



Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

Stowarzyszenie zwykłe, zarejestrowane 1 czerwca 2004 r. w Łodzi, nr rej. SSP-V-5011/15/04

Adresy do korespondencji:
91-850 Łódź, ul. Marysińska 88A/30
e-mail: ipt_lodz@toya.net.pl

www.ipt_lodz.toya.net.pl

Łódź, dn. 14/12/2004

Ministerstwo infrastruktury

W związku z przygotowaniem dokumentów dotyczących strategii rozwoju transportu w Polsce chciałbym zaprezentować kilka swoich osobistych uwag i przemyśleń. Są to zarówno sprawy drobne i szczegółowe jak i nieco rozważań bardziej ogólnej natury. Kolejność prezentowanych tematów jest przypadkowa. Niektóre problemy są tylko zasygnalizowane. Ich bardziej dogłębna analiza i opisanie wymaga nieco więcej czasu. Jeśli znajdę ten czas, postaram się wrócić później do tych tematów. Dotyczy to między innymi bardziej konkretnych propozycji rozwiązania niektórych problemów.

Zaprezentowane poniżej uwagi nie są oficjalnym stanowiskiem naszego stowarzyszenia względem poruszonych tematów, ale są zgodne z kierunkami naszego działania.

Kilka uwag dotyczący spraw transportu kolejowego.

Relacje: Warszawa - Poznań i Warszawa - Wrocław.

Najpierw zacytuję dwa fragmenty dokumentów zaprezentowanych na stronach MI

1. Dr inż. Andrzej Massel - Zagadnienia dotyczące kolei w polityce transportowej Państwa i w strategii rozwoju transportu, str. 26:

Następnym logicznym krokiem powinna być budowa nowej linii dużych prędkości Zachód – Wschód na odcinku z Warszawy do Poznania przez Łódź, z odgałęzieniem Łódź – Wrocław. Linia taka będzie miała olbrzymie znaczenie cywilizacyjne, przyczyniając się do zasadniczej poprawy powiązań Warszawy i Łodzi z Dolnym Śląskiem i Wielkopolską, ale także z Pomorzem Zachodnim. Czas przejazdu z Warszawy do Poznania może ulec skróceniu z obecnych 2 godzin 47 minut do około 1 godziny 45 minut, w relacji Warszawa - Wrocław z 4 godzin 48 minut do około 2 godzin 15 minut (a więc o ponad połowę), z Warszawy do Szczecina (przy uwzględnieniu modernizacji linii E59 na odcinku Poznań – Szczecin) z 5 godzin 11 minut do około 3 ½ godziny.

2. Materiały analityczne do założeń Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007-2013 str. 39

W perspektywie do 2030 roku programuje się budowę nowej linii dużych prędkości Zachód- Wschód, tj. (Londyn, Paryż, Berlin) zachodnia granica RP – Poznań – Łódź – Warszawa – wschodnia granica RP – (Mińsk Białoruski, Moskwa) z odgałęzieniem na odcinku Łódź – Wrocław. Przewidywana magistrala dużych prędkości będzie linią przeznaczoną wyłącznie dla przewozów pasażerskich o prędkości 350km/h. Równoległe z rozwojem linii dużych prędkości konieczne jest wprowadzenie taboru pasażerskiego pozwalającego w pełni wykorzystać ich parametry.

Komentarz:

Kwestia kolei wielkich prędkości relacji Warszawa - Łódź - Poznań oraz Warszawa - Łódź - Wrocław, poruszona w obu cytowanych tekstach, wskazuje na dwie nieco odmienne koncepcje. Z tekstu Pana Andrzeja Massela można wnioskować, że chodzi o kolej o Vmax 200 - 220 km/h. Odległość kolejowa Warszawa - Łódź - Poznań i Warszawa - Łódź - Wrocław jest podobna i wynosi ok. 350 km. W tekście jednakże znajdziemy sugestię, iż czas przejazdu W-wa - Poznań to 1h45" a W-wa - Wrocław - 2h15". Sugeruje to, że mówimy w tym przypadku o istniejącej od pewnego czasu koncepcji prowadzenia linii Poznańskiej wzdłuż autostrady A2, z ominięciem Łodzi, natomiast przez samą Łódź przechodziłaby odnoga do Wrocławia. Taki wariant usprawiedliwia dłuższy o ok. 30 minut czas podróży do Wrocławia z postojem

w Łodzi w stosunku do bezpośredniej relacji Poznańskiej. Autor nie wspomina możliwego terminu realizacji takich połączeń. Na szczęście (także dla Łodzi) ostatnio pojawiły się koncepcje budowy połączenia Warszawa - Wrocław przez Łódź (17 listopada br. zaprezentowała w Łodzi taką koncepcję firma Dornier Consulting). Wg tej koncepcji połączenie opierałoby się głównie o zmodernizowane odcinki istniejących szlaków i budowę nowych tylko tam gdzie to niezbędne. Nie mówimy tu o pociągach klasy TGV, ale takich jeżdżących ok. 200 km/h. W tym przypadku mówimy o perspektywie roku ok. 2015. Projekt Dorniera nic nie mówi o związkach z relacją Warszawa - Poznań.

Obie omawiane relacje to także niezmiernie ważna sprawa dla przyszłości łódzkiego węzła kolejowego. I może nie jest to tak istotne dla ruchu międzyaglomeracyjnego, ile dla regionalnego. Od możliwości przeprowadzenia przez Łódź linii średnicowej (niekoniecznie w drogim wariantcie z tunelem pod całym śródmieściem) zależy bowiem to, czy da się w ogóle stworzyć spójny system transportu regionalno-aglomeracyjnego opartego na szkieletcie kolejowym. Ten temat jednak jest bardzo obszerny i nie będę go tu szczegółowo opisywał (możliwy kształt i funkcjonalność łódzkiego węzła kolejowego to temat na oddzielne opracowanie). Tu chciałem jedynie zasygnalizować pewien problem, który może pojawić się w innych dużych aglomeracjach: integracja kolei międzyaglomeracyjnych i kolei wielkich prędkości z kolejami regionalnymi, czyli łatwy dostęp do dwóch pierwszych systemów nie tylko dla mieszkańców kilku dużych miast ale także tych mniejszych.

