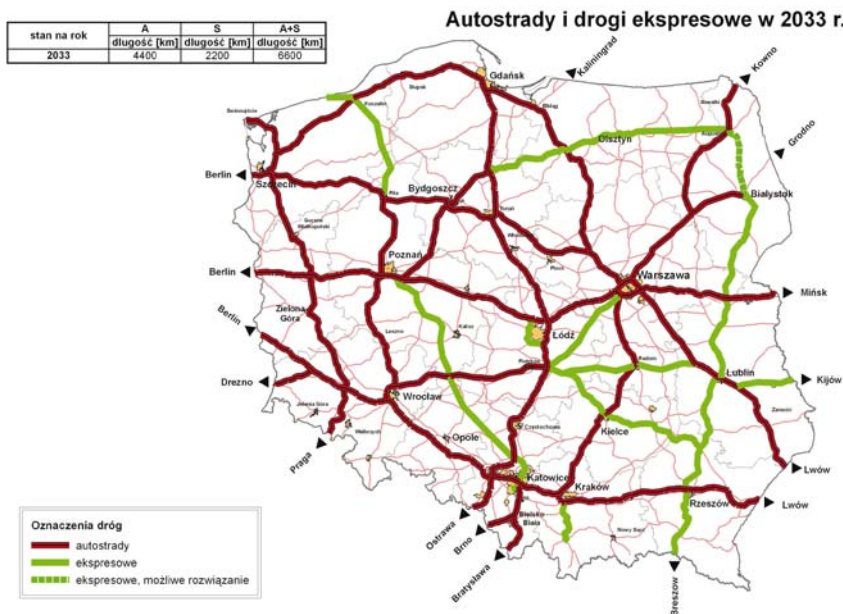
### 3.2.1.7. Autostrady a drogi ekspresowe

Argumenty zastąpienia dróg ekspresowych autostradami:

- drogi ekspresowe jako klasę funkcjonalno-techniczną wprowadzono w 1976 r., kiedy w Polsce był jeden milion pojazdów samochodowych,
- o ochronie środowiska niewiele się mówiło,
- bardzo zbliżone wymagania techniczne do autostrad,
- wzrastające wymagania w zakresie ochrony środowiska,
- maksymalne wykorzystywanie istniejących dróg przez drogi ekspresowe powoduje bardzo poważne utrudnienia w dostępie do tych dróg.

Mając powyższe na uwadze proponuje się weryfikację układu kierunkowego wg poniższej mapy. Weryfikacja powinna być poprzedzona opracowaniem studium strategicznego. W przypadku pozostawienia dotychczasowych zasad podziału na autostrady i drogi ekspresowe należy bezwzględnie przyjąć taką samą zasadę jak dla autostrad tzn.:

**Drogi ekspresowe należy planować, projektować i budować po nowym terenie.**



### 3.2.1.8. Połączenia autostrad i dróg ekspresowych z sąsiednimi krajami w 2033 roku



## 3.2.2. Inne rodzaje transportu

### 3.2.2.1. Koleje dużych prędkości

- Należy rozwijać poprzez modernizację istniejących linii.
- Autostrady będą płatne dlatego też nie należy modernizować konkurencyjnych połączeń kolejowych.
- Budowę nowych połączeń kolejowych typu TGV należy planować po wybudowaniu autostrad.

### 3.2.2.2. Lotniska ponadregionalne

- Sieć lotnisk ponadregionalnych należy rozwijać w tempie wynikającym z prognoz zapotrzebowania na podróże lotnicze.

### 3.2.2.3. Pozostałe rodzaje transportu

- Rozwój infrastruktury pozostałych rodzajów transportu należy traktować jako uzupełniający i realizować tylko w efektywnie uzasadnionych przypadkach.

## 3.3. Rozwój przyjazny środowisku

Rozwój przyjazny środowisku wymaga:

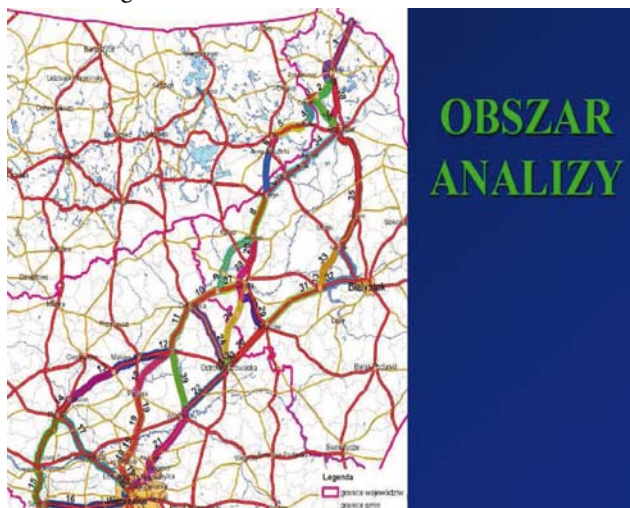
- opracowania Studiów Strategicznych dla wszystkich autostrad, dróg ekspresowych, kolei, lotnisk, dróg wodnych śródlądowych i portów morskich,
- szczególnej ochrony terenów NATURA 2000,
- znacznego wzrostu kosztów inwestycji, nawet do 20–30%.



