

transportową także odznaczał się ograniczonymi możliwościami ze środków publicznych, na co główny wpływ miały transformacja ustrojowa, problemy inflacyjne, deficyt budżetowy oraz wysoki poziom długu publicznego. Ten stan rzeczy zmienił się dopiero po przystąpieniu Polski do państw członkowskich tworzących Unię Europejską.

Poważnym zagrożeniem w rozwoju systemu transportowego kraju jest tzw. „podwójna peryferyjność”, która wynika zarówno ze słabej jakości infrastruktury transportowej, jak i jej małej gęstości. Peryferyjność ta z jednej strony stanowi relację zewnętrzną (z sąsiednimi krajami), w której zauważa się istotne braki w spójności i dostępności transportowej. Stanowi to istotny problem przy możliwości szybkiego wzrostu gospodarczego państwa, wyrównującego poziom życia obywateli w stosunku do mieszkańców rozwiniętych krajów UE. Z drugiej jednak strony jest to peryferyjność niektórych obszarów Polski w stosunku do dużych metropolii, tj. Warszawy, Wrocławia, Poznania, Krakowa, Katowic, Trójmiasta, czy Łodzi – relacja wewnętrzna. Jest to newralgiczne wyzwanie stawiane we wszystkich dokumentach strategicznych kraju odnoszących się do rozwoju systemu transportowego Polski. Ten problem dotyczy oczywiście spójności terytorialnej poszczególnych regionów, jednak wymaga on głównie racjonalnego podejścia inwestycyjnego, które musi wykazać harmonię co do potrzeb transportowych mieszkańców danego terenu, dostępności transportowej na tym obszarze, jego wartości środowiskowych, ale również i efektywności ekonomicznej planowanych kierunków interwencji (w szczególności w infrastrukturze transportowej i usługach publicznego transportu zbiorowego).

Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa ma swoje bezpośrednie przełożenie także na powiązania między regionami a dużymi miastami, co skutkuje dość słabo wykształconymi powiązaniem funkcjonalnymi między nimi. Szeroko rozumiany transport wpływa nie tylko na powiązania między miastami i ich zapleczem (tzw. obszary funkcjonalne miast), ale również na funkcjonowanie obszarów wiejskich i mniejszych miejscowości (w tym przede wszystkim dostęp do usług publicznych). Kluczową rolę odegrać tu może przyszłe zarządzanie podsystemami publicznego transportu zbiorowego.

W znaczeniu przestrzennego zagospodarowania kraju transport pełni niezwykle istotną rolę. W KPZK 2030 zwrócono uwagę, że wpływ na przyszły kształt sieci transportowej w sensie globalnym ma i będzie mieć przyszła polityka UE wobec Europy Wschodniej, Południowo-Wschodniej i Bliskiego Wschodu. Pod względem położenia Polski (w pewnym oddaleniu od centrum gospodarczego UE, ale w centrum geograficznym Europy), może mieć to istotne znaczenie na rozwój integracji europejskiej społeczności. W tym aspekcie również polityka transportowa UE będzie odgrywała istotne znaczenie w zagospodarowaniu przestrzennym kraju, a w szczególności integralny jej element, tj. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T). Sieć ta powstaje przede wszystkim na skutek poprawy jakości interesów pomiędzy państwami członkowskimi wpływających na możliwości rozwojowe całej UE. Dostrzega się, że rozwój krajowej infrastruktury transportowej o nowe jej elementy w ramach sieci TEN-T (obejmujące najważniejsze szlaki transportowe Polski) umożliwia:

- wzrost powiązań funkcjonalnych w relacjach międzynarodowych i krajowych,
- realizacje inwestycji transportowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

Daje również możliwość stworzenia spójnego oddziaływania poszczególnych regionów wewnętrznych kraju poprzez poprawę efektywności transportowej, głównie przewozów dalekobieżnych. Na rys. 2.2 przedstawiono bazową sieć TEN-T na tle Europy.