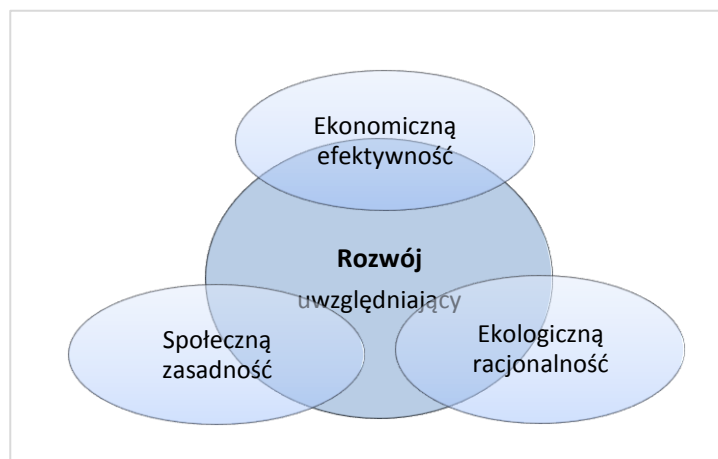


Krystyna Wojewódzka-Król
Uniwersytet Gdański

Zrównoważony rozwój infrastruktury transportu w Białej Księdze z 2011 r.

Jednym z podstawowych celów polityki transportowej jest zrównoważony rozwój transportu, uwzględniający ekonomiczną efektywność, ekologiczną racjonalność i społeczną zasadność (rysunek 1). Najnowsza Biała Księga "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system"¹ ujmuje wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego do 2050 roku następująco:

- zapewnienie wzrostu sektora transportowego i zapewnienie mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji zanieczyszczeń o 60%
- stworzenie efektywnej sieci do multimodalnego transportu pasażerów i ładunków między miastami
- równe szanse na całym świecie dla podróżowania na duże odległości i międzykontynentalnego transportu towarów
- ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy².



Rys. 1. Istota zrównoważonego rozwoju.
Źródło: opracowanie własne.

Infrastruktura transportu, integralny element każdej gałęzi odgrywa w tym procesie niezwykle istotną rolę:

- poprzez inwestycje infrastrukturalne można kształtować przyjazną dla środowiska strukturę gałęziową systemów transportowych
- inwestycje infrastrukturalne są warunkiem realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu – zwiększenia mobilności i dostępności i spójności, zwiększenia bezpieczeństwa w transporcie
- inwestycje infrastrukturalne mogą sprzyjać zmniejszeniu degradacyjnego wpływu poszczególnych gałęzi na środowisko oraz skutków dezintegracji terenu
- nowoczesna infrastruktura wyposażona w systemy informacji i zarządzania ruchem może wpłynąć na wzrost efektywności transportu.

Budowa infrastruktury transportu jest bardzo czasochłonna, żeby więc rozwiązać nakreślone w Białej Księdze problemy do 2050, a do 2020/30 zapewnić zgodne z założonymi celami kierunki działań niezbędne jest podjęcie konkretnych decyzji już dziś.

¹ WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final

² Ibidem s. 5-9.

Degradacyjny wpływ infrastruktury transportu na środowisko

Infrastruktura transportu związana jest na stałe z terenem, budowa jej więc narusza środowisko i zmienia je w sposób trwały. Naruszenie to nie zawsze oznacza dla danego terenu czy regionu stratę. Zdarza się bowiem, że infrastruktura wkomponowana jest w środowisko w sposób wzbogacający je o pewne walory krajobrazowe, czy przyrodnicze.

Jednak budowa i eksploatacja infrastruktury przyczynia się do wielu negatywnych skutków w środowisku, które przy odpowiednich technikach i technologiach mogą zostać ograniczone do niezbędnego minimum. Oddziaływanie infrastruktury transportu na środowisko można określić jako oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie.

