

# Jaki system mobilności i logistyki dla przyszłego rozwoju Polski?



**PROF. MICHAŁ WOLAŃSKI**

Dyrektor Instytutu Infrastruktury, Transportu i Mobilności,  
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego

**Jeśli marzymy o zwiększeniu dostępu do wykształcenia, przyjaznym środowisku, policentrycznym i inkluzywnym rozwoju, powinniśmy skończyć z prostymi inwestycjami infrastrukturalnymi i polityką transportową zdominowaną przez budowę dróg ekspresowych. Oczywiście poprawiają one konkurencyjność Polski jako „montowni” oraz podwyższają jakość życia bogatszej części społeczeństwa. Swoją nowoczesnością mogą nawet robić wrażenie na mieszkańcach Europy Zachodniej, którzy własną sieć drogową tworzyli dziesiątki lat temu. Czy jednak faktycznie na tym nam zależy, taki powinien być nasz cel? Koniec końców inwestowanie w tym modelu powoduje wzmożony ruch samochodowy, zwiększa emisyjność i energochłonność. Ponadto tworzymy system dla względnie uprzywilejowanych. Realizacja naszych marzeń rozwojowych, takich jak poprawa dostępu do wykształcenia, obniżanie emisyjności, budowa lokalnych centrów oraz systemu mobilności przyjaznego osobom defaworyzowanym, wymaga zmiany paradygmatu z proinfrastrukturalnego na prorozwojowy. Na jakich filarach należy oprzeć tę transformację?**

## **Ogólnopolski system mobilności**

Pierwszym filarem powinno być stworzenie ogólnopolskiego systemu mobilności opartego na integracji wszystkich rodzajów transportu publicznego (w tym kolei i autobusów), ich rozwoju oraz prostej ofercie taryfowej. Dzięki temu mieszkańcy terenów wiejskich będą mogli dojechać do usług miejskich, zwłaszcza do dobrej szkoły średniej oraz osiągalnej finansowo szkoły wyższej – tym bardziej, że koszty studiów w największych polskich miastach (np. Warszawie czy Krakowie) robią się coraz wyższe. Dodatkowym beneficentem byłby poprawiony dostęp ludności wiejskiej do

miejsc pracy, zaś pracodawców z mniejszych miast – do siły roboczej. Listę korzyści zamknę lepszym dostępem do usług ochrony zdrowia czy kultury.

Na ten temat pisałem już nieco w „Pomorskim Thinkletterze” nr (2)17/2024 pt. *Polska wielośrodkowa – dlaczego jej potrzebujemy i jak ją realizować?*, wskazując, że takie rozwiązania najlepiej byłoby wdrażać w formule związków subregionalnych, których stabilne funkcjonowanie gwarantuje budżet państwa. Współdziałanie na terenie kilku powiatów zapewniłoby jednolity system transportowy,

począwszy od niewielkiego sołectwa, skąd zaczyna się podróż, a skończywszy na jej celu – dobrej szkole średniej, lokalnej szkole wyższej, strefie aktywności gospodarczej czy szpitalu. To doskonały przykład pokazujący, jak wizja rozwoju doprowadza do optymalnych rozwiązań z zakresu mobilności.

***Kluczowe jest stworzenie ogólnopolskiego systemu mobilności opartego na integracji wszystkich rodzajów transportu publicznego (w tym kolei i autobusów), ich rozwoju oraz prostej i przemyślanej ofercie taryfowej. Warto przy tym wykorzystać doświadczenie innych europejskich państw.***

Rozbudowie oferty powinny towarzyszyć odpowiednie działania poprawiające interfejs użytkownika. W 2024 r. Węgry wprowadziły – wzorem m.in. Austrii – nową, ogólnokrajową taryfę obejmującą tanie bilety miesięczne i dzienne na cały kraj oraz pojedyncze komitaty. Przykładowo, bilet całodzienny na komitat kosztuje ok. 11 zł, zaś bilet miesięczny na cały kraj – ok. 200 zł (pociągi dalekobieżne wymagają miejscówek). Polska nie powinna być tutaj gorsza. Doświadczenia Niemiec pokazują jednak, że takie działanie może wzmacniać ruch kolejowy, pogarszając przy tym dostępność usług i nie przejmując zbyt wiele ruchu drogowego. Dlatego właśnie podstawą musi być dobra oferta taryfowa w skali subregionu i województwa. Przed wprowadzeniem taryfy konieczne jest zwiększenie podaży usług. Należy także unikać zbyt taniego biletu ogólnokrajowego. Element tego interfejsu powinna stanowić również baza danych o połączeniach autobusowych, w tym o ich

położeniu w czasie rzeczywistym. Podobne rozwiązanie funkcjonuje na Węgrzech, a ilość korzyści związanych z jego funkcjonowaniem jest gigantyczna.

