

8. **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym** (zwany potocznie „Krajowym Planem transportowym”) – szczegółowo omówiono w nim jedynie międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, ich diagnozę oraz planowane kierunki rozwoju tego sektora przewozów; nie przedstawiono natomiast aktualnej i przyszłej oceny oferty autobusowej z tego względu, że jest ona bardzo trudna do wykonania z uwagi na charakterystykę tego rynku przewozów pasażerskich.

Transport wraz z jego infrastrukturą są uznawane powszechnie jako trzeci filar, tzw. „swoistego krwiobiegu” w procesach ekonomicznych, obok systemu finansowego oraz aktywności zawodowej. Odpowiednio funkcjonujący system transportowy:

- sprzyja wymianie gospodarczej,
- integruje ludność i kulturę,
- jest elementem szeroko rozumianej ekspansji.

Obecnie, transport kolejowy, będący od połowy XIX wieku impulsem rozwojowym, jest już niewystarczającym sposobem pobudzającym rozwój społeczno-gospodarczy kraju czy regionu. Ostatnimi czasy wzrosła bowiem rola transportu drogowego oraz transportu lotniczego w wymiarze masowych przewozów. Te trzy rodzaje transportu wraz ze sprawnie funkcjonującymi elementami infrastruktury teleinformatycznej tworzą tzw. synergii czterech kanałów infrastrukturalnych. Wymogi obecnych czasów wymuszają również podejmowanie szeregu działań z zakresu komplementarnego i kompleksowego użytkowania tych trzech rodzajów transportu. Przynosi to wymierne korzyści w sferze multimodalnego transportu, polegające przede wszystkim na przyspieszeniu dostaw z jednoczesnym brakiem wymogu oddzielnego inwestowania w każdą z tego rodzaju gałęzi transportu i to często na odrębnych terenach. Sprzyja to zatem zmniejszaniu ponoszonych kosztów inwestycyjnych w infrastrukturę transportową. Odpowiednie wykorzystanie najbardziej ekologicznych gałęzi transportu – w tym także żeglugi śródlądowej – należy do głównych szans rozwoju gospodarki kraju.

Polska odznacza się głębokim zapóźnieniem w rozwoju infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu oraz jej dopasowaniu do obecnych potrzeb społeczno-gospodarczych. Za główną przyczynę tego stanu rzeczy wskazuje się przede wszystkim brak dostatecznej ilości środków finansowych na publiczne inwestycje utrzymaniowe, modernizacyjne i rozwojowe. Dodatkowo także wpływ na te zapóźnienie przypisuje się m.in. zmianom w zachowaniach transportowych poszczególnych grup osób – w szczególności w przemieszczaniu się transportem kolejowym i samochodowym na niekorzyść tego pierwszego, co dotyczy przewozów osób i towarów. Wzrost zapotrzebowania na transport samochodowy miał swoje odzwierciedlenie w postaci deficytu dostępności do infrastruktury tego sektora transportu, co skutkowało również zmniejszeniem poziomu bezpieczeństwa na drogach oraz pośrednio ograniczyło możliwości w procesach rewitalizujących infrastrukturę kolejową. Zapóźnienia te wynikają również z bardzo powolnego dostosowywania się publicznych podmiotów gospodarczych transportu kolejowego i lotniczego do zmieniających się globalnie potrzeb ekonomicznych (problemy w zarządzaniu, zwiększające się koszty eksploatacji oraz braki w restrukturyzacji przedsiębiorstw, stosunkowo niska jakość oferowanych usług, słaba konkurencyjność oraz niskie nakłady inwestycyjne). Proces inwestycyjny w infrastrukturę