Czy to możliwe, aby kraj, który nie słynie z dobrych dróg, miał drugi najwyższy udział samochodów osobowych w strukturze podróży? Okazuje się, że tak.

Statystyki, choć mogą być narzędziem nieprecyzyjnym lub nawet celowo zmniejszającym transparentność wiedzy o otaczającej nas rzeczywistości, pozwalają jednak uchwycić pewne prawidłowości zachodzące w świecie. Polska coraz bardziej zaczyna jawić się jako kraj samochodów, choć stan wielu naszych dróg przeczyłby tej opinii.

Polska poniżej średniej

Eurostat podsumował szacunki państw odnośnie wykorzystania pasażerskiego transportu lądowego w Unii Europejskiej. Dane dotyczą trzech typów transportu: autobusowego, szynowego i indywidualnego samochodowego i prezentują udział poszczególnych środków w strukturze pasażerokilometrów. W Polsce, w 2010 r. udział kolei, tramwajów i metra wynosił tylko 5,2 proc. wszystkich przebytych pasażerokilometrów. Było to znacząco poniżej średniej dla całej Unii Europejskiej, która wynosiła 7,1 proc., przy czym w najstarszej części UE (tzw. UE-15) współczynnik ten jest nieznacznie wyższy: 7,4 proc.

Liderem kolejowym są Węgry, gdzie 11,8 proc. wszystkich podróży lądowych odbywa się transportem szynowym, na drugim miejscu jest Austria z niewiele gorszym wynikiem (11,2 proc.), a na trzecim Francja (9,9 proc.). W transporcie pasażerskim kolej odgrywa najmniejsze znaczenie na Litwie (0,7 proc.), w Grecji (1,2 proc.) i w Estonii (2,1 proc.). Identyczny co w Polsce udział transportu szynowego w podróżach posiada Finlandia.

Piąte miejsce… od końca

Węgry są nie tylko potentatem kolejowym – również przodują w przewozach autobusowych. Odbywa się nimi 25,1 proc. wszystkich przebytych transportem lądowym kilometrów. Wynik ten potwierdza, iż zarządzanie systemem transportu publicznego to nie jest wybór opcji: autobus czy kolej, ale tworzenie alternatywy wobec samochodu. Na Węgrzech to się udaje nawet lepiej niż w kojarzonych ze zintegrowanym już do wielu lat systemem w Czechach. Czesi posiadają trzeci co do wielkości udział transportu autobusowego w strukturze przejechanych pasażerokilometrów i wynosi on 18,7 proc., przy udziale kolei na poziomie 7,6 proc. W rankingu udziału autobusów Czesi dali się wyprzedzić Malcie (18,9 proc.), ale pokonali Cypr (18,4 proc.).

Średni udział autobusów w strukturze podróży (mierzonej w pasażerokilometrach) wynosił w 2010 r. dla całej UE 8,8 proc. Polska zajęła w nim piąte miejsce od końca, mając udział na poziomie 6,4 proc. Mniejszy udział miały tylko Niemcy (6,1 proc.) i Francja (5,8 proc.), gdzie dalekobieżny transport autobusowy jest mocno

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

limitowany, a w transporcie regionalnym nacisk kładziony jest na kolej. Wielka Brytania uplasowała się na przedostatnim miejscu z wynikiem 5,1 proc., a na ostatnim – Holendrzy (3,9 proc.). Na holenderski wynik ma wpływ silna pozycja transportu szynowego (9,7 proc.) i postrzeganie autobusów jako mniej atrakcyjnych niż rowerów. Gdyby unijna statystyka uwzględniała podróże rowerowe, to okazałoby się, że rowery w Holandii miałyby kilkunastoprocentowy udział w strukturze pasażerokilometrów! Dutch Cycling Embassy szacuje, że 26 proc. wszystkich podróży odbywa się właśnie na rowerze.

[mc4wp_form id=”84″]

Europejski wicelider

Krajem, który posiada najwyższy udział samochodów osobowych w strukturze podróży, nie jest Hiszpania posiadająca czwartą, największą na świecie sieć autostrad (15 152 km), ani Niemcy z drugą w Europie siecią autostrad (12 812 km). Nie jest nim też Francja, która posiada najdłuższą sieć dróg publicznych w Europie (ponad 1 mln km), ani żaden z krajów Beneluksu, gdzie jest największa gęstość autostrad. Tym krajem jest… Litwa, z udziałem samochodu osobowego w pasażerokilometrach wynoszącym 91,1 proc.!

Polska w tym zestawieniu jest wiceliderem z udziałem na poziomie 88,4 proc. Pozycję swoją systematycznie umacnia – w poprzednim rankingu wg danych z 2009 r. zajmowała czwarte miejsce. Najniższy udział samochodu osobowego w podróżach mają Węgry – 63,1 proc., Czechy 73,7 proc., Słowacja 77,8 proc. i Austria 78,2 proc.