Budowa infrastruktury transportu powoduje przede wszystkim:

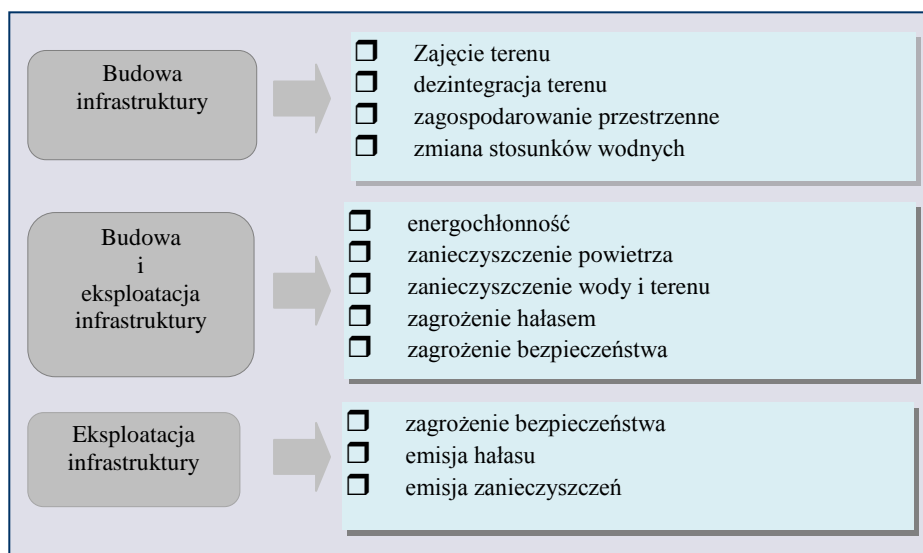
- zajęcie terenu
- jego dezintegrację
- trwałą ingerencję w zagospodarowanie przestrzenne
- możliwość naruszenia dotychczasowych stosunków wodnych.

Ponadto budowa i eksploatacja infrastruktury transportu może wpływać na:

- energochłonność (może być inna w zależności od układu trasy i parametrów technicznych drogi)
- zanieczyszczenie powietrza (związane z energochłonnością)
- zanieczyszczenie wody i terenu (stopień degradacyjnego wpływu może być uzależniony od lokalizacji i sposobu eksploatacji)
- zagrożenie bezpieczeństwa (uzależnione od konstrukcji i parametrów infrastruktury)
- emisję hałasu (związana z technologią budowy i lokalizacją infrastruktury) – rysunek 2.

W krajach UE do szczególnie trudnych do rozwiązania problemów w procesie rozwoju infrastruktury transportu należą:

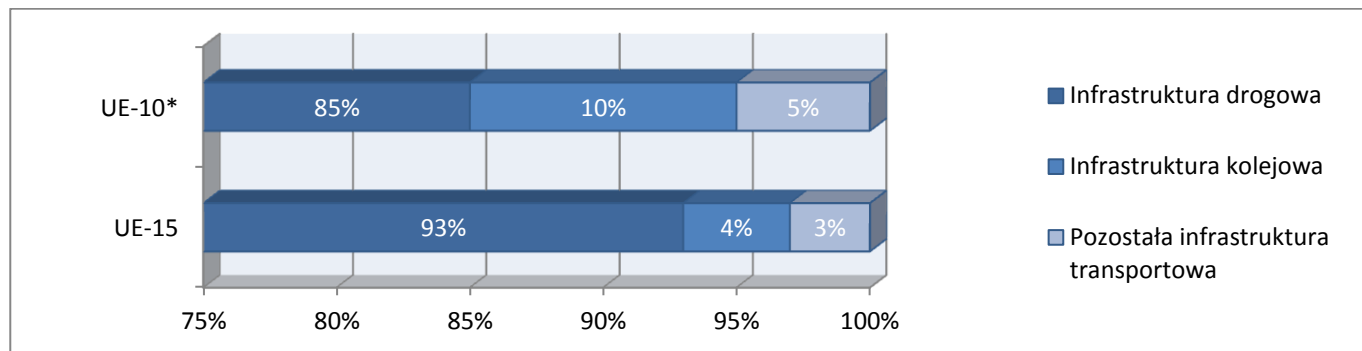
- ograniczenie terenochłonności
- zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu samochodowego na środowisko oraz
- likwidacja kongestii.