Co to oznacza dla przygotowywanej „Strategii rozwoju transportu”. Potrzebne jest pilnie opracowanie „Zintegrowanych systemów transportu” dla poszczególnych dużych aglomeracji, w których określi się docelową rolę kolei w tych systemach i pożądany kształt i przebieg szlaków kolejowych, przewidywaną wielkość ruchu (ilość potrzebnych torów), położenie i kształt punktów integracyjnych kolei z innymi środkami transportu itp. Bez tego nie mamy wszystkich potrzebnych danych, które pozwolą nam prawidłowo określić priorytety i koszty.

Szybkie koleje

Opracowując strategię rozwoju transportu należy uważniej przyjrzeć się sprawie niektórych połączeń. Program rozwoju infrastruktury kolejowej do 2013, a nawet 2020 roku powinien uwzględniać jeszcze dalszą perspektywę czasową. Coraz większe upowszechnianie się kolei typu TGV czy ICE może w ciągu kilku do kilkunastu lat spowodować znaczne potaniecie tej technologii (umasowienie produkcji, amortyzacja kosztów wstępnych badań itp.) i może się okazać, że stanie się ona dostępna dla Polski wcześniej niż to zakładamy przy obecnym poziomie kosztów i cen. Przecież materiałochłonność i energochłonność nie jest znacząco większa niż dla kolei tradycyjnych. Na razie znacznie droższy jest tabor, telematyka i cały know-how. Dziś jest to jeszcze zbyt mała skala produkcji i duże koszty stałe.

Co z tego wynika? To, że już dziś powinniśmy projektować nowe połączenia w taki sposób, aby za lat kilkanaście dało się je przystosować do wprowadzenia pociągów Vmax 300-350, a nie planować wybudowanie w przyszłości wszystkiego od nowa. Dotyczy to zwłaszcza geometrii modernizowanych lub budowanych nowych szlaków oraz zarezerwowania miejsca na dodatkowe tory dla ruchu regionalnego i towarowego.

Problematyczna jest koncepcja budowy linii wielkich prędkości Berlin – Warszawa – Moskwa. Przy odległości ok. 1800 km czas przejazdu wyniesie co najmniej 7-8 godzin, co w porównaniu z czasem lotu samolotem (ok. 2-2,5 h) wydaje się mało konkurencyjne, tym bardziej, że koszt takiej inwestycji byłby bardzo duży, a potencjalne potoki pasażerskie prawdopodobnie nie tak wielkie. Jeśli przyjęto, że szybka kolej jest konkurencyjna w stosunku do samolotu przy odległościach do 800 km, bardziej sensowne wydaje się istnienie relacji typu Warszawa – Berlin, Warszawa – Budapeszt, Warszawa – Praga czy Warszawa – Wiedeń. Takie relacje pozwolą na dojazd i powrót w ciągu jednego dnia co będzie atrakcyjną ofertą dla podróży biznesowych ewentualnie wyjazdów weekendowych (np. na zakupy) z jednym noclegiem i pozostawieniem dostatecznej ilości czasu na pobyt. Przy nieco dłuższych relacjach (do ok. 1500 km) bardziej sensowne wydają się połączenia typu Euro-Night realizowane kolejami konwencjonalnymi z prędkością handlową ok. 150 km/h.

Modernizacja infrastruktury.

Przedstawię tu kilka moich spostrzeżeń po wstępnym zapoznaniu się z cytowanymi wyżej dokumentami dotyczącymi transportu kolejowego. W powyższych dokumentach pojawia się temat modernizacji linii Warszawa - Białystok do Vmax 200km/h. Dlaczego ta linia jest tak ważna? E20 i E30 dostosowuje się do 160 km/h, Planowana modernizacja Warszawa - Łódź też na 160. Nie ma nic na temat dalszego przebiegu tej linii (Litwa, Łotwa, Estonia).

Mówi się o dostosowaniu CMK do 200 km/h (250 pojawia się tylko jako wariant), jednocześnie nie ma nic na temat modernizacji odcinka Warszawa - Grodzisk, a modernizacja odcinka Psary - Kraków planowana jest dopiero w latach 2009 - 2013. Wzrost prędkości na pierwszym z nich ma większe znaczenie dla relatywnie krótkiego połączenia Łódź - Warszawa, gdzie każde 5 minut skrócenia czasu jazdy daje odczuwalny efekt, poza tym jest to odcinek o największym obciążeniu ruchem międzyregionalnym w Polsce, więc sumaryczny efekt takiej modernizacji liczony w pasażerominutach byłby bardzo duży. Zwiększenie ze 160 do 200 km/h prędkości na CMK skróci czas jazdy do Krakowa tylko o 10-12 minut, podczas gdy modernizacja odcinka od Psar do Krakowa do 160 km/h dałaby ok. 30 minut. Otwarte pozostaje pytanie o stosunek nakładów do efektów i kolejności realizowania poszczególnych działań.

Turystyka

Przedstawione dokumenty nie wspominają o prawdopodobnym wzroście ruchu turystycznego związanego z poprawą statusu materialnego ludności. Kreowanie mody na aktywne formy spędzania wolnego czasu może być szansą dla transportu zbiorowego, zwłaszcza dla kolei (łatwość przewiezienia sprzętu sportowego, możliwość pokonywania dużego dystansu w krótkim czasie).

