

## Polityka transportowa Wielkiej Brytanii

Na współczesną politykę transportową Wielkiej Brytanii należy spojrzeć z perspektywy czasu, cofając się co najmniej do lat pięćdziesiątych XX w., kiedy to transport i przemieszczanie się zaczynały odgrywać coraz to istotniejszą rolę w życiu codziennym wyspiarzy.

Rozwiązania zastosowane w Zjednoczonym Królestwie odzwierciedlały jedynie ogólne założenia polityki państwa, a w szczególności dążenia do ograniczenia roli własności państwowej w życiu gospodarczym kraju. Deficytowe przedsięwzięcia starano się przekazać sektorowi prywatnemu, lub zamykano. Los taki spotkał znaczną część



Zdewastowany nasyp kolejowy, tuż obok niego wycięte drzewa pod budowę nowej drogi – Newbury.

linii kolejowych, w momencie gdy zaczęto realizować politykę rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Gdy realizowano te zamierzenia, nikt nie przewidywał, do jakich konsekwencji doprowadzi taki stan rzeczy w latach pięćdziesiątych XX w.

W roku 1921 sieć kolejowa Wielkiej Brytanii należała do 123 prywatnych właścicieli. W tym samym roku na mocy ustawy doszło do połączenia przedsiębiorstw w tzw. Wielką Czwórkę w skład której weszły: *The London Midland and Scottish Railway*, *The London and North Eastern Railway*, *The Great Western Railway*, *The Southern Railway*.

Konsolidacja miała na celu poprawę warunków podróżowania. W czasie Drugiej Wojny Światowej kontrolę nad kolejami przejęło państwo. Po wojnie ogólne założenia polityki rządu zmierzały do znacjonalizowania kluczowych gałęzi przemysłu brytyjskiego. Zgodnie z tą polityką w roku 1947 powstała brytyjska komisja transportu (*British Transport Commission*), przejmując na rzecz państwa koleje i najważniejsze drogi w kraju. W latach 1960. działalność *BTC* zaczęła przynosić znaczny deficyt. Dotacje państwa wyniosły 143 milionów funtów. Wobec tak wysokich strat, w roku 1962 rząd zdecydował się na przeprowadzenie restrukturyzacji, w wyniku której *BTC* ulega likwidacji a na jej miejsce powołano *British Railways Board (BRB)*, odpowiedzialną za cały system kolejowy w Zjednoczonym

Królestwie. Rok później, gdy w dalszym ciągu nie udawało się poprawić rentowności kolei, *BRB* zdecydowało się na redukcje linii kolejowych oraz zamknięcie 2350 stacji. Posunięcie to zmniejszyło dostępność i atrakcyjność przewozów kolejowych, a sama kolej popadła w niełaskę indywidualnych użytkowników, którzy systematycznie przesiadali się do samochodów. Te zabiegi nie zmieniły jednak faktu, iż kolej w dalszym ciągu pozostała deficytową gałęzią gospodarki brytyjskiej.

Z dniem 1 kwietnia 1994 roku doszło do ostatecznej prywatyzacji *British Railways*, którą postanowiono podzielić na ponad 100 połączonych kontraktami prywatnych przedsiębiorstw. Całościowy nadzór nad infrastrukturą kolejową powierzono konsorcjum *Railtrack*. Na fali prywatyzacji państwowych gigantów przemysłu brytyjskiego, w roku 1996 dokonano prywatyzacji *Railtrack*, która stała się właścicielem 32 000 kilometrów torów, 750 tuneli, 2500 stacji kolejowych jak także 40 000 wiaduktów i mostów. Tym samym *Railtrack* stał się jednym z największych prywatnych przedsiębiorstw na terenie Wielkiej Brytanii.

Prywatyzacja brytyjskich kolei ma zarówno swych zwolenników jak i przeciwników. Faktem jest, iż w roku 2000 nastąpił wzrost przejazdów kolejami o 6% i jest to największy wzrost, jaki udało się osiągnąć od czasów wojny, jednak prywatne przedsiębiorstwa w dalszym ciągu korzystają

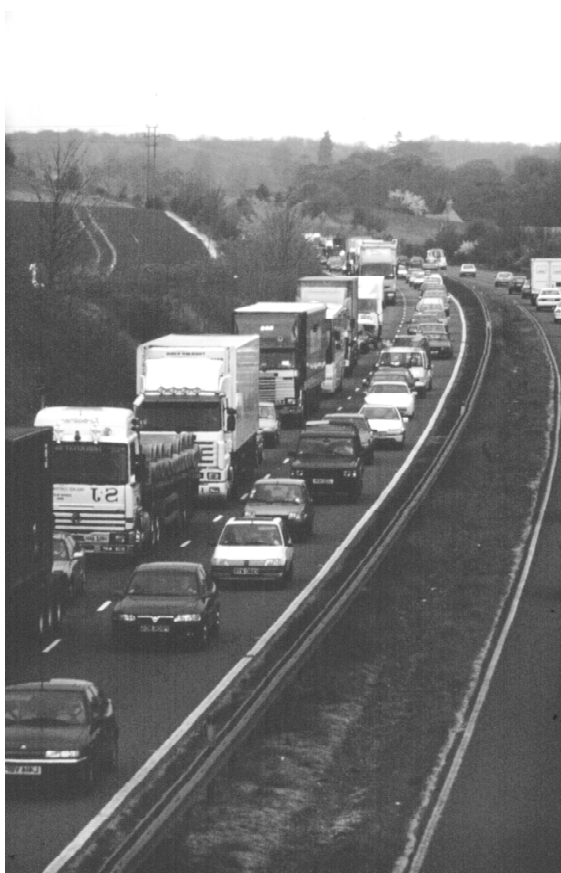
z bardzo wysokich subwencji rządowych, których wysokość w roku 1999 wyniosła 1 miliard.