Rys. 2. Wpływ infrastruktury transportu na środowisko.

Źródło: opracowanie własne.

Coraz większą barierą rozwoju transportu staje się **brak terenów**, jakie można byłoby przeznaczyć pod budowę infrastruktury transportu. Aczkolwiek obszar zajęty przez infrastrukturę transportu stanowi zazwyczaj jedynie kilka procent ogólnej powierzchni kraju (w Niemczech - 4,9%, w Wielkiej Brytanii – 6%, we Francji i Włoszech - 4,5%, zaś w Belgii i Holandii - ponad 10%), to w aglomeracjach miejsko - przemysłowych udział terenów zajętych przez infrastrukturę transportu wynosi 30% obszaru miejskiego, a w dzielnicach centralnych rośnie do 60% i więcej.



*nowe kraje UE.

Rys. 3. Struktura terenochłonności infrastruktury transportu (% ogólnej powierzchni komunikacyjnej).

Źródło: opracowanie własne na podst.: Ten key..., s. 26.

Zajęcie terenu pod budowę infrastruktury w krajach wysoko rozwiniętych rośnie w tempie stwarzającym zagrożenie możliwości zaspokojenia innych potrzeb (wyżywienie, budownictwo, wypoczynek, turystyka). W krajach o mniejszej powierzchni teren zajęty pod budowę infrastruktury w zasadzie osiągnął już dopuszczalny poziom.

Terenochłonność jest ściśle związana ze strukturą gałęziową systemów transportowych oraz stosowanymi technologiami przewozu. Do najbardziej terenochłonnych gałęzi należy zaliczyć transport samochodowy, którego infrastruktura zajmuje 85 - 93% ogólnej powierzchni komunikacyjnej (rysunek 3) i udział ten stale rośnie. Szacuje się, że między 1990 i 1998 rokiem 30 000 ha (około 10 ha dziennie) zostało zajęte pod budowę dróg w 15 krajach UE. Transport kolejowy zajmuje jedynie 4% powierzchni komunikacyjnej UE-15 i 10% powierzchni w 10 nowych krajach UE. Dlatego też znaczne oszczędności w zużyciu terenów można uzyskać dzięki rozwojowi technologii kombinowanych, wykorzystujących zalety transportu samochodowego i kolejowego. Budowane tunele kolejowe, takie jak Tunel pod Kanałem La Manche i pod Cieśniną Bosfor umożliwiają zwiększenie roli gałęzi przyjaznych dla środowiska.

Degradacyjny wpływ na środowisko (oraz zużycie zasobów naturalnych) był od lat wymieniany wśród czynników kształtujących strukturę gałęziową systemów transportowych oraz oddziałujących na kierunki rozwoju poszczególnych gałęzi. Jednak faktyczna rola tego czynnika przez wiele lat była niewielka. Związane to było przede wszystkim z trudno wymiernym lub wręcz niewymiernym charakterem niektórych strat wyrządzanych środowisku przez transport, uniemożliwiającym jednoznaczną ocenę szkodliwości poszczególnych gałęzi, technologii i typów taboru.

W ostatnich latach zauważyć można jednak wyraźny wzrost rangi tego czynnika w kształtowaniu systemów transportowych, będący między innymi efektem:

- wzrastającej dbałości społeczeństw o ochronę środowiska
- rozwoju metod pomiaru szkodliwego oddziaływania na środowisko
- rozwoju metod oceny ekonomicznej wpływu różnych dziedzin gospodarki, w tym również transportu na środowisko, pozwalających na bardziej precyzyjne określenie negatywnych skutków działalności transportowej.

Rosnąca troska o ochronę środowiska stała się przyczyną poszukiwania „przyjaznych” dla środowiska kierunków rozwoju gospodarki, zaś rozwój metod pomiaru i oceny szkodliwego wpływu stał się pomocny w określaniu technologii, procesów i konstrukcji najmniej szkodliwych oraz szukaniu w poszczególnych dziedzinach rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska.