Można spodziewać się stopniowego wzrostu ilości weekendowych przejazdów turystycznych. Wydaje się, że w tego rodzaju podróżach istnieje największa możliwość zwiększenia przez kolej pracy przewozowej w ruchu międzyregionalnym. Obecnie oferta kolei dla zaspokojenia tego typu potrzeb jest minimalna. Zmiana tego stanu rzeczy jest pożądana przynajmniej z kilku powodów:

1. Rosnący ruch na drogach zwiększa zagrożenie wypadkami
2. Rośnie hałas, zanieczyszczenie powietrza, zwłaszcza w rejonach koncentracji ruchu turystycznego, czyli tam, gdzie jest to najbardziej dokuczliwe.
3. Niekontrolowany rozwój infrastruktury związanej z transportem drogowym (parkingi, drogi, usługi) zawłaszcza coraz więcej terenu i powoduje degradację przestrzeni publicznej i krajobrazu.
4. Istnienie dobrej oferty zachęci więcej osób nie posiadających własnego samochodu (emeryci, młodzież) do aktywnego wypoczynku, zamiast innych form spędzania wolnego czasu.
5. Rozwój turystyki weekendowej zwiększy popyt na rynku wewnętrznym (usługi hotelarskie i gastronomiczne).
6. Globalne zwiększenie przewozów pasażerskich zwiększy wpływy przewoźników, obniży jednostkowe koszty stałe (rozłożą się one na większą liczbę podróży), a w konsekwencji częściowo odciążą budżet z dofinansowywania transportu kolejowego.

Przewozy w celach turystycznych czy rekreacyjnych nie zwiększają transportochłonności gospodarki - są usługą samą w sobie, a nie składnikiem kosztów wytworzenia jakiegoś produktu czy innej usługi. Dlatego promowanie takich podróży nie stoi w sprzeczności z polityką ograniczania udziału kosztów transportu w globalnych kosztach wytworzonego PKB.

Konkurencją dla zbiorowego transportu w celach turystyczno-rekreacyjnych jest nie tylko transport indywidualny, ale znacznie szerszy zakres dóbr i usług związanych z szeroko pojętą rozrywką i zagospodarowaniem czasu wolnego. Dlatego też transport ten może, jak każda inna dziedzina rynku nie tylko zaspokajając obecnie istniejące potrzeby, ale także kreować nowe, aktywnie zabiegając o klienta i jego pieniądze. Myślę, że sobotnio-niedzielną turystyką to duży, przyszłościowy rynek dla regionalnych i dalekobieżnych przewozów pasażerskich. Trzeba tylko stworzyć odpowiednią ofertę i popyt. O tym, że jest taka potrzeba, świadczy choćby obciążenie drogi kołowej Kraków - Zakopane. Brak planów stworzenia odpowiedniej oferty przez kolej dla tej relacji jest dla mnie niezrozumiały. Istnieje co prawda inicjatywa budowy nowego połączenia z Krakowa do Nowego Sącza, z odnogą do Chabówki, ale prezentowane dokumenty nic nie wspominają na ten temat. Stworzenie dla dużych aglomeracji oferty pozwalającej szybko dojechać nad morze, w góry lub w inne atrakcyjne turystycznie tereny może spowodować lawinowy wzrost popytu.

Tematyka ruchu wakacyjnego i weekendowego powinna znaleźć się w „Strategii” wraz z propozycjami działań dla kreowania i zaspokajania popytu. Tego rodzaju działania mogą także służyć aktywizacji regionów słabo rozwiniętych gospodarczo, posiadających walory przyrodnicze lub krajobrazowe. Jednocześnie potrzebna jest polityka mająca na celu ochronę najbardziej popularnych i wartościowych miejsc przed degradacją przez nadmierny ruch (Zakopane, Hel, Beskid Śląski, Bieszczady, Mazury). Można to osiągnąć zarówno przez stworzenie alternatywnych dla samochodu sposobów dojazdu jak i przez rozgęszczenie skoncentrowanego ruchu na większe obszary, dzięki stworzeniu łatwo dostępnej oferty turystycznej wokół miejsc koncentracji (np. przez ułatwienie dojazdu na Słowację z rejonu Beskidów i Tatr).

Czy w prognozach zapotrzebowania na transport uwzględniono zależność pomiędzy możliwością stworzenia odpowiedniej oferty, a wzrostem przewozów jako efekt istnienia takiej oferty?

Ochrona przyrody i krajobrazu

Są takie miejsca w Polsce, gdzie istnieje szczególnie nasilony konflikt pomiędzy potrzebami transportowymi, a ochroną lokalnych walorów krajobrazowych i przyrodniczych. Wydaje się zasadne zastosowanie nieco innego sposobu liczenia kosztów i zysków w takich obszarach. Uważam, że przygotowywana strategia powinna wskazać takie obszary i zaproponować najbardziej racjonalną politykę transportową dla nich. Polska posiada deficyt miejsc szczególnie atrakcyjnych krajobrazowo, w których jednocześnie środowisko przyrodnicze byłoby w miarę niezmiennione przez działalność człowieka.

W tym kontekście należy np. inaczej spojrzeć na ekonomiczną opłacalność transportu kombinowanego, zwłaszcza typu RoLa. Miejsca, gdzie tego typu przewozy powinny zostać powszechnie wprowadzone, to zwłaszcza południe Polski. Drogi przez przejścia graniczne w Jakuszycach, Kudowie, Cieszynie, Zwardoniu, Chyżnem, Łysej Polanie, Muszynie, Barwinku przenoszą bardzo duży ruch ciężkich pojazdów, które zwłaszcza na górskich, krętych drogach spalają dużo więcej paliwa niż normalnie, poruszają się wolno blokując ruch zwłaszcza na podjazdach, stwarzają bardzo duże zagrożenie dla innych pojazdów, nie mówiąc już o częstych przypadkach całkowitego paraliżowania ruchu zimą. Dla większości wymienionych relacji istnieje możliwość alternatywnego pokonania najtrudniejszych fragmentów trasy dzięki istniejącym szlakom kolejowym. Pozostaje do załatwienia sprawa „dogadania się” z partnerami po drugiej stronie granicy, ale nie wydaje się, aby był to problem nie do rozwiązania. Oczywisty jest znaczny koszt uruchomienia takiego programu, ale może w dłuższej perspektywie czasu, przy uwzględnieniu wszystkich zewnętrznych kosztów, per saldo nie byłoby to tak bardzo obciążające dla budżetu. Cena za przewóz samochodu koleją nie może być zbyt wysoka, aby nie tłumić popytu. Równolegle powinny zostać wprowadzone opłaty za przejazd dużych ciężarówek niektórymi drogami, zwłaszcza tam, gdzie jest to szczególnie uciążliwe dla otoczenia. Dobrze przemyślana polityka sterowania popytem powinna zachęcać przewoźników drogowych do korzystania z kolei.

