

Wzrostowi potrzeb w zakresie przewozów pasażerskich towarzyszyły zmiany strukturalne. Rozwój budownictwa mieszkaniowego na obrzeżach miast spowodował wzrost potrzeb przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej oraz często wydłużenie przeciętnej odległości tego typu przewozów. Coraz większa część tych potrzeb przewozowych również realizowana jest przez transport samochodowy, którego udział w przewozach pasażerskich osiągnął 70–80% ogólnych przewozów.

Liczba samochodów osobowych w krajach UE w latach 1970–2018 zwiększyła się kilkukrotnie. Obecnie w większości krajów Wspólnoty poziom motoryzacji stabilizuje się, jednak dynamiczny rozwój motoryzacji w nowych krajach członkowskich spowodował znaczne zwiększenie liczby samochodów osobowych poruszających się po drogach UE. W 1970 roku w 15 krajach UE na 1000 mieszkańców przypadały 184 samochody osobowe, w 2018 roku w 28 krajach UE liczba ta zwiększyła się już do 524<sup>2</sup>.

Zalety transportu samochodowego, takie jak:

- dostępność, umożliwiającą realizację przewozów *door to door*,
- elastyczność,
- szybkość i dyspozycyjność, ułatwiająca niezbędną w nowoczesnej gospodarce realizację dostaw *just in time*,
- umiarkowany poziom cen związany z niskimi cenami paliw, umiarkowanymi podatkami i brakiem opłat infrastrukturalnych
- oraz niedogodności transportu kolejowego, takie jak:
  - mała elastyczność,
  - brak nawyku zabiegania o ładunki i pasażerów,
  - wysokie ceny, będące efektem z jednej strony dużego obciążenia kosztami infrastruktury, a z drugiej – zmniejszania się przewozów,

sprzyjały przejmowaniu przez transport samochodowy coraz większej części zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Transport samochodowy bowiem w sposób najlepszy spełniał oczekiwania nowoczesnej gospodarki w sferze produkcji i dystrybucji dóbr oraz społeczeństwa – w zakresie przewozów pasażerskich.

Niesprawność transportu kolejowego i jego wysoka zawodność, spowodowane nieudolnością organizacyjną firm kolejowych, czasochłonnymi, często nieskoordynowanymi operacjami technicznymi, złym przepływem informacji, nadmiernym zatrudnieniem itp., zniechęcały do korzystania z tej gałęzi, której przeciętna prędkość w przewozach międzynarodowych „wynosiła tylko 18 km/h i była mniejsza niż prędkość lodołamacza przedzierającego się przez szlak żeglugowy na Morzu Bałtyckim!”<sup>3</sup>.

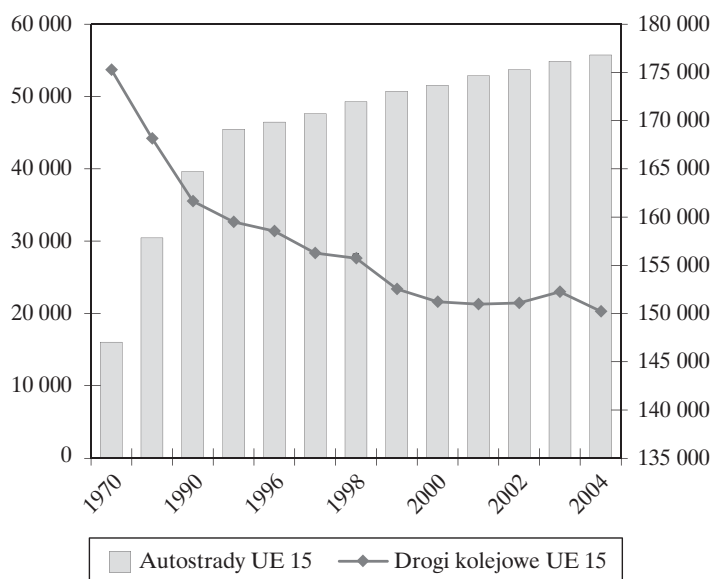
Istotny wpływ na te przesunięcia miały korzyści gospodarcze wynikające z rozwoju transportu samochodowego, wśród nich zaś znaczący udział sektora trans-

<sup>2</sup> *EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2020...*, dz. cyt.

<sup>3</sup> *White Paper. European Transport Policy for 2010. Time to Decide*, European Communities, Luxembourg 2001, s. 45.

portowego w tworzeniu dochodu narodowego całej Wspólnoty, tworzenie miejsc pracy, pozytywny wpływ na postęp techniczno-technologiczny oraz poziom życia społeczeństw<sup>4</sup>. Były one przyczyną polityki wspierania rozwoju tej gałęzi wyrażającej się przede wszystkim wysokim udziałem nakładów na rozwój infrastruktury, wynoszącym około 70–80% ogółu nakładów na infrastrukturę transportu lądowego<sup>5</sup>.

W efekcie stworzona została sieć dróg umożliwiająca zaspokojenie rosnących potrzeb przewozowych. W tym samym czasie, w wyniku zamykania peryferyjnych linii kolejowych, zmniejszyła się dostępność tej gałęzi, a ograniczenie nakładów inwestycyjnych zmniejszyło konkurencyjność transportu kolejowego (rys. 4.1.3).



**Rys. 4.1.3.** Zmiany długości autostrad i dróg kolejowych w krajach Europy Zachodniej w km (UE 15)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *European Road Statistics 2007*, European Union Road Federation (ERF), Brussels 2007.

Przedstawione czynniki spowodowały, że dotychczasowy rozwój transportu w krajach Europy Zachodniej, zarówno ładunków, jak i pasażerów, w niewielkim stopniu odpowiadał założonym kierunkom preferującym te gałęzie transportu i te technologie, które – zaspokajając potrzeby przewozowe w sposób odpowiadający dzisiejszym wymaganiom – jednocześnie byłyby przyjazne dla środowiska (transport

<sup>4</sup> Tamże.

<sup>5</sup> K. Wojewódzka-Król, *Nakłady na infrastrukturę transportu*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu Lądowego” 1987, nr 16.