

koncentracja ludności na obszarach zurbanizowanych. Przy jednoczesnym rozwoju gospodarczym oraz wzroście mobilności ludności wpłynie to niewątpliwie na zwiększenie popytu na usługi transportowe. Będzie to miało pozytywne przełożenie na rozwój miast, jednak konieczne będą przy tym odpowiednio prowadzone działania dotyczące zmian w strukturze infrastruktury transportowej. Mieć tu na uwadze należy wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich (zwłaszcza w dużych aglomeracjach oraz w ruchu międzyaglomeracyjnym i międzyregionalnym), a także w przewozach miejskich, dla których przewiduje się preferowanie ekologicznych systemów transportu zbiorowego. Duże znaczenie dla efektywności przewozów towarowych będzie miało także odpowiednie lokowanie centrów logistycznych oraz terminali intermodalnych. Oznacza to konieczność przewidywania w lokalnych dokumentach planistycznych rezerwacji określonych terenów na wspomniane wyżej potrzeby.

W nieco dłuższej perspektywie czasu niewątpliwą zmianą w transporcie drogowym będzie odejście od paliw produkowanych na bazie ropy naftowej. Jest to uwarunkowane możliwym wzrostem cen tego surowca (na skutek zmniejszania zasobu jego złóż) oraz aktywnie prowadzonej w UE polityki klimatycznej, wymuszającej wdrażanie nowych technologii układów napędowych pojazdów samochodowych. Przyczynić się to może do rozwoju infrastruktury ukierunkowanej na pojazdy wyposażone w napęd elektryczny. Bezpośrednie przełożenie będzie to również miało na zmianę potrzeb logistycznych. Mając to na uwadze, przewiduje się zwiększone zapotrzebowanie na rozwój miejskiego szynowego transportu zbiorowego w relacjach między- oraz wewnątrzaglomeracyjnych. Prognozuje się jednocześnie postępującą decentralizację transportu lotniczego. W kontekście dążenia do gospodarki niskoemisyjnej, na konkurencyjności zyskać może również śródlądowy transport wodny oraz żegluga morska.

W dokumentach strategicznych wskazuje się przede wszystkim na konieczność integracji różnych gałęzi transportu lądowego w celu optymalizacji potrzeb przewozu osób i ładunków. Wskazuje również kierunki działań zmierzające do poprawy niezawodności systemu transportowego, zwiększenia możliwości wyboru przez użytkownika świadczonych usług przy transporcie ładunków oraz ułatwienia w zleceniach przewozów kombinowanych w transporcie międzynarodowym.

Odnotowywany ciągły wzrost ruchliwości mieszkańców i wymiany towarowej oraz sprostanie potrzebom rynku wymaga dalszych nakładów na rozwój i modernizację drogowej infrastruktury transportowej. Wyzwaniem pozostaje w dalszym ciągu słaba jakość utwardzonej sieci dróg, w zdecydowanej większości powiatowych i gminnych. Mankamentem jest również słabo rozwinięta sieć dróg krajowych o nawierzchni dostosowanej do nacisku 115 kN/oś. Innym identyfikowanym problemem wymagającym pilnej potrzeby interwencji jest eliminacja prowadzenia ruchu tranzytowego przez obszary centrów miast lub tereny dzielnic mieszkalnych, co niekorzystnie wpływa na warunki bytowania ludności, w znacznym stopniu zwiększa zanieczyszczenie środowiska oraz przyczynia się do niepotrzebnego obciążenia już i tak zatłoczonej sieci ulicznej. Potencjał przewozowy transportu drogowego ulega dynamicznemu wzrostowi, o czym świadczy przede wszystkim ciągły wzrost floty pojazdów samochodowych, którego dynamika wzrostu jest większa niż PKB. Obserwuje się zatem z jednej strony wzrost dostępności do tych środków transportowych, a z drugiej ich produktywności (zdolność przewożenia większej ilości ładunków w przeliczeniu na 1 pojazd).