Należałoby przeprowadzić studium wykonalności takiego programu. Potrzebna byłaby modernizacja linii kolejowych dla znacznego zwiększenia przepustowości (pociągi wahadłowe musiałyby jeździć z dość dużą częstotliwością, biorąc pod uwagę obecny i prognozowany ruch), uzupełnienie brakujących fragmentów linii pomiędzy Nowym Targiem a Trsteną, budowa ramp dla szybkiego załadunku i rozładunku składów, dodatkowe parkingi itp. Stworzenie wspólnego programu dla kilku relacji pozwoli obniżyć koszty stałe, także zakup większych ilości specjalistycznych wagonów pozwoli obniżyć ceny jednostkowe tychże. Warto przy okazji rozważyć masową produkcję takich wagonów w Polsce. Przy niższych niż na Zachodzie kosztach pracy i wzrastającym popycie może to być produkcja opłacalna.

Uwagi do materiałów prof. Burnewicza na temat prognoz zapotrzebowania na transport.

We wstępnej części tekstu autor przedstawia ogólnie metodologię prowadzonych obliczeń. Nie wspomina jednak, czy przy ustalaniu minimalnych i maksymalnych prognoz zapotrzebowania na przewozy towarów i osób przez różne środki transportu, wzięto pod uwagę wpływ prowadzenia aktywnej polityki kreowania popytu w kierunku ograniczania udziału transportu drogowego w przewozie osób i towarów. Brakuje analizy porównawczej jak mogłyby się zmieniać udziały poszczególnych gałęzi transportu w całkowitym bilansie przewozów wraz ze zmianą sposobu (stopnia) wliczania zewnętrznych kosztów transportu w bieżącą działalność przewoźników. Jeśli przyjmujemy prowadzenie aktywnej polityki w kierunku wyrównywania warunków konkurencji międzygałęziowej, to potrzebna wydaje się analiza skutków takiej polityki. Ważne jest także w takim przypadku porównanie do sytuacji w której nie ulega zmianie obecny status quo w perspektywie do roku 2020. Zakładając, że globalny popyt na transport jest mniej więcej niezależny od przyjętej polityki, a tylko od wielkości PKB i zasobności społeczeństwa, ciekawe może być porównanie udziału kosztów transportu w całkowitym PKB w zależności od mniej lub bardziej skutecznego realizowania zasad zrównoważonego rozwoju. Czy np. przejście przez kolej części przewozów od transportu drogowego wpłynie istotnie na obniżenie tych kosztów. Takie analizy wydają się niezbędne dla uzasadnienia opłacalności inwestowania w transport intermodalny lub w budowę kolei wielkich prędkości. Argument ekonomiczny będzie miał większą wagę niż ideologiczny przy zatwierdzaniu wydatków budżetu Państwa na realizowanie polityki zrównoważonego rozwoju.

UWAGI DO WYKRESÓW

Niektóre z wykresów, przedstawiają nałożone na siebie wielkości przewozów raz w postaci słupków dla poszczególnych lat raz w postaci wykresów ciągłych. W drugim przypadku występują wykresy charakteryzujące się dużymi zmianami w poszczególnych latach, co przekłada się na stromy przebieg linii tych wykresów (np. Transport zbiorowy osób w miastach). W takim przypadku ta metoda obrazowania staje się mniej czytelna, gdyż istnieje dysproporcja pomiędzy rzeczywistą wartością, a widocznym obszarem ograniczonym skośnie przebiegającymi liniami w różnych obszarach wykresu. Intuicyjny odbiór jest taki, że przy płaskim przebiegu, kiedy linia jest grubsza widzimy jakby wartość przedstawiana była większa niż na fragmencie skośnym, choć w rzeczywistości wartości mogą być takie same, a w skrajnych przypadkach nawet wykazywać tendencję odwrotną niż obserwowana na wykresie. W takich sytuacjach wykres słupkowy lepiej obrazuje przebieg zmian, gdyż prostokątne kolorowe elementy dokładniej odzwierciedlają proporcje pomiędzy wartościami które reprezentują.

Trochę utrudnia czytanie dokumentu także występujący brak konsekwencji w kolejności umieszczania wykresów czy tabel (minimum, maksimum, pasażerowie, pasażerokilometry). Najlepiej byłoby przedstawić innym kolorem ilości pasażerów/ton a innym wielkość pracy przewozowej liczonej w pasażerokilometrach lub tonokilometrach.

PROGNOZY TRANSPORTU LOTNICZEGO

W tabelach 21 i 22 przedstawiono prognozy krajowego transportu osobowego międzyosiedlowego. Moją wątpliwość wzbudza wykazany tu wysoki udział transportu lotniczego w tych przewozach (np. ponad 12% w globalnych przewozach w roku 2004 i odpowiednio prawie 40% pracy przewozowej wykonywanej przez kolej). Znając słaby rozwój wewnątrz krajowych połączeń lotniczych wartości te wydają się zawyżone. Praca przewozowa lotnictwa krajowego na poziomie powyżej 7 mld pskm wskazuje np. że dziennie przewozi się prawie 40 tys. osób na średnią odległość 500 km. Te wartości nie wydają się prawdopodobne. Być może w tabeli znajduje się wielkości globalnej pracy przewozowej lotniczego ruchu krajowego i międzynarodowego (znacznie większe średnie odległości niż w komunikacji krajowej), ale w takim przypadku podsumowanie wszystkich wielkości daje nieprawdziwe wartości co do wewnątrz krajowego ruchu.