### 3.3.1. Przykład Strategicznego Studium dla drogi ekspresowej VIA BALTICA w Korytarzu TEN na odcinku Budzisko–Warszawa

#### VIA BALTICA 340 km.

Badaniem objęto wszystkie możliwe i racjonalne przebiegi Korytarza Drogowego TEN, łącznie 40 wariantów o długości 1500 km.



### 3.3.2. Przykład inwentaryzacji – autostrada A2 Nowy Tomyśl–Świecko

- czas trwania inwentaryzacji 1,5 roku, w tym inwentaryzacja flory 6 miesięcy,
- obszar inwentaryzacji szczegółowej po 300 m od osi autostrady,
- obszar inwentaryzacji mniej szczegółowej – po 4–5 km od osi autostrady,
- inwentaryzacja była wykonana przez 10 osobowy zespół ekspertów w tym 4 profesorów UAM,
- raport odnoszący się do inwentaryzacji przyrodniczej – 150 stron,
- dużych i średnich przejść dla zwierząt – około 35, w tym specjalnie projektowanych około 20.

### 3.3.3. Przykład przejścia dla zwierząt na autostradzie A2– odcinek Konin–Koło



### 3.4. Rozwój w przypadku skokowego wzrostu cen paliw i energii

Skokowy wzrost cen paliw i energii spowoduje :

- zahamowanie rozwoju gospodarczego,
- zahamowanie rozwoju motoryzacji,
- zahamowanie rozwoju przewozów pasażerskich i towarów,
- zahamowanie rozwoju infrastruktury transportowej.

**Materiały źródłowe wykorzystane w ekspertyzie:**

2003, *Strategia Rozwoju Infrastruktury Drogowej 2007–2013*, MT+GDDKiA.

2004, *Strategia Rozwoju Sieci Drogowej do 2015 roku*, Scott Wilson dla GDDKiA.

2005, *Generalny Pomiar Ruchu i Prognozy Ruchu*, GDDKiA.

2006, *European Road Statistics*, IRE.

2003, *Narodowy Plan Rozwoju 2004–2006*, MGPIPS.

1998, *Plan Rozwoju Infrastruktury Transportu w Polsce do 2015 r.*, MT.

2005, *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025 r.*, MT.

2007, *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012*, Uchwała RM+MT+GDDKiA.

Opracowania GDDKiA.

Opracowania własne.

## Załącznik 1 do ekspertyzy Waldemara Kuryłowicza

Odpowiedzi na pytania dla Ekspertów opracowujących wizję rozwoju transportu.

### 1. Obecny proces inwestycyjny

- Które z inwestycji transportowych zawartych w programach operacyjnych na lata 2007–2013 uważa Pan za najważniejsze?

*Te które zapewniają połączenia głównych aglomeracji kraju.*

- Które z inwestycji transportowych zawartych w programach operacyjnych na lata 2007–2013 uważa Pan za zbędne?

*Budowę autostrady A2 do granicy z Białorusią.*

*Jw., lecz A4 na odcinku Tarnów–granica z Ukrainą.*

*Budowę drogi ekspresowej S8 na odcinku Warszawa–Piotrków Trybunalski i na odcinku Bezdedy–Białystok.*

*Jw., lecz S19.*

*Jw., lecz S3, odcinek Legnica–Jakuszyce.*

*Jw., lecz S5.*

- Jakich ważnych inwestycji transportowych zabrakło Pana zdaniem w programach operacyjnych na lata 2007–2013?

*Budowy drogi ekspresowej Płońsk–Toruń.*

### 2. Transport samochodowy

- Czy Pana zdaniem powinien być utrzymywany obecny podział na autostrady i drogi ekspresowe (z wszystkimi konsekwencjami, także prawnymi)?

*Należy albo zaniechać takiego podziału, albo budować drogi ekspresowe po nowym terenie tak, jak autostrady. Patrz propozycje w tekście ekspertyzy.*

- Czy należy zaproponować nowe odcinki autostrad (w obecnym rozumieniu; jeżeli tak to jakie?) czy też pozostać przy ewentualnym dodawaniu do planowanych inwestycji kolejnych nowych dróg ekspresowych?

