



Hubert Igliński¹
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Biała Księga 2011 – implikacje dla polskiego systemu transportu

28 marca 2011 roku Komisja Europejska opublikowała nową Białą Księgę zatytułowaną: *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu*². Jest to dalekosiężny dokument o bardzo ambitnie wytyczonych celach. Nadrzędnym celem podjęcia przyszłych działań ma być ostateczne stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Ma to być obszar, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i dodatkowo będzie bardzo oszczędnie wykorzystywał nieodnawialne surowce naturalne. Osiągnięcie powyższego celu ma nastąpić do 2050 roku, a będzie możliwe dzięki realizacji 10 następujących celów szczegółowych:

1. Zmniejszenie o połowę liczby samochodów z napędem konwencjonalnym (pojazdy niehybrydowe z silnikami spalinowymi) w miastach do 2030 roku i całkowite wyeliminowanie takich pojazdów z ruchu miejskiego do 2050 roku. Osiągnięcie wolnej od emisji CO₂ logistyki miejskiej w centrach dużych miast do 2030 roku.

2. Osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliw niskoemisyjnych w lotnictwie do 2050 roku. Redukcja o 40% (a w miarę możliwości o 50%) emisji CO₂ z morskich paliw płynnych również do 2050 roku.

3. Przeniesienie 30% ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu – kolej, transport morski i wodny śródlądowy na dystansach powyżej 300 km do 2030 roku i 50% ładunków do 2050 roku. Zostanie to ułatwione dzięki stworzeniu efektywnych, ekologicznych

korytarzy transportowych. Ich tworzenie wymaga jednak rozbudowy stosownej infrastruktury.

4. Ukończenie budowy sieci kolei dużych prędkości do 2050 roku. Ma to nastąpić poprzez 3-krotne wydłużenie jej długości już do 2030 roku przy równoczesnym zachowaniu gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich³. Ponadto, do 2050 roku większość podróży na średnich dystansach powinna odbywać się transportem kolejowym.

5. Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej, multimodalnej bazowej sieci (*core network*) TEN-T, obejmującej cały obszar UE, a do 2050 roku osiągnięcie wysokiej przepustowości i jakości tej sieci wraz z uzupełniającym zestawem odpowiednich usług informacyjnych.

6. Włączenie wszystkich lotnisk (bazowej sieci) do sieci kolejowej; pożądaną jest, aby była to sieć kolei dużych prędkości. Zapewnienie, aby wszystkie ważniejsze porty morskie posiadały dobre połączenie z siecią kolejową służącą przewozom towarowym oraz w ramach możliwości sieć dróg wodnych śródlądowych.

7. Implementacja do 2020 roku zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) i ukończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wdrożenie adekwatnych systemów zarządzania ruchem w poszczególnych gałęziach transportu – ERTMS, ITS, SSN, LRIT, RIS oraz uruchomienie do 2020 roku systemu Galileo.

8. Ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności do roku 2020.

9. Ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do niemal zera w 2050 roku, natomiast do 2020 roku liczba ta ma zostać zmniejszona o połowę. UE ma stać się światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i zapewnienia ochrony we wszystkich gałęziach transportu.

10. Ostateczne wdrożenie zasady „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz pełne zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, takich, jak na przykład szkodliwe dotacje i wygenerowanie przychodów w celu zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w transporcie.

Można się oczywiście spierać o dobór celów i poszczególnych wartości (na przykład udziału paliw niskoemisyjnych), które w tych celach założono do osiągnięcia, niemniej jednak ich realizacja spowoduje, że transport w UE stanie się znacznie bardziej oszczędny pod względem zużytej energii i zdecydowanie mniej obciążający środowisko naturalne. Taki właśnie system transportu pozwoli w praktyce realizować zasadę zrównoważonego rozwoju. Jaki zatem wpływ będzie miała realizacja zapisów najnowszej Białej Księgi na polski system transportu?