PROGNOZY TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Porównując dane dotyczące prognoz pracy przewozowej kolei (tabele 21 i 22) oraz wielkości wydatków gospodarstw domowych na ten rodzaj transportu (tabele 7,8,9,10) można wysnuć następujące wnioski. Wielkość globalnej pracy przewozowej nie zmieni się znacząco do 2020 roku. Udział wydatków na kolej w budżetach gospodarstw domowych będzie miał lekką tendencję zniżkową, ale biorąc pod uwagę wzrost zasobności tychże, nastąpi podwojenie nominalnie wydawanych kwot na kolej. Wynika z tego, że cały przyrost przychodów ze sprzedanych biletów będzie wynikiem wzrostu cen za przejazdy. Powody mogą być następujące:

1. Znaczne zwiększenie się udziału przejazdów pociągami kwalifikowanymi, a spadek udziału przewozów regionalnych (wraz ze wzrostem dobrobytu więcej osób będzie stać na podróże w bardziej komfortowych warunkach). Nie wydaje się to jednak możliwe przy, nawet dwukrotnym wzroście PKB. Już obecnie ceny za podróże pociągami spółki PKP-Intercity są wysokie. Cena biletu w 2 klasie poc. ekspresowego z Warszawy do Poznania, Krakowa czy Katowic jest porównywalna z kosztem paliwa zużywanego przez samochód osobowy na tej trasie. Po wybudowaniu autostrad A1 i A2 można się spodziewać spadku zainteresowania ofertą kolei na wspomnianych relacjach, gdyż koszt i czas podróży będą podobne. Aby utrzymać klientów pociągów kwalifikowanych potrzebne byłoby znaczne skrócenie czasu podróży (poniżej 2 h) i podniesienie komfortu (klimatyzacja, internet, poczęstunek, hostessy itp.). Taka możliwość istnieje dla linii CMK, na linii do Poznania bardziej prawdopodobne jest wprowadzenie większej ilości pociągów międzyregionalnych (pospiesznych) w miejsce obecnych EX, IC, EC. Przy porównywalnym czasie podróży cena biletu musi być zdecydowanie niższa niż koszt jazdy samochodem. Obecnie wielkość pracy przewozowej wykonywanej przez pociągi spółki PKP-PR jest wielokrotnie większa niż spółki PKP-Intercity, choćby ze względu na codzienne dojazdy do pracy. Nie wydaje się prawdopodobne, aby relacje te uległy odwróceniu w perspektywie kilkunastu lat. dlatego ten powód nie może tłumaczyć spodziewanego wzrostu cen.

2. Bardzo duży wzrost cen paliw płynnych. Jeśli ceny te wzrosłyby dwukrotnie do 2020 roku (licząc w cenach bieżących), to realny wydaje się także porównywalny wzrost cen biletów kolejowych, bez obniżenia konkurencyjności kolei względem samochodu oraz bez zmiany proporcji pomiędzy ilością przewozów pociągami regionalnymi i kwalifikowanymi.

Drugi z wymienionych powodów wydaje się bardziej prawdopodobny dla wyjaśnienia znacznego wzrostu cen biletów, czy jednak przyjęcie założenia o tak dużym wzroście cen ropy wydaje się zasadne? Tym bar-

dziej, że już niedługo można spodziewać się upowszechnienia alternatywnych do tradycyjnego silnika spalinowego napędów dla samochodów (napęd hybrydowy, ogniwa paliwowe, biopaliwa).

W tablicy 18 pokazano prognozy zapotrzebowania na pracę przewozową w wewnątrz krajowych przewoźnikach ładunków w latach 2003-2020 w mln tkm. Z danych wynika, że zdecydowana większość przyrostu tych przewozów będzie przejmowana przez transport drogowy. Można chyba założyć, że wielkość przewozów ładunków masowych nie zwiększy się w sposób znaczący (może za wyjątkiem materiałów budowlanych). Przyrost będzie raczej następował dzięki zwiększaniu masy towarów przetworzonych. Z prezentowanych danych nie wynika, czy i w jakim stopniu uwzględniono mniejszy lub większy rozwój przewozów intermodalnych w prognozach, oraz jaki ma to wpływ na proporcje międzygałęziowe.

TRANSPORT ZBIOROWY W AGLOMERACJACH

Przedstawione dane prezentują globalne w skali kraju przewozy pasażerskie w miastach z podziałem na transport zbiorowy i indywidualny. Z wykresów na str. 25 można także odczytać proporcje pomiędzy aglomeracjami i innymi miastami dla transportu indywidualnego. Brakuje takiego rozbitcia dla transportu zbiorowego. Dane takie mogą być istotne z tego względu, że transport zbiorowy jest w większym stopniu finansowany ze środków budżetowych i ważna jest tu wiedza, w jakich proporcjach powinny być dzielone środki pomiędzy małe i duże miasta. Zwykła proporcjonalność w stosunku do ilości mieszkańców nie wydaje się odpowiednia, gdyż problemy komunikacyjne miast rosną nieproporcjonalnie szybko w stosunku do przyrostu ich wielkości (praca przewozowa nie rośnie liniowo ze wzrostem ilości mieszkańców, gdyż większy jest udział czynnika przestrzennego - większe średnie odległości w większych obszarowo miastach).