Takie podejście zapewni niskoemisyjną i inkuzywną alternatywę dla komunikacji indywidualnej, zwłaszcza w obliczu rosnących kosztów korzystania z samochodu. Wprowadzając dobrze funkcjonujący transport publiczny w całej Polsce, przestalibyśmy w końcu przymykać oko na „patomotoryzację” i ustanowilibyśmy uczciwy system badań technicznych pojazdów, wykrywający wszystkie wycięte filtry cząstek stałych czy katalizatory – co jest prawdopodobnie główną przyczyną zanieczyszczeń motoryzacyjnych.

## **Konkurencja na kolei pasażerskiej**

Drugim filarem musi być znaczne zwiększanie podaży usług kolejowych. Obecnie w Polsce pojawiają się pewne trudności z zakupem biletu na połączenia dalekobieżne. Kto nie kupi go kilka dni wcześniej, ten może mieć poważny problem z jego zdobyciem. Równocześnie statystyki dotyczące zarówno podaży, jak i popytu na usługi kolejowe są w naszym kraju bardzo niskie, co sygnalizuje duży potencjał do zwiększania ruchu.

Przepisy unijne wymagają, by od 2030 r. dotacje do regionalnych i międzywojewódzkich przewozów kolejowych były przyznawane w trybie konkurencyjnym; nie ma już także możliwości zawierania nowych umów „z wolnej ręki”. Oznacza to konieczność organizacji przetargów zarówno przez samorządy województw, jak i ministra właściwego do spraw transportu – z tego wymogu zwolnione mogą być co najwyżej koleje aglomeracyjne.

Połączeń międzywojewódzkich, realizowanych obecnie przez PKP Intercity, nie można zlecać w całości, lecz należy je podzielić na mniejsze pakiety przetargowe w celu zachowania konkurencyjności.

**Wyrazna zmiana nie dokona się bez znacznego zwiększenia podaży usług kolejowych.**

**Możliwe, że wymaga to dopuszczenia bardziej rynkowych zasad funkcjonowania. Przez to, że samorzady i regulator przez lata chronili rynek kolei pasażerskiej przed konkurencją, nie stworzyliśmy w Polsce sensownych pretendentów do wygrania przetargu na realizację połączeń międzywojewódzkich. Może powstaną oni na bazie towarowych przewoźników kolejowych albo będą oddziałami kolei zagranicznych, które są już aktywne w wielu państwach?**

Powiedzmy wprost – przeprowadzenie takiego przetargu, wraz z czasem na przygotowanie świadczenia usług, wymaga około czterech lat, co oznacza ogrom prac przygotowawczych do wykonania w trybie natychmiastowym. Należy się zastanowić, jak podzielić rynek na pakiety i jakie zasady współpracy z oferentami ustalić. Oczywiście istnieje możliwość, że wszystkie pakiety wygra PKP Intercity. Jednak być może inny scenariusz byłby korzystniejszy, gdyż pozwoliłby zapewnić presję konkurencyjną oraz współfinansowanie rozwoju taboru (koniecznego dla poprawy oferty). Problemem jest natomiast brak firm krajowych. Przez to, że samorzady i regulator przez lata chronili rynek kolei pasażerskiej przed konkurencją, nie stworzyliśmy w Polsce sensownych pretendentów. Może powstaną oni na bazie przewoźników kolejowych albo będą

oddziałami kolei zagranicznych, które są już aktywne w wielu państwach (np. koleje włoskie jeżdżą komercyjnie w Hiszpanii, zaś francuskie – m.in. we Włoszech).

Aby prace przygotowawcze do przetargu postępowały sprawnie, musi powstać odpowiednia struktura do ich realizacji. Coraz więcej mówi się o ustanowieniu krajowego zarządu transportu – na wzór zarządów transportu miejskiego, powoływanych przez miasta przy znacznie mniejszych budżetach na transport publiczny. Pozostaje pytanie, czy administracja państwowa nie powinna dysponować strukturą bardziej wielofunkcyjną, do czego jednak wrócimy.

### **Siatka połączeń intermodalnych**

Odrębnym wyzwaniem jest realizacja hasła „tiry na tory”. Nie należy go rozumieć dosłownie, gdyż wożenie całego samochodu ciężarowego na platformie kolejowej jest dublowaniem kosztów. Takie rozwiązanie przyjęło się na świecie tylko w przypadku krótkich, szczególnie trudnych odcinków – jak np. przeprawa przez Alpy. Dużo efektywniejsze jest transportowanie kontenerów koleją. Pozwala to realizować przewozy „ostatniej mili” transportem samochodowym oraz łatwo łączyć się z morskimi. W pewnym uproszczeniu nazywa się je przewozami intermodalnymi.

