

Tendencje w transporcie, diagnoza stanu obecnego

Obserwacje ogólne

Duże znaczenie nadano w dokumencie kwestiom ekologicznym. Rozwój transportu zbiorowego (szczególnie w obszarach metropolitalnych), racjonalizacja działalności spedycyjnej i logistycznej oraz polityka fiskalna mają być instrumentami zarządzania popytem, szczególnie wobec podziału zadań przewozowych na poszczególne gałęzie transportu. Zmniejszeniu uciążliwości transportu służyć ma postęp technologiczny (już dzisiaj, dzięki szybkiej wymianie taboru samochodowego nie rośnie zużycie paliw płynnych), służyć ma także rozwój metod planowania przestrzennego oraz szeroka partycypacja społeczna w procesach podejmowania decyzji.

Utrwaliła się tendencja wzrostowa PKB przy niewielkim spadku transportochłonności. Jest to kierunek korzystny, zgodny z regułami zrównoważonego rozwoju. „*Polityka...*” precyzuje kierunki działań dla podtrzymania tych zjawisk. Jest to podstawowa różnica wobec wersji „*Polityki transportowej...*” z 1995 roku, która zakładała rozwój transportu w ramach prób dążenia za stale rosnącym popytem, głównie wywołanym wzrostem motoryzacji. Takie próby nigdzie na świecie nie dały pozytywnych wyników, a w przypadku Polski nie są nawet potrzebne.

Państwo zwiększa swoje zaangażowanie w poprawę sytuacji transportowej miast i obszarów metropolitalnych (kolejna zasadnicza różnica wobec „*Polityki transportowej...*” z 1995r.) przez wspieranie procesów decentralizacji zarządzania, stosowną legislacją, szkolenie, promocję dobrych przykładów. Proces restrukturyzacji kolei jest powiązany z rozwojem przewozów metropolitalnych w ramach zintegrowanych systemów

transportu miejskiego.

Jedyne, co można obecnie uznać za możliwe to zasilenie dodatkowe transportu w środki pomocowe, związane ze wstępowaniem Polski do Unii Europejskiej.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.