W polityce transportowej duże aglomeracje powinny być potraktowane oddzielnie. W praktyce należałoby zrobić analizy dla każdego dużego miasta i uwzględnić to w przygotowywanym dokumencie. Pozwoliłoby to częściowo uniknąć rywalizacji o środki budżetowe, oraz pozwoliłoby tworzyć długofalowe programy inwestycyjne. Przykładem może tu być sprawa tworzenia kolei aglomeracyjnych. Obecnie taki system istnieje w Trójmieście. Jest projekt dla Warszawy. Praktycznie wszystkie aglomeracje powyżej 500 tys. mieszkańców potrzebują takiego środka transportu, zwłaszcza w kontekście integrowania go z kolejami regionalnymi. Bez długofalowych i strategicznych programów nie ma jednak możliwości budowy takich systemów. Dlatego uważam, że przygotowywana strategia powinna zawierać tego typu programy dla poszczególnych dużych miast. Corocznie uchwalany przez sejm budżet nie gwarantuje możliwości ciągłego finansowania, czego dowodem jest choćby metro warszawskie, dla którego nikt nie jest w stanie przewidzieć, ile środków otrzyma w kolejnych latach, a co za tym idzie nieokreślony jest termin zakończenia budowy. Szansą na rozpoczęcie realizacji dużych projektów są fundusze UE na lata 2007-2013 (ZPORR, Działanie 1.6 Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach). Włączenie kolei do takich projektów wymaga jednak współpracy i współfinansowania zarówno przez miasta jak i Polskie Linie Kolejowe. Znow przykład Warszawy pokazuje, że taka współpraca nie jest prosta. Potrzebne są systemowe rozwiązania dla takich działań. Powinny być one gotowe jeszcze w 2005 roku, aby w 2006 roku przygotować odpowiednie projekty i wnioski o dopłaty unijne.

Etyka, edukacja

Idea zrównoważonego rozwoju transportu wynika nie tylko z przesłanej technicznych i ekonomicznych. Równie ważne wydają się czynniki społeczny, ekologiczny. Brak natomiast odniesień do wartości etycznych. Potrzebę promowania transportu publicznego, zwłaszcza w centrach dużych miast należy bowiem widzieć także jako obronę prawa jednostki do wspólnej przestrzeni, czystego powietrza, spokoju, bezpieczeństwa, przed tymi, którzy realizując własne potrzeby prawa te mimowolnie naruszają. Transport publiczny w mniejszym stopniu bowiem zawłaszcza te dobra niż transport indywidualny. Problem leży w społecznej świadomości. W naszej kulturze brakuje tradycji szanowania tzw. wspólnej własności, a takimi są np. przestrzeń miast, powietrze, cisza. Nikt nie neguje moralnej naganności działań zmierzających do zawłaszczania czyjejś własności, o ile ta własność ma postać materialną. Ale jeśli w grę wchodzi dobra niematerialne, istnieje przyzwolenie na przywłaszczenie. Ten stan świadomości odzwierciedla także obowiązujący system prawny. Jak trudno np. wyegzekwować swoje prawo do odpoczynku w godzinach nocnych mając głośnych sąsiadów, którzy nie liczą się z naszymi potrzebami. Czy właściciele samochodów przejmują się tym, że dla swojej wygody czynią niektóre miasta nieznośnymi dla ich mieszkańców. Czy ponoszą jakiegokolwiek konsekwencji tego. A przecież w praktyce dokonują zaboru wspólnego mienia, tyle że niematerialnego.

Myślę, że promując ideę zrównoważonego rozwoju nie można pominąć aspektu etycznego. Każda jednostka ma prawo realizować swoje cele, ale należy mieć świadomość, że istnieją granice naruszania praw

innych. Uświadamianie tego faktu jest konieczne dla uzyskania akceptacji społecznej dla podejmowanych działań. Dziś na przykład ograniczanie wjazdu samochodów do centrów miast spotyka się z ostrymi sprzeciwami. Kierowcy traktują to jak zamach na swoją wolność. Nie pojawia się żadna refleksja, że komuś innemu może przeszkadzać jego działanie.

Jak to wszystko ma się do strategii rozwoju transportu dla Polski. Ano tak, że strategia ta powinna uwzględniać także kształtowanie świadomości społecznej. Potrzebny jest długofalowy program edukacyjny. Zacząć trzeba już od szkół podstawowych, ale także należy objąć nim dorosłą część społeczeństwa. Bez zrozumienia pewnych rzeczy nie można bowiem liczyć na społeczne przyzwolenie dla realizowania słuszych skądinąd koncepcji.

Problem pierwszy to powszechnie panujący sposób postrzegania komunikacji publicznej i indywidualnej, którego przejawem może być następujący punkt widzenia: „po co nam tu tramwaj za tyle pieniędzy, zabiera miejsce, hamuje ruch, my potrzebujemy szerszych ulic, wiaduktów, estakad, parkingów, przejść podziemnych, żeby można było szybciej jeździć i żeby nam piesi nie włązili na ulice”. Przy tym istnieje tylko blade pojęcie o tym, ile to wszystko kosztuje, a gotowości płacenia za korzystanie z miejskiej infrastruktury drogowej nie ma. Nie wspomnę już o zachwianiu proporcji pomiędzy ilością tych, którzy chcieliby i mogą mieć wygodniej, a ilością tych, którzy ponoszą tego negatywne konsekwencje. Problem jest szczególnie dotkliwy w wielkich miastach, zwłaszcza tam, gdzie nie wprowadzono istotnych ograniczeń dla ruchu kołowego w centrach. Problem określany jako „urban spawl” w ogóle nie istnieje w świadomości społecznej. Nie są znane jego pierwotne przyczyny ani metody zapobiegania. Po prostu przyjmuje się za rzecz normalną i akceptowalną, że trzeba się dorobić i wybudować dom w cichej dzielnicy z dala od brudnego i zatłoczonego centrum. Nie ma świadomości kosztów funkcjonowania miasta rozciągniętego na zbyt wielkim obszarze (dłuższe dojazdy do szkoły i pracy, większe koszty budowy i utrzymania infrastruktury, itp.).

