

Rekomendacje i uwagi debaty
Fundacji Akademia Polskiego Sukcesu
Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP
Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

TRANSPORT - Stan aktualny i perspektywy rozwoju

Doświadczenia ostatnich lat potwierdziły, że niedostateczny rozwój infrastruktury transportowej jest jednym z najważniejszych czynników, które hamują rozwój Polski. Polityka transportowa jest ukierunkowana na realizację pojedynczych celów krótkookresowych, a w konsekwencji charakteryzuje się brakiem wizji rozwoju w długim okresie. Źródłem tych problemów jest przede wszystkim deficyt czynnika merytorycznego w procesie podejmowania decyzji. Jako reprezentanci środowiska naukowego wyrażamy naszą głęboką troskę i niepokój w związku z brakiem działań służących rozwiązywaniu istniejących problemów transportowych i tworzeniu fundamentów ułatwiających rozwój innych obszarów aktywności państwa i obywateli.

Podstawowe czynniki rozwoju transportu:

1. Transport wpływa na wszystkie dziedziny rozwoju kraju. Wielkość, zakres, zasięg i stopień rozwoju transportu są jednym z głównych czynników determinujących poziom gospodarczego rozwoju kraju. Jednocześnie rozwój infrastruktury transportowej bezpośrednio wpływa na wzrost PKB oraz konkurencyjność państwa w aspekcie międzynarodowym
2. Właściwy rozwój infrastruktury transportowej wymaga we współczesnym świecie badań naukowych prowadzonych na światowym poziomie. Jest to konieczne zarówno ze względu na właściwe wykorzystanie infrastruktury jak i na wypracowanie kierunków rozwoju i właściwego poziomu infrastruktury transportowej
3. Najbliższe 20 lat będzie okresem intensywnego rozwoju transportu w świecie i w Europie. Można tu wymienić np. koleje o prędkości 360 km, autostrady, transport samolotowy, nowe rodzaje pojazdów. Brak badań to utrata dialogu ze światem, stworzenie luki, której nie da się później nadrobić
4. Aktualnie w Polsce istnieje kadra naukowa, która właściwie wykorzystana może podjąć badania naukowe na poziomie porównywalnym z wysoko rozwiniętymi państwami Unii Europejskiej i współtworzyć infrastrukturę kompatybilną z państwami europejskimi. Jeśli dziś zlekceważymy ten problem naukowcy zajmą się innymi dziedzinami wiedzy i za parę lat zespołów naukowych po prostu nie będzie
5. Polska dziś jest w stosunkowo korzystnej sytuacji mając do dyspozycji stosunkowo duże środki strukturalne Unii Europejskiej które może zaangażować w badania na rzecz transportu. Trzeba tu uwzględnić, że wspólna polityka transportowa należy do priorytetów polityki Unii Europejskiej, a prowadzenie prac infrastrukturalnych w zakresie sieci transportowych, zwłaszcza szybkiej kolei uznano za najważniejsze cele najbliższych lat.
6. Rozwój transportu powinien wyprzedzać wzrost gospodarczy regionu i państwa uwzględniając wzrastające potrzeby transportowe, aby nie hamować rozwoju gospodarczego, każda bowiem działalność gospodarcza związana jest z wzrostem potrzeb transportowych. Wzrost potrzeb w zakresie transportu i jego jakości jest nierozzerwalnie związany z rozwojem społeczno- gospodarczym.
7. Podejmowanie niezbędnych, olbrzymich inwestycji w zakresie transportu, zmieniających nasz kraj nie może być podejmowane bez wsparcia badań naukowych na wysokim poziomie oraz kształcenia

kadr, a dobra dydaktyka może być tylko prowadzona w oparciu o badania naukowe na wysokim poziomie. Niezbędnym warunkiem realizacji celów społecznych gospodarczych jest generowanie projektów badawczych, które wniosą wartość dodaną, wyrażoną w osiągnięciu konkretnych celów, do których zalicza się: rozwój inteligentnych systemów transportowych oraz wdrożenie technologii informacyjno-komunikacyjnych, które pozwolą na ograniczenie liczby eksploatowanych środków transportu i zwiększenie sprawności transportu miejskiego i podmiejskiego, a także zwiększających bezpieczeństwo użytkowników, a jednocześnie spełniających wymogi ochrony środowiska. Istotne są również inne systemy infrastruktury miejskiej (wodociągi i kanalizacja, gospodarka ściekami i odpadami, dostawy mediów elektrycznych i elektronicznych, infrastruktura rekreacyjna i handlowa). Do bardzo ważnych celów społecznych i gospodarczych należy także zaliczyć opracowanie i wdrożenie nowoczesnych metod przebudowy i wzmacniania infrastruktury drogowej oraz przygotowanie technologiczne budowy kolei dużych prędkości.

8. Zwiększający się ruch drogowy z rosnącym udziałem pojazdów ciężkich, wzrastające oczekiwania użytkowników dróg, a także oczekiwania zarządców związane z trwałością rozwiązań infrastrukturalnych, należy zrealizować badania, których wdrożenie umożliwi przebudowę i wzmocnienie wyeksploatowanej infrastruktury drogowej w Polsce. Powinny być opracowane konstrukcje i technologie prefabrykatów do przebudowy obiektów inżynierskich, materiały o wydłużonej trwałości do przebudowy nawierzchni drogowych, nowe materiały, wyroby i rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego. W celu diagnozowania stanu infrastruktury powinny być zastosowane metody analizy rzeczywistych oddziaływań pojazdów ciężkich na infrastrukturę drogową. Badania powinny także obejmować nowe materiały i technologie do przebudowy i wzmacniania obiektów mostowych (w tym zabytkowych).

9. Perspektywa uruchomienia w Polsce pierwszej linii kolejowej dużych prędkości powinna być poprzedzona przygotowaniem warunków do wdrożenia systemu kolei dużych prędkości, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju oraz z poszanowaniem uwarunkowań środowiska naturalnego. Powinny być opracowane konstrukcje nawierzchni dla linii kolei dużych prędkości dostosowane do warunków polskich, a także koncepcja zintegrowanego systemu diagnostyki kolei dużych prędkości, a w szczególności techniki diagnostyczne przeznaczone do linii dużych prędkości, w tym koncepcja pociągu pomiarowego oraz niezbędna aparatura pomiarowo-badawcza. Powinny być opracowane zasady bezpiecznej eksploatacji kolei dużych prędkości, a w tym nowe rozwiązania dotyczące kolejowych obiektów inżynierskich dostosowanych do obciążeń powstających podczas dużych prędkości.

10. Zapewnienie skutecznej strategii rozwoju transportu w Polsce, wymaga opracowania w poszczególnych dziedzinach transportu harmonogramu konkretnych działań rozwojowych, na podstawie między innymi powstałych już opracowań, często nie spójnych merytorycznie oraz aktualnych analiz. Harmonogram powinien składać się z około stu konkretnych przedsięwzięć, według zasady **co, kto, gdzie, za ile i w jakim czasie**. Perspektywa opracowanych harmonogramów to minimum dziesięć lat. Dobrym przykładem podobnych działań w Europie, które skończyły się sukcesem jest opracowany, w latach 80-tych harmonogram modernizacji kolei szwedzkich.

Pod kierunkiem członków debaty omawiających stan i perspektywy rozwoju poszczególnych działów transportu zostaną przedstawione założenia dla opracowania poszczególnych harmonogramów dla omawianych dziedzin transportu.

Przygotował: prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch

Radom, 23 listopada 2015 r.