Mniejsza mobilność

Przed zapaścią na polskich drogach ratuje nieco mniejsza mobilność. Polacy nieco mniej niż mieszkańcy innych państw podróżują. Dotyczy to wszystkich środków lokomocji, również samochodu osobowego. Podczas gdy statystyczny mieszkaniec UE pokonuje rocznie samochodem 9 606 km, to mieszkaniec Polski 7 478 km. Jest to jeden z niższych wyników. Mniej samochodem pokonują Czesi (6 964 km) i Łotysze (5594 km). Liderzy motoryzacyjnego rankingu – Litwini – jeżdżą samochodami więcej niż Polacy. Statystyczny Litwin przejeżdża 10 710 km. Słoweńcy pokonują – 12 682 km, Finowie – 12 137, a Francuzi – 11 310 km.

Jeszcze większe dysproporcje przypadają na transport zbiorowy. Unijni liderzy liczby pokonywanych kilometrów – Francuzi pokonują koleją 1380 km rocznie, w Polce jest to o 1/3 mniej – 450 km! Niewiele gorszymi wynikami od Francuzów mogą pochwalić się Szwedzi (1 225 km), Austriacy (1 219 km) i Duńczycy (1 118 km). Najmniej koleją przejeżdża statystyczny Litwin – niespełna 70 km. Średnia unijna wynosi równo 800 km.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Mniejszą mobilność Polaków widać także w przewozach autobusowych. W 2010 r. autobusami statystyczny mieszkaniec kraju przejechał 650 km. Mniej podróżowali tylko mieszkańcy Rumunii (590 km) i wspomnianej już Holandii (360 km). Rekordzistami są Estończycy (1 987 km) i Węgrzy (1 984 km).

Morze i powietrze nie po drodze

Również w zakresie liczby pasażerów transportu innego niż lądowy, Polska znajduje się na szarym końcu. W przypadku lotniczego jest to miejsce w ostatniej trójce państw, w przypadku morskiego – w ostatniej piątce. Co ciekawe, ma to miejsce, mimo iż liczba pasażerów samolotów po wejściu Polski do UE w perspektywie roku 2010 wrosła ponad trzykrotnie! Liczba pasażerów statków morskich wzrosła w tym czasie o 28 proc.

Choć polskie koleje przewiozły w 2011 r. tylko 1/3 liczby pasażerów z 1990 r., to z pewną nadzieją można stwierdzić, że kolej wyhamowała podróż na samo dno. Od 2005 r. sytuacja wygląda na ustabilizowaną. Był czas małego wzrostu – w latach 2005-2008 oraz małego spadku w latach 2008-2010, to jednak sytuacja wygląda na w miarę stabilną.

Bliższe przyjrzenie się danym miesięcznym czy kwartalnym pozwala stwierdzić, że z jednej strony, odwodzą od kolei kolejne komplikacje systemu taryfowego czy inne „eksperymenty na żywym organizmie”, jakim jest system transportowy. Z drugiej strony jednak, rosnące ceny paliw, a także utrudnienia wynikające z korków, a jednocześnie zwiększanie liczby połączeń i tworzenie czegoś na kształt taktu (np. w Wielkopolsce) przyciągają osoby do kolei.

PKS umiera w milczeniu

Niewątpliwie szczęściem w nieszczęściu polskich kolei jest to, że ich trudności, czy w niektórych regionach wręcz upadki, wywołują reakcję społeczną: protesty środowisk lokalnych, sprzeciw ekspertów, działania polityków. Transport autobusowy upada wręcz w grobowej ciszy. Do mediów nie przebijają się informacje o zawieszeniu kursowania jednej czy drugiej linii. Tylko nieliczni badacze śledzą ten temat, jeszcze rzadsi, np. prof. Zbigniew Taylor, analizują skutki społeczne i ekonomiczne upadku transportu publicznego na obszarach wiejskich.

W świetle różnych analiz odnoszących się do polskiej rzeczywistości teza, że autobus będzie lepiej spisywał się od kolei, jest też często nie na miejscu. W wielu przypadkach wpierw zamykana była linia kolejowa i zastępowana autobusami. Zmiana środka lokomocji przyczyniała się do spadku zainteresowania transportem publicznym, a to do spadku liczby pasażerów i dalszej degradacji oferty transportu publicznego.

W rezultacie autobusy (z wyłączeniem autobusów miejskich, w polskiej statystyce publikowanych jako transport miejski, wraz z tramwajami i metrem) w 2011 r.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

przewiozły tylko ¼ liczby pasażerów z 1990 r. Liczba ta w ostatniej dekadzie systematycznie spada, choć na przełomie wieków dużą nadzieję wiązano z rozwojem przewozów dalekobieżnych, który wynikał ze słabnącej kondycji kolei.

W miastach w miarę stabilnie

Sytuacja transportu miejskiego od blisko dekady jest w miarę stabilna. Wprawdzie widać spadek liczby osób korzystających z niego, wydaje się jednak, że najgorsze lata ma za sobą. Dużym zagrożeniem jest odpływ mieszkańców na przedmieścia, poza zasięg komunikacji miejskiej, a czasem w ogóle poza zasięg jakiegokolwiek transportu publicznego.