Niestety rynek przewozów intermodalnych jest trudny. Obecność na nim wymaga wykreowania stałych, liniowych połączeń kolejowych, w które należy sporo zainwestować w okresie rozruchu. Co więcej, później takie połączenia muszą cały czas bezpośrednio konkurować z przewozami drogowymi, więc możliwości odrobienia straty

z początkowego etapu ich funkcjonowania są niskie. Konkurencja jest trudniejsza także dlatego, że przewozy kolejowe muszą płacić stawkę dostępu do infrastruktury za każdy przejechany kilometr, zaś ich punktualność i czas przejazdu są dużo gorsze. Na Zachodzie koleje wykreowały takie połączenia, mając do reinwestowania zyski z transportu towarów masowych. Z drugiej jednak strony, kolej towarowa boryka się obecnie z odpływem ładunków, gdyż raptownie zmniejszyły się przewozy węgla. Znalezienie nowych możliwości dystrybucji staje się niezbędne, by utrzymać dotychczasową skalę przewozów.

***Kontraktowanie nowych, regularnych pociągów towarowych w fazie rozruchu pozwoliłoby pokryć całą Polskę siatką połączeń intermodalnych i stworzyć ofertę przewozu koleją kilku kontenerów w typowych relacjach. Działaniem uzupełniającym powinna być świadoma budowa sieci terminali intermodalnych, obsługiwanych przez nowe połączenia i skracających odcinek dowozu transportem drogowym.***

Rozwiązanie tego problemu – poprzez zwiększenie kosztów przewozów drogowych albo wsparcie w wykreowaniu oferty przewozów intermodalnych – może być trudne bez interwencji państwa. Obecnie pomoc polega na obniżeniu stawek dostępu i dofinansowaniu zakupu taboru oraz budowy terminali. Jest ona jednak nieprecyzyjnie celowana, nie doprowadzając tym samym do odpowiednio ukierunkowanego rozwoju nowych połączeń. Istnieje ryzyko, że kolejne terminale będą powstały w najatrakcyjniejszych lokalizacjach (np. Poznań, Śląsk), konkurując ze

sobą, natomiast wagony po okresie trwałości trafią do innych krajów.

Redefinicja tej pomocy i kontraktowanie nowych, regularnych pociągów towarowych w fazie rozruchu (np. w formie przetargów lub wejść kapitałowych) pozwoliłoby pokryć całą Polskę siatką połączeń intermodalnych i stworzyć ofertę przewozu koleją kilku kontenerów w typowych relacjach. Działaniem uzupełniającym powinna być świadoma budowa sieci terminali intermodalnych, obsługiwanych przez nowe połączenia i skracających odcinek dowozu transportem drogowym.

### **Infrastruktura powiązana z rozwojem przestrzennym**

Ważnym filarem budowy prorozwojowego systemu transportowego powinno być powiązanie rozwoju infrastruktury z planowaniem przestrzennym. Przez ostatnie lata utrwalił się paradygmat, w ramach którego typowy program funkcjonalny przystanku kolejowego obejmuje parking *Park and Ride* i ewentualnie centrum przesiadkowe. Równocześnie setki osiedli oraz stref przemysłowych powstawały i powstają w oddaleniu od linii kolejowych, również na terenach słabo zurbanizowanych. Skazuje to pracowników i mieszkańców na wybór pomiędzy słabej jakości autobusami lub własnym samochodem – i w większości przypadków wygrywa samochód. Zmusza to również przedsiębiorców do dowożenia towarów transportem samochodowym do oddalonego terminala kolejowego, co obniża konkurencyjność kolei i przewozów intermodalnych względem przewozów drogowych. Wreszcie – ograniczamy w ten

sposób konkurencyjność polskiego przemysłu, gdyż w dobie rosnącej roli raportowania ESG tych emisji się nie ukryje.

Modernizując i budując linie kolejowe w przyszłości, powinniśmy starannie zastanowić się nad zagospodarowaniem ich okolic. Konieczna jest redefinicja sieci przystanków, tak by jak najwięcej z nich spełniało funkcje lokalnych centrów. Wokół nich powinny powstawać nowe osiedla, parki logistyczne czy terminale intermodalne. Skupienie rozwoju przestrzennego wokół linii kolejowych pozwoli obniżyć emisyjność i energochłonność raportowaną w ramach sprawozdań ESG. Oczywiście takie podejście wymaga zupełnie innego poziomu zaangażowania władz lokalnych, a także otwarcia na współpracę z prywatnymi inwestorami. Zarządca infrastruktury kolejowej powinien pomagać inwestorom, którzy chcieliby budować blisko linii kolejowych. Jednocześnie jednak potrzebne są jasne zasady określające, w jakich sytuacjach nie jest możliwa budowa nowego przystanku lub bocznicy.