Problem drugi. Ile osób zna rzeczywiste zewnętrzne koszty generowane przez różne środki transportu. Panuje powszechne przekonanie, że podatki od paliw są za wysokie, bo tylko część z nich idzie na budowę dróg. Ale prawie nikt nie wie, że podatki te oraz składki na ubezpieczenia komunikacyjne pokrywają ledwie połowę wszystkich kosztów generowanych przez transport drogowy. Ci, którzy czują się pokrzywdzeni płaceniem nadmiernego haraczu powinni sobie uświadomić, że tak naprawdę, statystycznie rzecz biorąc, są dotowani przez ogół.

Istnieje pilna potrzeba upowszechnienia wiedzy o tych problemach wśród jak najszerszej części społeczeństwa.

W jaki sposób miałyby zostać prowadzona wspomniana akcja edukacyjna - pozostaje tematem do dalszych dyskusji. Na pewno warto przemycić nieco wiedzy do programów szkolnych. Ułatwi to kształtowanie modelu zachowań komunikacyjnych zgodnego z zasadami ekologii, ochrony zasobów nieodnawialnych (minimalizacja zużycia energii w dowolnej postaci). Potrzebna jest współpraca z Ministerstwem Edukacji. Można np. popularyzować kolej tworząc ofertę dla organizatorów szkolnych wycieczek (zwłaszcza przy zwiedzaniu dużych miast jak Warszawa, Kraków, Toruń, Trójmiasto). Oczywiście musi być to oferta na wysokim poziomie, tak, aby pozostawiała pozytywne skojarzenia u młodzieży.

Dodatkowa godzina etyki i kultury zachowania na drodze w trakcie szkolenia na prawo jazdy także by się przydała. Może mielibyśmy o kilka procent mniej troglodytów za kierownicami samochodów. Planowana wkrótce zmiana zasad szkolenia kierowców jest dobrym momentem na wprowadzenie tych tematów?

Oddzielna kwestia to świadomość decydentów i urbanistów. Widać pozytywne zmiany na samym wierzchołku władz (rząd, władze wojewódzkie). Gorzej może być na niższych szczeblach administracji państwowej i w samorządach. Tu zwłaszcza potrzebna jest intensywna działalność edukacyjno – marketingowa. Może warto pomyśleć o jakimś cyklicznym wydawnictwie, które byłoby kolportowane (oczywiście bezpłatnie) do wszystkich zainteresowanych.

Kilka uwag odnośnie polityki transportowej i roli Państwa

Jednym z najważniejszych pytań, na które powinna odpowiedzieć Strategia jest pytanie o rolę państwa w ingerowaniu w konkurencję międzygałęziową w transporcie. Zastosowane rozwiązania powinny wynikać z przyjętych zasadniczych celów jakim ma służyć polityka transportowa. Czy kierujemy się wyłącznie rachunkiem ekonomicznym i dążymy do maksymalizacji rozwoju rozumianymi jako wzrost PKB, czy też może skłaniamy się ku rozwiązaniom służącym zaspokajaniu pojawiającego się popytu, czy wreszcie zależy nam przede wszystkim na maksymalnym oszczędzaniu nieodnawialnych zasobów dla dobra przyszłych pokoleń. O przyjętych priorytetach decydują pryncypia ideologiczne.

W przypadku polityki transportowej i roli państwa można się posłużyć analogią z systemem prawnym. Niezależnie od opcji politycznej istnieje zgoda co do zasadniczej potrzeby istnienia i roli prawa karnego - ma ono chronić jednych przed zbytnim egoizmem innych. Istnieją pewne różnice kulturowe dopuszczające

różny stopień tolerancji dla rozmaitych zachowań „uciążliwych”, ale pewne fundamentalne zasady typu „nie kradnij” są na ogół powszechnie akceptowane.

Systemy prawne mają kilka tysięcy lat tradycji w historii cywilizacji i dlatego reguły postępowania zgodnego z tym prawem wrosły w kulturę i obyczaje społeczeństw. Inaczej jest z regułami dotyczącymi spraw związanych z rozwojem industrialnym. Tu mamy ledwie 200 lat tradycji i wydaje się, że system regulujący zachowania społeczeństw w tej nowej rzeczywistości nie jest jeszcze całkiem ukształtowany. Wiele sfer działalności ma oczywiście swoje uregulowania prawne, bez tego nie mogłyby funkcjonować, ale wydaje się, że te uregulowania stanowią często tylko literalną formę i nie znajdują odzwierciedlenia w wyznawanych wartościach i obowiązujących obyczajach.

Można założyć, że rola Państwa w dziedzinie tworzenia i realizowania polityki transportowej powinna być analogiczna do tej, jaką pełni ono w zakresie stanowienia i egzekwowania prawa, tzn. powinna sprowadzać się przede wszystkim do pilnowania, aby interes pojedynczych osób lub grup nie był realizowany kosztem interesu innych, a także ogółu społeczności czy środowiska naturalnego. Oczywiście nie da się w 100% zrealizować tej słusznej skądinąd zasady, należy wobec tego znaleźć kompromis pomiędzy interesem jednostkowym i ogólnym. Tu pojawia się z kolei pytanie o społeczną świadomość i akceptację dla wprowadzania takich czy innych reguł. Zawsze bowiem wiąże się to z ograniczaniem czyichś praw do wolności działania lub z oddziaływaniem na ludzi wbrew ich interesom. Problem polega między innymi na tym, że przepisy prawa, które miałyby regulować te zagadnienia nie znajdują odzwierciedlenia ani w obowiązującym systemie wartości, ani w panujących obyczajach, dlatego może być problem z ich akceptacją przez opinię publiczną, lub też mogą stać się elementem gry politycznej, ze szkodą dla wszystkich. Jako przykłady kontrowersyjnych rozwiązań można wskazać np. dofinansowywanie z budżetu pasażerskich przewozów kolejowych, przewozów intermodalnych, czy też finansowanie transportu publicznego z akcyzy od paliw silnikowych. Problemem jest nie tylko brak zrozumienia dla tego typu działań wśród zwykłych ludzi, nawet ekonomiści widzą to często jako nadmierny interwencjonizm państwowy, zaburzający zdrowe reguły konkurencji.