Degradacyjny wpływ transportu na środowisko naturalne pociąga za sobą znaczne koszty. Całkowity koszt społeczny transportu jest sumą **kosztów zewnętrznych** (zanieczyszczenie powietrza, emisja hałasu, koszty wypadków, zajęcia terenu) oraz kosztów ponoszonych przez użytkowników transportu i państwo³. Tak więc koszt zewnętrzny ponoszony jest przez społeczeństwo nie mające udziału w jego powstawaniu, z pominięciem przewoźnika i jego klienta.

³J.Wronka, Koszty zewnętrzne transportu lądowego w Polsce, [w:] Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu. Trans'95. Warszawa 1995, s. 319.

Problem degradacyjnego wpływu transportu na środowisko staje się w krajach UE jednym z podstawowych kryteriów wyboru kierunków polityki transportowej. Stały wzrost przewozów, wynoszący średnio 2% rocznie (70% od 1970 roku) w przewozach ładunków i około 3% rocznie w przewozach pasażerów (110% od 1970 roku) wywołuje koszty zewnętrzne, które nawet przy jak dotychczas niedoskonałych metodach szacunku są poważnym ostrzeżeniem przed kontynuowaniem dotychczasowych kierunków rozwoju transportu.

Podjęmowane dotychczas próby oszacowania kosztów zewnętrznych napotykają liczne trudności. Pomimo wieloletnich doświadczeń w różnych krajach stosowane są odmienne metody badawcze i narzędzia badań w zależności od stanu zaawansowania wiedzy teoretycznej i praktycznej, kompleksowości bazy danych oraz stopnia świadomości ekologicznej społeczeństwa. W konsekwencji prowadzi to do znacznych rozbieżności wyników badań i ich ograniczonej porównywalności⁴.

Wysokość kosztów zewnętrznych jest w dużej mierze uzależniona od struktury gałęziowej systemów transportowych oraz wielu innych czynników wpływających np. na kongestję, czy dokuczliwość hałasu. Dlatego różne badania kosztów zewnętrznych dają odmienne wyniki.

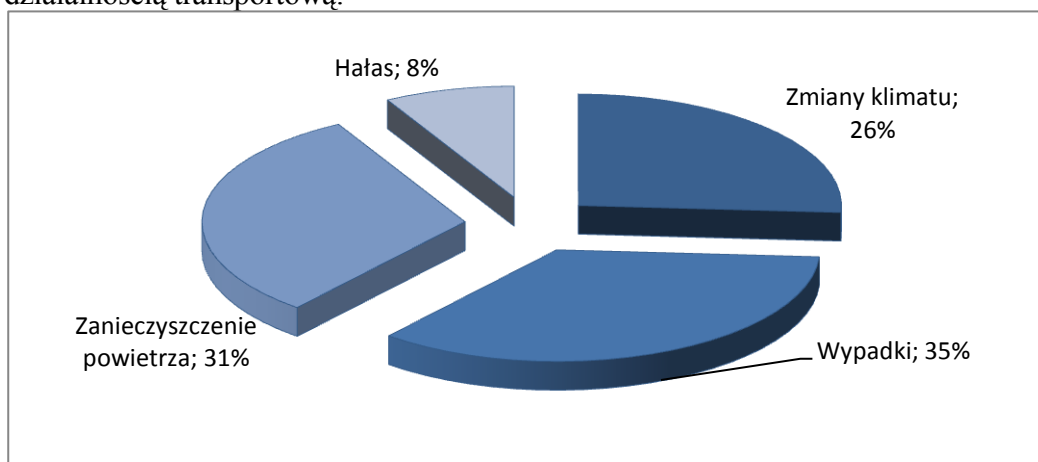
W 1995 roku koszty zewnętrzne w krajach UE oceniono na ponad 4% PKB, w tym:

- koszty zanieczyszczenia powietrza - 0,4%
- koszty hałasu - 0,2%
- wypadków - 1,5%
- kongestii - 2%⁵.