W UE jest około 5 000 miast, które zamieszkuje od 5 000 do 50 000 osób oraz prawie 1 000 miast o ludności przekraczającej 50 000 osób, w tym 32 miasta posiadają ponad 1 mln mieszkańców. Wskaźnik urbanizacji w 2009 roku wyniósł 74% i systematycznie rośnie. Szacuje się, że w 2030 roku miasta zamieszkiwać będzie 80% populacji UE, a w 2050 roku odsetek ten wzrośnie do aż 85%⁴. Ranga miast wynika dodatkowo z faktu,

¹ Dr H. Igliński pracuje w Katedrze Logistyki Międzynarodowej na Wydziale Gospodarki Międzynarodowej UE w Poznaniu (przyp. red.).

² COM (2011) 144 final, http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm (dostęp 30.03.2011)

³ Spełnienie tego celu jest o tyle trudne, że po pierwsze na Malcie i Cyprze nie funkcjonuje transport kolejowy. Ponadto gęstość sieci kolejowej (w 2008 r. wg Eurostat) w państwach członkowskich znacznie się różni – od 17,5 km/1 000 km² w Finlandii do 120,3 km/1 000 km² w Czechach; w Polsce wyniosła ona 62,8 km/1 000 km².

⁴ *World urbanisation prospects – The 2009 revision*; <http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm> (30.04.2011).





że są one motorem rozwoju i to właśnie w miastach koncentruje się życie gospodarcze, społeczne i kulturowe. Polska jest jednym z niewielu krajów Wspólnoty, w którym wskaźnik urbanizacji nieznacznie, acz systematycznie spada z 61,7% (najwyższy poziom) w 2000 roku do 61% obecnie. Powodem takiego stanu jest występowanie zjawiska „urban sprawl” czyli rozlewania się miasta nabierającego coraz większej dynamiki. Polskie suburbia, zarówno okalające duże, jak i średnie miasta, powstają przede wszystkim poza granicami tych miast, głównie w obrębie okalających je gmin wiejskich. Są one zarówno zaludniane przez dotychczasowych mieszkańców miast, jak i wsi. Stąd, pomimo iż powiększają się obszary o zabudowie miejskiej, oficjalny wskaźnik urbanizacji spada. Problemem jest także niski poziom jakości planowania przestrzennego skutkujący powstawaniem monofunkcyjnych obszarów, a także brak udogodnień dla pieszych i rowerzystów oraz niski poziom świadomości i wiedzy społeczeństwa o faktycznych kosztach podejmowanych decyzji transportowych, co powoduje rosnące problemy związane z obsługą transportową tych obszarów. Ponadto, spadająca gęstość zaludnienia w miastach i na ich przedmieściach, nienadążanie z rozbudową i poprawą jakości infrastruktury, szczególnie transportu szynowego, dezintegracja obszarowa i gałęziowa, duża łatwość w dostępie do używanych aut, skutkują lawinowym wręcz przyrostem znaczenia motoryzacji indywidualnej (z niespełna 10 mln aut osobowych w 2000 roku do prawie 16,5 mln w 2009 roku⁵). Co gorsza, są to głównie przestarzałe pojazdy o silnikach charakteryzujących się niskimi klasami emisji spalin. W takich realiach bardzo trudno będzie wyeliminować z polskich miast samochody o konwencjonalnym napędzie, jak również sprawić, aby realizacja logistyki miejskiej przestała emitować CO₂.

Przestarzałe samochody oraz niska jakość infrastruktury drogowej, a także niski poziom wykształcenia kierowców połączone z brawurą i nieposzanowaniem przepisów prawa wpływają na dużą liczbę

wypadków skutkujących znaczną liczbą ofiar śmiertelnych i rannych. W 2009 roku Polska była na pierwszym miejscu w UE w tej niechlubnej statystyce – 4 572 osoby⁶. Budowa autostrad i dróg ekspresowych oraz licznych obwodnic powinny znacząco poprawić poziom bezpieczeństwa (według niektórych źródeł nawet o połowę zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych), jednak bez diametralnej zmiany mentalności użytkowników dróg nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanego poziomu wręcz zerowej wypadkowości.

