

Polski transport zbiorowy swym upadkiem może prześcignąć Europę Zachodnią

Dyrektoriat Energii i Transportu Wspólnot Europejskich opublikował kolejną już edycję znanej broszury zawierającej kluczowe wskaźniki ekonomiczne. Polska, wedle tej broszury, jest krajem z najmniejszą (procentowo) ilością osób czynnych zawodowo oraz krajem z największym bezrobociem spośród analizowanych 25.

Jakie wnioski płyną z lektury tej broszury? Mimo że jesteśmy krajem rozwijającym się, to niski udział transportu zbiorowego jest niemal równy mocno zmotoryzowanym krajom starej Unii Europejskiej. Obecny fatalny stan infrastruktury transportu zbiorowego i jego archaiczna struktura własnościowa oraz skandaliczna struktura organizacyjna (a w zasadzie jej brak) spowoduje tylko, że te trendy się jeszcze pogłębią - ze szkodą dla środowiska naturalnego, jak i dla swobody wyboru środka transportu przez klientów, którzy z powodu słabej jakości transportu zbiorowego coraz częściej będą zmuszeni kupować samochody. Jest bardzo prawdopodobne, że rozwojem motoryzacji indywidualnej prześcignemy kraje Europy Zachodniej.

Znany jest ruch samochodami pasażerskimi w Polsce, wynosi on, wg tych danych, 172,4 mld pasażerokilometrów w 2003 r. Autobusami i autokarami wykonuje się 30 miliardów pasażerokilometrów, tramwajami i metrem 4,5 mld pasażerokilometrów, a kolejami 18,2 mld pasażerokilometrów (dane budzą wątpliwości z uwagi na wykonywaną relatywnie niewielką liczbę pociągokilometrów).

Polska zaskakuje wciąż nienajgorszą pozycją kolei, choć tu akurat spadek prze-

wozów był największy w Europie. Dane podawane przez PKP dla celów statystycznych niestety nie budzą zaufania. Jako że większość z nich jest deklaratorywna, a PKP stosuje sztuczki w stylu sprzedawania pracownikom biletów z 99% zniżką byle tylko ich ująć jako pasażerów, konieczna jest niezależna kontrola w tym przedsięwzięciu, by pokazać prawdziwy stan polskich kolei. Szacunkowe obliczenia pokazują że wliczenie pracowników może zwiększyć faktyczne przewozy koleją nawet o połowę, szczególnie w przypadku linii o niewielkim ruchu.

Podział intermodalny dla 2003 r. kształtuje się następująco: 76,1% to samochody osobowe, 13,2% to autobusy i autokary, 2% to tramwaje i metro, a 8,7% to koleje.

europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2005/etif_2005_whole_en.pdf

Adam Fularz



Fot. Koleje Czeskie CD