W 1995 roku na drogach kołowych UE w wypadkach zginęło 45000 osób, a na drogach kolejowych – 1 000. Udział transportu w emisji CO₂ wyniósł 26%, a NO_x - 58%⁶.

Późniejsze badania dały znacznie gorsze wyniki. Koszty zewnętrzne (bez infrastruktury i kosztów kongestii oszacowano na 4 - 8% PKB w EU-15 i aż na 14% PKB w nowych krajach członkowskich UE⁷. 35% tych kosztów w 22 krajach UE i Norwegii stanowiły koszty wypadków, a 31 – zanieczyszczenia powietrza (rysunek 4). Wszystkie badania, niezależnie od wysokości kosztów zewnętrznych, wykazują zgodnie dominujący udział transportu samochodowego w ich generowaniu (rysunek 5).

Zgodna jest opinia, że podstawowym warunkiem racjonalizacji transportu i zmniejszenia jego degradacyjnego wpływu na środowisko jest włączenie kosztów zewnętrznych do kosztów transportu, czyli **upodmiotowienie kosztów zewnętrznych**, polegające na obciążeniu sprawców pełnymi skutkami ich działalności. Zasada ta skłaniałaby użytkowników transportu i przewoźników do wyborów korzystnych dla środowiska, wyrównywałaby warunki konkurencji bez naruszania zasad gospodarki rynkowej. Wprowadzenie tej zasady w życie wymaga jednak umiejętności określania wysokości kosztów zewnętrznych związanych z określoną działalnością transportową.



Rys. 4. Koszty zewnętrzne w EU 22 i Norwegii.

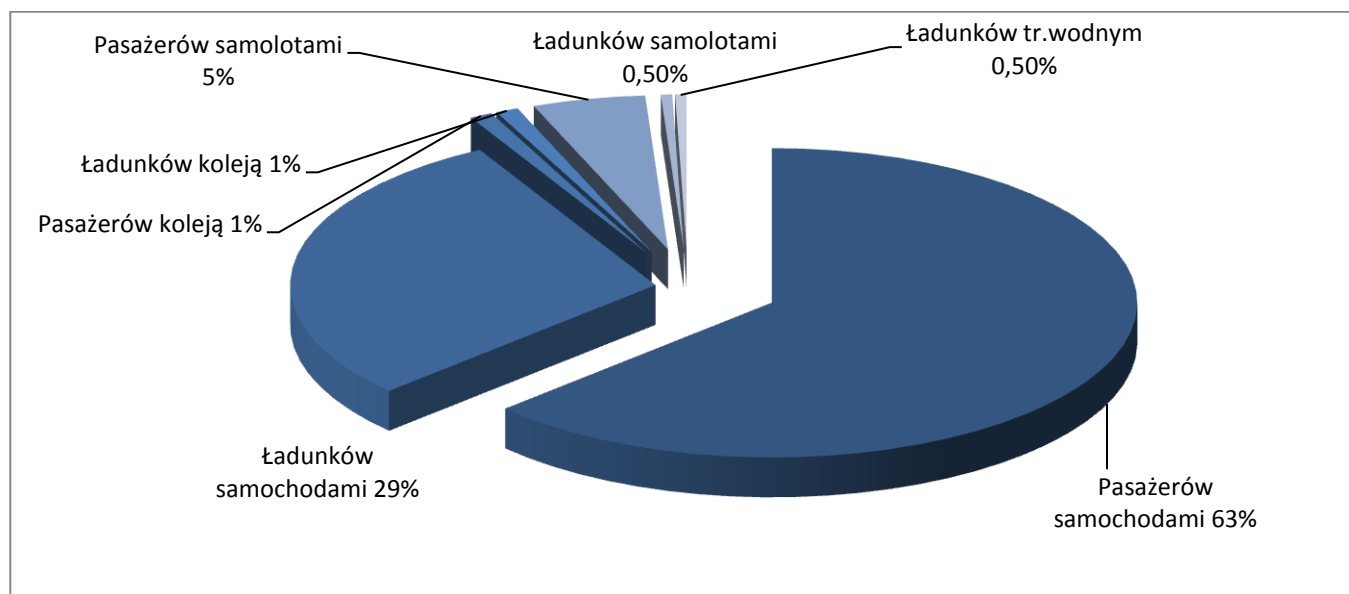
Źródło: opracowanie własne na podst.: Ten key..., s. 23.