Osiągnięcie powyższego celu, jak również tych zakładających stworzenie w pełni funkcjonalnej multimodalnej sieci transportowej wymaga, szczególnie w Polsce, realizacji licznych inwestycji infrastrukturalnych. Nie wystarczy bowiem dokończyć budowę sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic miast i generalnej modernizacji pozostałej sieci dróg krajowych oraz licznych odcinków dróg niższych kategorii. Konieczne będzie zapewnienie odpowiedniej przepustowości, a to oznacza, że większość z istniejących już odcinków autostrad będzie wymagać poszerzenia z 2 do 3 pasów ruchu. Należy również gruntownie zmodernizować istniejącą sieć kolejową oraz wybudować nowe linie dla kolei dużych prędkości. Obecnie już 7 europejskich państw eksploatuje koleje dużych prędkości (Francja już od 30 lat), w Polsce powstaje dopiero studium wykonalności dla pierwszej takiej linii mającej połączyć Warszawę – Łódź – Poznań i Wrocław (zwanej „Ygrekiem”). Linia ta wraz ze zmodernizowaną CMK⁷ powinna stanowić szkielet, podwaliny dla dalszej rozbudowy szybkich połączeń.

Wymagana będzie modernizacja i rozbudowa głównych portów lotniczych i morskich oraz włączenie ich w tę sieć. Przeniesienie przynajmniej 30% potoków ładunków z transportu drogowego na dystansach powyżej 300 km do 2030 roku będzie wymagało, obok powyższych, również znacznych inwestycji w infrastrukturę mocno zaniedbanego transportu wodnego śródlądowego.

Trudno jest precyzyjnie oszacować całkowite nakłady na powyższe działania inwestycyjne. Można jednak z całą pewnością stwierdzić, bazując na założeniach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* i *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* oraz innych oficjalnych dokumentów, że będą to kwoty rzędu setek miliardów złotych. Dodatkowo, również znaczne, koszty będzie trzeba ponieść na wyposażenie tych sieci w odpowiednie systemy zarządzania i sterowania ruchem oraz bezpieczeństwa, jak na przykład ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) dla transportu kolejowego.

Eksperti Komisji Europejskiej szacują, że w skali całej Unii łączne nakłady na inwestycje infrastrukturalne do 2030 roku sięgną kwoty 1,5 bln euro.

Cele przedstawione w najnowszej Białej Księdze są niezwykle ambitne. Ich osiągnięcie diametralnie przeobrazi system transportowy UE pozwalając w praktyce zrealizować zasady zrównoważonego rozwoju, ponieważ poprzez zdecydowane ograniczenie zużycia ropy naftowej i jej przetworów uda się znacznie ograniczyć koszty zewnętrzne transportu. Jest to o tyle ważne, że 96% energii zasilającej eksploatowany tabor wszystkich gałęzi pochodzi właśnie z ropy, a około 85% tej ropy pochodzi z importu spoza UE. Realizacja tych celów będzie szczególnie trudna w Polsce, gdzie poziom rozwoju i jakości infrastruktury transportu jest na niskim poziomie; wymagać bowiem będzie olbrzymich nakładów, ale także zmiany mentalności społeczeństwa.

Trudnym zadaniem będzie również zmiana dotychczasowych złych praktyk w zagospodarowaniu przestrzennym i okiełznanie niekontrolowanego rozlewania się miast. Atutem Polski jest jednak fakt, że wciąż mimo znacznego spadku, relatywnie duży udział, wyższy niż w wielu państwach „15”, zarówno w przewozach ładunków jak i pasażerów, ma transport kolejowy, a w miastach zbiorowy transport publiczny.

⁵ Transport – wyniki działalności w 2009 r. GUS, Warszawa 2010, s. 76.

⁶ IRTAD. Road Safety 2010, s. 7; <http://internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf> (dostęp 30.04.2011).

⁷ CMK – Centralna Magistrala Kolejowa (zbudowana w latach 1971-77), wykorzystywana głównie dla połączeń Warszawy z Katowicami i Krakowem. Od początku była przystosowana do prędkości pociągów 200-250 km/h. Pierwotnie miała połączyć Górny Śląsk z portami Trójmiasta (*przyp. red.*).