*Jak wyżej.*

- Jakie trasy autostrad/dróg ekspresowych (poza wymienionymi w obecnym priorytetach Ministerstwa Transportu) powinny bezwzględnie funkcjonować w roku 2033?

*Jak wyżej.*

### 3. Transport kolejowy

- Jakie segmenty rynku transportowego uważa Pan za predestynowane do rozwoju komunikacji kolejowej?

*Transport kombinowany.*

- Czy rozwój kolei powinien opierać się w pierwszej kolejności na modernizacji istniejącej sieci, czy na nowych inwestycjach (koleje dużych prędkości)?

*Rozwój kolei powinien polegać na modernizacji istniejących linii.*

*Koleje dużych prędkości, typu TGV można planować po zrealizowaniu programu budowy autostrad i dróg ekspresowych.*

- Jakie odcinki kolei dużych prędkości uznać należy za priorytetowe?

*Jak wyżej.*

- Które systemy kolei metropolitalnych uznać należy za priorytetowe?

*Metro i szybki tramwaj.*

#### 4. Lotnictwo i żegluga

- Czy Polska potrzebuje centralnego portu lotniczego?  
*Ciągła modernizacja istniejącego portu na Okęciu jest kuszącą, lecz bardzo niedobłą opcją. Nie można kierować się tylko wystarczającą przepustowością rozbudowanego lotniska. Warunki środowiskowe i trudności komunikacyjne w centrum Warszawy wymuszają budowę nowego portu lotniczego pod Warszawą.*
- Jakie lotniska regionalne powinny powstać?  
*Te które zapewnią efektywność przedsięwzięć.*
- Czy Polska powinna rozwijać żeglugę śródlądową tylko na Odrze (lub nawet wyłącznie na jej dolnym odcinku), czy także na innych szlakach wodnych?  
*Tylko po Odrze.*
- Czy wskazana jest budowa nowych większych obiektów portowych lub terminali promowych (szczególnie na Środkowym Wybrzeżu)?  
*Nie, nie jest wskazana.*
- Czy rząd powinien angażować się w przebieg i wspieranie autostrad morskich na Bałtyku?  
*Tak.*

#### 5. Prognoza

- Jaka będzie struktura transportu (przewozy i praca przewozowa; pasażerowie i towary) w roku 2033?  
*Transport drogowy będzie dominujący.*
- Jakie zmiany w polskim transporcie do roku 2033 wymusi sytuacja energetyczna?  
*Skokowy wzrost cen paliw i energii zahamuje rozwój gospodarczy, a tym samym potrzeby transportowe.*
- Jakie zmiany w polskim transporcie do roku 2033 wymusi polityka ekologiczna (w tym przeciwdziałanie zmianom klimatycznym)?  
*Koszty budowy infrastruktury wzrosną o 20–30 %.*
- Jakie zmiany w polskim transporcie do roku 2033 wymusi sytuacja demograficzna?  
*Trudno ocenić.*
- Jaki obszar stanowić będzie w perspektywie roku 2033 zaplecze polskich portów bałtyckich?  
*Trudno powiedzieć.*

#### 6. Narzędzia

- O podejmowaniu nowych decyzji inwestycyjnych w transporcie powinny decydować (prosimy o podanie własnej kolejności): (a) popyt wewnętrzny, (b) popyt związany z interakcjami Polski w Unii Europejskiej, (c) potrzeby tranzytu, (d) cele polityki regionalnej (poprawa dostępności, spójność terytorialna), (e) cele strategiczne (w tym geopolityczne), (f) cele ekologiczne.  
*Zgadzam się z tą kolejnością.*
- Jakie rozwiązania instytucjonalne mogą służyć promocji transportu intermodalnego?  
*Wsparcie rządowe w finansowaniu rozwoju przez prywatne podmioty gospodarcze.*
- Czy Państwo powinno aktywnie wspierać rozwój centrów logistycznych, a jeżeli tak to których w pierwszej kolejności?  
*Tak, Państwo powinno aktywnie współfinansować rozwój centrów logistycznych.*
- Czy i kiedy należy dążyć do wprowadzenia w Polsce ogólnokrajowego systemu „road pricing”?  
*W każdym litrze zakupionego paliwa współfinansujemy rozwój dróg i kolei.*

*Budowa płatnych autostrad i dróg ekspresowych spowoduje ucieczkę pojazdów na pozostałe drogi powodując ich degradację.*

*Wprowadzenie ogólnokrajowego systemu „Road pricing” powinno być poprzedzone obserwacją podobnych systemów w Unii Europejskiej i badaniami zamożności Polaków.*

*– W jakim kierunku powinny być zmienione priorytety inwestycyjne w następnych dwóch okresach finansowania?*

*Należy budować autostrady i drogi ekspresowe.*