⁴ J.Wronka...s. 318.

⁵ EU Transport in Figures....

⁶ Ibidem.

⁷ External costs of transport (accident, environmental and congestion costs) in Western Europe, Paris, Infras Zurych 2000; External costs of transport in Central and Eastern Europe, Final report. OECD, 2003b; The key transport and environment issues for policy-makers. European Environment Agency Report nr 3, 2004., Copenhagen 2004.



Rys. 5. Udział przewozów różnymi środkami transportu w kosztach zewnętrznych.

Źródło: opracowanie własne na podst.: The key...

Do czasu rozwiązania tych problemów ważne jest nadanie odpowiedniej rangi oddziaływaniu na środowisko w polityce transportowej. Obecnie aspekt ten jest uwzględniany przy ocenie projektów infrastrukturalnych.

Każde działanie człowieka wywiera wpływ na otoczenie, budowa infrastruktury, ze względu na swoje cechy wywiera wpływ trwały, powoduje często nieodwracalne zmiany w środowisku. Ważne więc, żeby w tym procesie minimalizować negatywne skutki rozwoju infrastruktury dla otoczenia, w miarę możliwości kształtować struktury gałęziowe transportu i technologie przyjazne dla środowiska. Degradacyjny wpływ infrastruktury na środowisko może być złagodzony poprzez wspieranie rozwoju infrastruktury gałęzi „przyjaznych dla środowiska” oraz stosowanie różnego rodzaju środków ochrony czynnej (ekrany dźwiękochłonne, przepawy dla ludzi i zwierząt, itp.) i biernej (odpowiednia lokalizacja infrastruktury, omijanie terenów szczególnie wrażliwych na zagrożenia środowiska, trasowanie drogi w sposób pozwalający na płynną organizację ruchu lub mniejszą ingerencję w środowisko itp.).

Budowa niektórych rodzajów infrastruktury może być korzystna dla społeczeństwa dzięki temu, że przyczynia się do zmniejszenia degradacyjnego wpływu na środowisko określonej gałęzi transportu (na przykład transportu samochodowego dzięki budowie:

- autostrad zapewniających płynność ruchu i odsunięcie go od aglomeracji, zamiast sieci dróg o małej przepustowości, na której występuje zjawisko kongestii
- obwodnic, umożliwiających ominięcie aglomeracji przez część samochodów
- parkingów przy przystankach komunikacji zbiorowej, umożliwiających dogodne korzystanie przez właścicieli samochodów prywatnych z komunikacji miejskiej itp.).

Poprzez odpowiednią politykę rozwoju infrastruktury można jednak również oddziaływać na strukturę gałęziową systemów transportowych, stwarzać warunki do rozwoju przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu (kolejowego i wodnego śródlądowego) oraz wyboru alternatywnych rodzajów transportu, na przykład roweru, i w ten sposób oddziaływać **pośrednio** na degradacyjny wpływ transportu na środowisko.

Kierunki zrównoważonego rozwój infrastruktury transportu do roku 2050

Spośród dziesięciu celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego przedstawionych w Białej Księdze większość związana jest z infrastrukturą transportu. Są to przede wszystkim cele dotyczące optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych oraz wzrostu efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym, takie jak:

- cel 3: przeniesienie do 2030 roku 30%, a do 2050 roku 50% przewozów drogowych na odległość powyżej 300 km na transport kolejowy lub wodny między innymi dzięki odpowiednim inwestycjom infrastrukturalnym
- cel 4: ukończenie do 2050 roku budowy kolei pasażerskiej dużej prędkości – trzykrotny wzrost długości istniejącej sieci do 2030 roku
- cel 5: stworzenie do 2030 roku unijnej sieci bazowej TEN-T
- cel 6: połączenie do 2050 roku wszystkich lotnisk sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej dużej prędkości, zapewnienie połączeń najważniejszych portów morskich z zapleczem transportem kolejowym i w miarę możliwości wodnym śródlądowym
- cel 7: wprowadzenie w Europie do 2020 roku systemów zarządzania ruchem lotniczym SESAR, lądowym i wodnym ERTMS, ITS, SSN, LRIT, RIS oraz wprowadzenie systemu nawigacji satelitarnej Galileo
- cel 8: ustanowienie do 2020 roku podstaw europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego
- cel 9: osiągnięcie do 2050 roku niemal zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym (zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 roku).