Jednak zakorkowane miasta nie są w stanie – mimo czynionych w ostatnich latach ogromnych nakładów na drogi – przyjąć więcej chętnych. Zresztą, transport miejski zanotował w perspektywie 1990-2011 najmniejszy spadek liczby pasażerów – tylko o 46,4 proc.! Przyglądając się danym za ubiegły rok, w niektórych miastach był obserwowany wzrost liczby pasażerów. Można upatrywać różnych przyczyn, ale podobnie jak w przypadku kolei, rosnącą cenę paliw należy uznać za jeden z ważniejszych czynników.

Ku motoryzacyjnej potędze

W 2011 r. Polska osiągnęła współczynnik motoryzacji (wyrażany jako liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) na poziomie 470,1. Jest to zdecydowanie mniej niż w wielu krajach Europy Zachodniej (np. Austria – 537, Niemcy – 517, Włochy – 606), gdzie jednak wzrost rozwoju motoryzacji wydaje się wyhamowywać i poddawać okresowym wahaniom rynku (np. na skutek cen paliw, koniunktury gospodarczej). W Polsce jest to jednak trwały trend od dwóch dekad. Istotny jest fakt, że w Polsce motoryzacja koncentruje się z zasady w dużych i średnich miastach, podczas gdy w wielu krajach Europy Zachodniej dotyczy głównie terenów wiejskich, na których zapewnienie sprawnego transportu publicznego jest bardzo trudne i samochód stanowi jedyny sprawny środek lokomocji. Podczas gdy w według wstępnych szacunków w Poznaniu w 2011 r. współczynnik motoryzacji wynosił 559,6, a w Warszawie –563,1, w Berlinie w było to tylko 323,7, we Wiedniu – 394,0 we Frankfurcie – 446,8, w Monachium – 457,3.

Perspektywy na przyszłość

Trudno wnioskować na podstawie dotychczasowych trendów, jak będzie wyglądał polski transport w najbliższych latach. Można jednak pokusić się o pewną ocenę zachodzących w Polsce i Europie trendów.

Rosnące ceny paliw płynnych oraz upowszechnianie się płatnych odcinków dróg zachęcają, z jednej strony do wzrostu zainteresowania transportem publicznym, w szczególności szynowym. Z drugiej strony, dynamicznie rozwijająca się sieć drogowa (w najbliższym czasie przypadną liczne oddania nowych odcinków, gdyż

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

dobiega końca obecna perspektywa budżetowa UE), będzie zachęcać do wyboru samochodu. Wszystko zależeć będzie więc od subtelnej proporcji pomiędzy czasem spędzanym w podróży a kosztami przemieszczania się.
Należy spodziewać się, że w Polsce będzie rosła mobilność.Porównanie z Zachodem każe wnioskować, że wzrastać będzie średnia długość podróży – ludzie, którzy zainwestowali w nabycie nieruchomości, będą mniej skłonni do przeprowadzek i będą częściej wybierali dłuższą podróż do nowej pracy. Sprzyjać temu mogą wszelkie inwestycje infrastrukturalne, zwłaszcza w drogi i kolej.

Szansa w kolei aglomeracyjnej

W obliczu obecnych inwestycji drogowych, największą szansą kolei wydają się, mimo wszystko, połączenia aglomeracyjne. Choć drogi prowadzące do głównych miast są systematycznie poszerzane, to jednak liczba miejsc parkingowych czy sieć ulic w centrach nie wzrasta w oczekiwany przez kierowców sposób.
Szansa kolei aglomeracyjnych zależeć będzie w dużej mierze od właściwej polityki przestrzennej na przedmieściach (np. limitacji zabudowy do obszarów dojść wokół stacji) oraz integracji taryfowej i funkcjonalnej z komunikacją miejską. Nowe inwestycje w transport dalekobieżny transport (np. zakup Pendolino), choć prestiżowo bardzo ważne, to jednak nie zrewolucjonizują struktury polskiego transportu.

Wielki przegrany

W transporcie miejskim widać natomiast tendencję, że jakiekolwiek inwestycje w tramwaje czy autobusy połączone są ze znaczącą poprawą warunków ruchu samochodowego. Praktycznie każdy flagowy projekt rozwoju sieci tramwajowej pociąga za sobą inwestycje samochodowe. Tak jest z warszawskim tramwajem na Tarchomin, wraz z którym powstaje sześciopasmowa arteria, poznańską odnową torowisk, przy okazji której z unijnych pieniędzy powstają wiadukty nad nieistniejącą miejską autostradą (tzw. III ramą) czy przy przedłużeniu trasy tramwaju na gdański Chełm w kontekście rozbudowy okolicznej sieci drogowej. Inwestycje te zatem choć będą podnosić mobilność mieszkańców, w niewielkim stopniu przyczynią się do zmian zachowań komunikacyjnych na bardziej przyjazne dla środowiska.
Wielkim przegranym wydaje się być w najbliższych latach dotychczasowy model dalekobieżnego i regionalnego transportu autobusowego. Jeśli przewoźnicy nie przejdą ewolucji w stronę standardów wyznaczonych przez przewoźnika PolskiBus.Com, grozi im dalsze wycofywanie się z rynku i przegrywanie konkurencji z motoryzacją indywidualną.

Źródło: Kurier Kolejowy. Czytaj dalej…