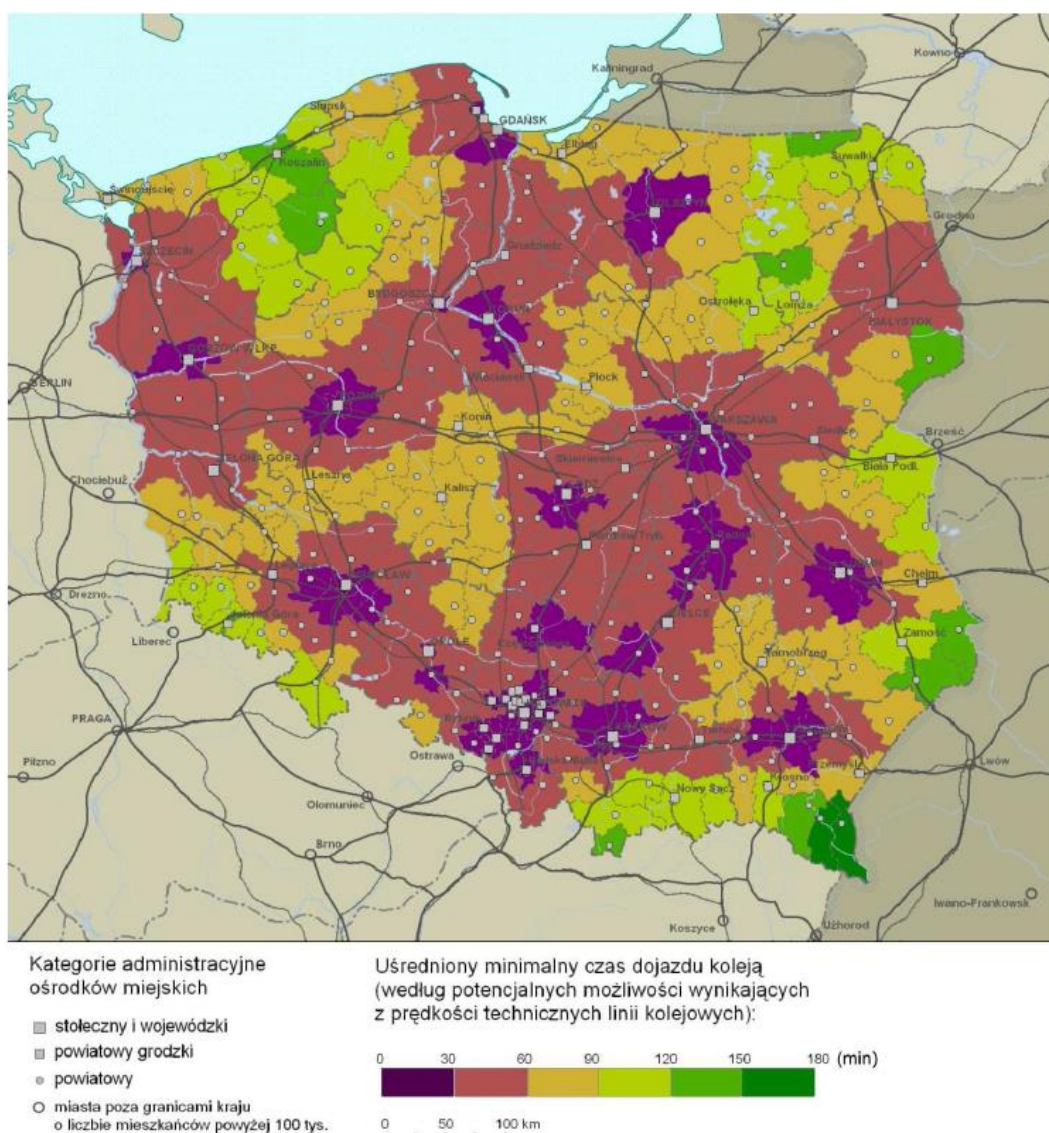


brak postrzegania transportu publicznego przez społeczeństwo jako atrakcyjnej alternatywy wobec podróży prywatnymi samochodami osobowymi. Skutkuje to oczywiście zwiększającym się zanieczyszczeniem powietrza, emisji nadmiernego hałasu oraz wzrostem zatłoczenia sieci ulic w średnich i dużych miastach. Pomimo zaś stosunkowo słabo rozwiniętej sieci połączeń lotniczych oraz lotnisk, po roku 2004 odnotowano bardzo dynamiczny rozwój tego sektora transportu. Notuje się także wzrost roli regionalnych portów lotniczych. Poziom wykorzystania żeglugi śródlądowej, pomimo korzystnych uwarunkowań geograficznych oraz warunków naturalnych sprzyjających rozwojowi tej gałęzi transportu, jest bardzo mały (co w skali gospodarki kraju zauważalne jest również w sektorze transportu morskiego). Uznaje się, że jest to wynikiem dość wysokiego wskaźnika przestarzałego majątku trwałego, niskiej pozycji konkurencyjności portów, niedorozwojem nowoczesnych usług portowych oraz słabym powiązaniem transportowym z obszarami lądowymi. Przyczynia się do tego również bardzo niski udział żeglownych dróg wodnych o parametrach międzynarodowych.



Rys. 1.5. Powiaty o najniższej dostępności kolejowej do miast wojewódzkich
(źródło: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020)