Infrastruktura transportu rozwijana zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju powinna spełniać jednocześnie postulat społecznej zasadności, ekonomicznej efektywności i ekologicznej racjonalności.

Z punktu widzenia **społecznego** infrastruktura taka powinna rozwiązywać istotne współczesne problemy polityki transportowej:

- zapewniać lepszą dostępność
- umożliwiać mobilność
- zapewnić wzrost gospodarczy.

Ta rola infrastruktury została wyeksponowana w Białej Księdze z 2011 roku „Żadna duża zmiana w sektorze nie jest możliwa bez wsparcia stosownej sieci i jej inteligentnego wykorzystania. Inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu, miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Należy je planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska”⁸.

Istotnym problemem do rozwiązania są duże dysproporcje w rozwoju infrastruktury transportu na wschodzie i zachodzie UE. Tak więc bazowa sieć infrastruktury ma zapewnić: multimodalne połączenia między stolicami krajów UE oraz ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi, przejściami granicznymi i centrami gospodarczymi. Rozwój sieci powinien więc być skoncentrowany na:

- ukończeniu budowy brakujących połączeń z **priorytetem dla inwestycji o największej wartości dodanej dla Europy** (brakujące połączenia transgraniczne, intermodalne punkty przesiadkowe, najważniejsze wąskie gardła)
- modernizacji istniejącej infrastruktury
- budowie terminali multimodalnych w portach morskich i rzecznych
- tworzeniu miejskich centrów konsolidacji logistycznej
- zapewnieniu lepszych połączeń kolejowych z lotniskami
- rozwoju koncepcji autostrad morskich.

W procesie kształtowania jednolitej sieci transportowej Unii Europejskiej ważne jest uwzględnienie przyszłych połączeń z krajami sąsiadującymi.

Aspekt ekonomiczny rozwoju infrastruktury transportu związany jest również lepszym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury dzięki zastosowaniu systemów zarządzania ruchem i informacyjnych, wykorzystaniu narzędzi logistycznych, zniesieniu wszelkich barier w funkcjonowaniu transportu oraz integracji sieci transportowej pozwalającej na zwiększenie możliwości wyboru sposobu przewozu.

Coraz większe problemy ze sfinansowaniem rozwoju infrastruktury transportu rodzą konieczność wypracowania nowych zasad finansowania. Projekty kwalifikowane do finansowania ze środków UE powinny:

- być zgodne z przedstawionymi kierunkami rozwoju infrastruktury

⁸ WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final, s. 4.

- zapewniać wartość dodaną dla Europy
- minimalizować negatywny wpływ na środowisko
- być odporne na skutki zmiany klimatu.

Ten ostatni wymóg zapewnić ma zarówno wyższą efektywność inwestycji infrastrukturalnych, które odpowiednio zaprojektowane stają się odporne na takie zjawiska naturalne, jak na przykład trzęsienia ziemi, tsunami. Ponadto często zwiększone wymogi dotyczące wytrzymałości konstrukcji dają dodatkowe efekty w postaci znacznie dłuższej żywotności inwestycji, co też korzystnie wpływa na ich efektywność. Jednocześnie uwzględnienie nowych zagrożeń, związanych ze zmianami klimatycznymi zwiększa bezpieczeństwo w transporcie, a więc realizuje kolejny ważny cel europejskiej polityki transportowej.

Aspekt społeczny i ekonomiczny zrównoważonego rozwoju infrastruktury realizowany jest w sposób zapewniający ekologiczną racjonalność.