Wprowadzenie w życie uregulowań wynikających z przyjętej polityki transportowej będzie wymagało dobrego umotywowania podejmowanych decyzji. Jeśli chodzi o przedsięwzięcia finansowane z budżetu, niezbędna dla wykazania opłacalności ekonomicznej wydaje się znajomość wszystkich zewnętrznych kosztów transportu. Istniejące procedury wyliczania tych kosztów dla poszczególnych gałęzi transportu należy zaadaptować do Polskich warunków. Poznanie wszystkich elementów związanych z transportem oraz zrozumienie zależności pomiędzy nimi pozwoli lepiej planować rozmaite przedsięwzięcia, a także uzyskać dla nich akceptację środowisk opiniotwórczych, opinii publicznej i posłów zatwierdzających budżet na realizację. Znajomość wszystkich kosztów pozwoli w racjonalny sposób obciążyć nimi poszczególne gałęzie transportu przez co, po pierwsze wyrówna się warunki konkurencji, a po drugie pozwoli zrezygnować z interwencjonizmu i subwencjonowania na rzecz samoregulujących się mechanizmów rynkowych. Oczywiście do rozwiązania pozostaje sposób w jaki wszystkie zewnętrzne koszty zostaną przeniesione na użytkowników. W przypadku transportu drogowego, który generuje największe koszty, należy znaleźć optymalne proporcje pomiędzy opłatami za korzystanie z infrastruktury, podatkami wliczonymi w cenę paliwa oraz innymi opłatami w tym wysokością składek ubezpieczeniowych. Proporcje te powinny w możliwie dużym stopniu odzwierciedlać udział poszczególnych podmiotów w generowaniu kosztów (np. wyższe stawki ubezpieczenia dla młodych kierowców powodujących najwięcej wypadków).

W zakresie interwencjonizmu państwowego powinny pozostać niektóre przypadki wykraczające poza czysto ekonomiczną kalkulację, tam gdzie większe znaczenie mają względy społeczne lub środowiskowe. Do takich przypadków można np. zaliczyć wsparcie regionalnego transportu zbiorowego dla zachowania zrównoważonego rozwoju, ochronę walorów przyrodniczych obszarów przed degradacją przez transport drogowy, wspieranie transportu publicznego w biedniejszych regionach dla poprawienia ich szans na szybszy rozwój.

Prawo

Aby przygotowywany dokument „Polityka Transportowa Państwa” nie stał się tylko listą życzeń i projektów, których realizacja będzie stale odsuwana w czasie, trzeba równolegle stworzyć takie zabezpieczenia prawne, które uniemożliwią dowolne interpretowanie postulowanych rozwiązań i zapewnią stabilne finansowanie przez wiele lat. Jednym z podstawowych zadań powinno być zinventaryzowanie całego systemu prawa pod kątem zapisów związanych z szeroko pojętym transportem. Należy odnaleźć wszystkie te przepisy, które uniemożliwią bądź utrudnią realizację zadań wynikających z przyjętej polityki, wskazać dziedziny, dla których brak jasnych, dedykowanych uregulowań prawnych, odnaleźć zapisy które rozmywają odpowiedzialność za realizację lub finansowanie działań należących do zakresu spraw objętych polityką transporto-

wą. Samo wskazanie braków obecnego prawa to jednak za mało, aby zagwarantować możliwość wdrażania nowej polityki. Uważam, że razem z dokumentem przewodnim powinny powstać projekty nowych aktów prawnych wraz z harmonogramem ich wprowadzania w życie. Tam gdzie z jakichś powodów napisanie gotowych artykułów nie będzie możliwe w planowanym czasie, należy przedłożyć zapisy w formie konspektu, gdzie będzie jasno i konkretnie napisane, jakie są zadania i cele powstania danej ustawy, jakie mogą wystąpić potencjalne luki prawne przed którymi trzeba ją zabezpieczyć, wskazać podmioty odpowiedzialne za jej wprowadzenie w życie, oraz określić terminy do których powinna nastąpić ostateczna redakcja tekstów tych ustaw.

Kolejny temat, to potrzeba stworzenia bazy wiedzy i wypracowania gotowych procedur postępowania, dla władz i samorządów wszystkich szczebli. Pozwoli im to działać sprawniej i oszczędniej. Realizując zadania regionalne nie trzeba będzie np., powtarzać we wszystkich województwach tych samych czynności, lub odkrywać wielokrotnie te same ścieżki dochodzenia do końcowego rozwiązania. Potrzebny jest zespół koordynujący na szczeblu ministerialnym, który by raz wypracowywał najlepsze rozwiązania (oczywiście obowiązkowo konsultując to z zainteresowanymi), a następnie pomagał je wdrażać w poszczególnych lokalizacjach. Przykładem dziedziny, która bardzo potrzebuje takich rozwiązań jest temat finansowania kolejowych przewozów regionalnych przez samorządy. Nie będę tu opisywał znanych problemów jakie występują w obecnej rzeczywistości prawnej i organizacyjnej. Z punktu widzenia pasażerów obecna polityka w tym względzie to klęska. Współpraca samorządów z przewoźnikami na ogół sprowadza się do negocjacji kwot dofinansowania, nie ma żadnego mechanizmu wymuszającego myślenie kompleksowe i dłuższym horyzoncie czasowym. Innymi słowy brakuje „mentora” który wskazałby cele i sposoby dochodzenia do nich. Ale to także duży temat na osobne opracowanie.

Piotr Szałkowski