Powołano także nową instytucję: Strategiczne Władze Kolei (*Strategic Railway Authorities – SRA*) mającą za zadanie: promocję transportu kolejowego, nadzorować całość działań, wprowadzenie systemu zintegrowanego transportu.

Zasadniczo, współczesna sieć drogowa Zjednoczonego Królestwa pokrywa się z siatką dróg, jakie pozostawili po sobie okupujący Brytanię Rzymianie. Sieć drogowa łącząca miasteczko z miasteczkiem zasadniczo nie uległa zmianie aż do czasu drugiej wojny światowej.

Sytuacja zmienia się w latach pięćdziesiątych XX w., kiedy to na lokalnych drogach zaczynają pojawiać się coraz więcej samochodów oraz ciężarówek, a lokalny transport wypierany zostaje przez transport tranzytowy. Wobec coraz to większej ilości korków tworzących się w miasteczkach, rząd decyduje się na budowę ob-

wodnic, mających usprawnić komunikację. W tym samym czasie zapadają także decyzje o budowie pierwszej autostrady oznaczonej numerem M1 łączącej Londyn z prze-



Zatłoczona dwupasmowa droga A34 – Newbury

mysłowym Birmingham. W latach sześćdziesiątych rusza obszerny program budowy autostrad, jednak z racji wysokich nakładów pieniężnych, które pochłania zostaje zahamowany na początku lat siedemdziesiątych XX wieku.

Blokada programu budowy nowych dróg, głównie z przyczyn finansowych, nie ulega zmianom do początku lat 1990., kiedy to podjęto decyzję o dalszym rozwoju infrastruktury drogowej Wielkiej Brytanii. Program rusza, natrafiając jednak na silny sprzeciw społeczny, którego historię opisuje niniejsza książka. Wobec tych faktów rząd stopniowo zmienia założenie polityki transportowej, zmniejszając subwencje na rzecz budowy nowych dróg, rozwiązań szukając w transporcie zorganizowanym.

Powstaje Komisja na rzecz Transportu Zorganizowanego (*The Commission for Integrated Transport*) mająca za zadanie reformy transportu kolejowego i publicznego.

W ten sposób starano się naprawić zaniedbania poczynione od lat sześćdziesiątych XX w. w dziedzinie transportu publicznego. Zaniedbania takie jak redukcja linii kolejowych, brak autobusów obsługujących transport lokalny, w efekcie doprowadziły do wzrostu ilości indywidualnych użytkowników samochodów. Posiadanie własnego środka transportu, szczególnie poza terenami zurbanizowanymi stało się nie tyle oznaką zamożności, lecz po prostu zwykłą koniecznością. W roku

1970 44% gospodarstw domowych posiada do użytku samochód i liczba ta pozostaje na tym samym poziomie od lat. Zwiększa się jedynie ilość pojazdów przypadających na gospodarstwo domowe, coraz więcej rodzin – obecnie – 22% posiada więcej niż jedno auto. W roku 2000 łączną liczbę zarejestrowanych samochodów na terenie Wielkiej Brytanii ocenia się na 28,4 milionów.<sup>36</sup>



Protesty anty–autostradowe nie ograniczają się tylko do radykalnych akcji.

Przy tak dużej ilości użytkowanych pojazdów nie dziwi fakt, iż brytyjskie drogi stają się coraz to bardziej zatłoczone. Czy jednak rozwiązaniem problemu jest budowa nowych dróg? Czy może zmiana założeń polityki transportowej? Brytyjskie doświadczenia skłaniają

raczej ku tej drugiej propozycji.

W tym kontekście można powiedzieć, że radykalne działania ekologów związanych z ruchem *Road Protesters* odniosły skutek. Co prawda nie udaje się im obronić terenów zielonych w poszczególnych miejscach takich jak *Fairmail* czy *Newbury*, lecz poprzez radykalne działania i systematyczną akcje medialną być może udało się osiągnąć coś więcej pośrednio lub bezpośrednio wpływając

36. Informacje pochodzą z książki *Divided Britain*, oraz z *Britain 2001*, The Stationery Office 2001.

na zmianę sposobu myślenia na temat komunikacji samochodowej.

Lista interesujących stron internetowych związanych z tematami zawartymi w powyższym rozdziale:

[www.countryside.gov.uk](http://www.countryside.gov.uk)  
[www.english-nature.org.uk](http://www.english-nature.org.uk)  
[www.woodland-trust.org.uk](http://www.woodland-trust.org.uk)  
[www.nerc.ac.uk](http://www.nerc.ac.uk)  
[www.rspb.org.uk](http://www.rspb.org.uk)  
[www.nationaltrust.org.uk](http://www.nationaltrust.org.uk)  
[www.foe.co.uk](http://www.foe.co.uk)  
[www.avar.org](http://www.avar.org)  
[www.nuclearwaste.com](http://www.nuclearwaste.com)  
[www.organicfood.co.uk](http://www.organicfood.co.uk)  
[www.railtrack.co.uk](http://www.railtrack.co.uk)  
[www.roads.dft.gov.uk](http://www.roads.dft.gov.uk)