Ważnym narzędziem zmniejszania degradacyjnego wpływu transportu na środowisko mają być, zgodnie z propozycjami zawartymi w „Białej Księdze”, opłaty za korzystanie z infrastruktury, które uwzględniłyby takie lokalne efekty zewnętrzne, jak hałas, zanieczyszczenie powietrza i kongestia⁹. Ważnym zadaniem jest jednak ujednolicenie zróżnicowanych obecnie krajowych strategii w tym zakresie.

Wnioski

Jak z punktu widzenia zawartych w Białej Księdze kierunków rozwoju infrastruktury transportu ocenić można polską politykę transportową w tym zakresie? Niestety programy rozwoju infrastruktury i ich realizacja są dość rozbieżne z przedstawionymi kierunkami zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportu. Do najważniejszych różnic i problemów z nich należą:

- brak kolei dużych prędkości
- brak programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych
- mała dynamika działań zmierzających do rozbudowy sieci centrów logistycznych
- zbyt małe tempo realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Kolej dużych prędkości co prawda istnieje w planach perspektywicznych rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce, jednak planowany wariant, tak zwany „Y”, ma niewiele wspólnego z tendencjami europejskimi – długość planowanych tras jest niewielka, linie kolei dużych prędkości nie integrują się z siecią europejską, opóźnienia w realizacji programu dają niewielkie szanse na uruchomienie takich kolei do 2030 roku. Trudno więc liczyć na osiągnięcie celu nakreślonego w Białej Księdze, że większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości odbywać się będzie koleją.

Problem z rozwojem śródlądowych dróg wodnych jest jeszcze większy, bowiem w „Strategii rozwoju transportu do 2030 – założenia” MI 2010, w części „Kroki milowe” przewidziano do roku 2015: „*Opracowanie koncepcji w zakresie przywrócenia parametrów eksploatacyjnych określonych w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych*”. Takie oddalenie w czasie zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych stwarza zagrożenie całkowitego upadku transportu wodnego śródlądowego wskutek:

- nieodwracalnych, niekorzystnych dla żeglugi zmian w infrastrukturze po zrealizowaniu inwestycji niezbędnych dla ochrony powodziowej
- pojawienia się nowych, nieodwracalnych barier na drogach wodnych wskutek rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej (mosty, nieuwzględniające potrzeb nowoczesnej żeglugi)
- upadku polskich przedsiębiorstw żeglugowych wskutek braku perspektyw rozwoju ich działalności na polskim rynku
- zaniechania przez armatorów inwestowania w nowoczesne technologie
- postępującej degradacji śródlądowych dróg wodnych, zwiększającej zakres niezbędnych inwestycji; nie daje to szans na wzrost udziału tej przyjaznej dla środowiska gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych.

Infrastruktura charakteryzuje się, jak wcześniej wspomniano długim okresem powstawania, jednak tempo prac modernizacyjnych w Polsce znacznie odbiega od standardów unijnych i musi ulec przyspieszeniu, ażeby zapobiec powiększaniu się różnic w poziomie rozwoju Polski i innych krajów UE.

Podsumowanie

Spośród dziesięciu celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego przedstawionych w Białej Księdze z 2011 roku *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, większość związana jest z infrastrukturą transportu. Są to przede wszystkim cele dotyczące optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych oraz wzrostu efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym,

Budowa infrastruktury transportu jest bardzo czasochłonna, żeby więc rozwiązać nakreślone w Białej Księdze problemy do 2050, a do 2020/30 zapewnić zgodne z założonymi celami kierunki działań niezbędne jest podjęcie konkretnych decyzji już dziś.

Niestety w Polsce programy rozwoju infrastruktury i ich realizacja są dość rozbieżne z przedstawionymi kierunkami zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportu. Do najważniejszych różnic i problemów z nich należą:

- brak kolei dużych prędkości
- brak programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych
- mała dynamika działań zmierzających do rozbudowy sieci centrów logistycznych
- zbyt małe tempo realizacji inwestycji infrastrukturalnych.