### **Centralny Port Komunikacyjny**

Pisząc o systemie mobilności dla rozwoju Polski, nie sposób pominąć kwestii Centralnego Portu Komunikacyjnego<sup>1</sup>. Moim zdaniem inwestycja ta jest potrzebna, aczkolwiek trzeba mieć świadomość jej

<sup>1</sup> Trzymam się tutaj oficjalnej nazwy projektu, chociaż osobiście niezbyt mi się podoba. „Porty komunikacyjne” są co najwyżej w komputerach, zaś samo słowo „komunikacja” jest w języku polskim bardzo wieloznaczne i utożsamiane raczej z komunikacją społeczną. Z kolei w teorii ekonomiki transportu bywa rozumiane zarówno jako synonim transportu publicznego, jak i transportu oraz łączności ogółem. Co więcej jest trudno przetłumaczalne.

specyfiki, a także jasno założyć, że nie może być głównym działaniem z zakresu polityki infrastrukturalnej państwa.

***CPK to szansa na wykreowanie nowej oferty lokalizacji przemysłu wysokich technologii przy liniach kolejowych w rejonie obejmującym Łódź, Bydgoszcz i Warszawę, z uwzględnieniem miast, takich jak Płock i Włocławek, a zapewne również aglomerację kalisko-ostrowską. Tereny te zyskają bliskość lotniska dla ruchu towarowego, co pozwoli lepiej wykorzystać ich potencjał akademicki i produkcyjny.***

Co do zasady makroregion centralnej Polski potrzebuje nowego lotniska – nie tylko dla ruchu pasażerskiego (który wciąż mamy dwa razy mniejszy niż Niemcy), ale również dla ruchu towarowego, którego potencjał nie jest wykorzystany. Jednak CPK powinno być przede wszystkim szansą na wykreowanie nowej oferty lokalizacji przemysłu wysokich technologii przy liniach kolejowych w rejonie obejmującym „trójkąt” sięgający co najmniej do Łodzi, Bydgoszczy i Warszawy, z uwzględnieniem miast, takich jak Płock i Włocławek, a zapewne również aglomerację kalisko-ostrowską. Tereny te zyskają bliskość lotniska dla ruchu towarowego, co pozwoli w pełni odblokować potencjał akademicki i produkcyjny Łodzi, Torunia i Bydgoszczy. Aby wykorzystać tę szansę, konieczne jest odpowiednie rozumienie projektu CPK. Bardzo ważne jest tutaj wzmocnienie szkół wyższych oraz średnich na obszarze sięgającym co najmniej Łodzi i Bydgoszczy, a także współdziałanie wielu resortów w strukturze projektowej.

Wszystkie zaprezentowane postulaty wymagają dodatkowo odpowiednich struktur. Spółka CPK stanowi w tym momencie silny zespół ok. 700 ekspertów, którzy mogliby je wdrażać, a także pracować nad wspólnym biletem, powołaniem zarządu transportu, siatką połączeń intermodalnych oraz koordynacją rozwoju transportu z planowaniem przestrzennym. Potrzebują jednak do tego odpowiedniego umocowania.

***Dysponując ograniczonym budżetem, powinniśmy pamiętać, że głównym priorytetem rozwojowym jest edukacja. Dobrze wykształcone, przyszłe pokolenie samo zarobi na infrastrukturę na miarę wyzwań kolejnych dekad, a „przy okazji” wykreuje przemysł wysokich technologii i przyciągnie inwestorów. Tymczasem luki w wykształceniu nie da się szybko uzupełnić, a nowe drogi nie wyciągną nas z pułapki średniego rozwoju.***

## **Transport to nie wszystko**

Na koniec muszę powtórzyć to, od czego zacząłem ten tekst – infrastruktura, transport i mobilność nie mogą być faktycznym celem polityki rozwojowej i trzeba je sprowadzić do roli środka. Dysponując ograniczonym budżetem, powinniśmy pamiętać, że

głównym priorytetem rozwojowym jest edukacja, co może oznaczać zmianę akcentów w priorytetach finansowych.

Dobrze wykształcone, przyszłe pokolenie samo zarobi na infrastrukturę na miarę wyzwań kolejnych dekad (być może z myślą o autonomicznych środkach transportu), a „przy okazji” wykreuje przemysł wysokich technologii i przyciągnie inwestorów. Tymczasem luki w wykształceniu nie da się szybko uzupełnić, a nowe drogi nie wyciągną nas z pułapki średniego rozwoju, bowiem za kilkanaście lat będziemy potrzebowali gigantycznych środków na ich naprawę. Co więcej, np. dobra sieć szkół, przedszkoli i żłobków na nowych osiedlach miejskich zracjonalizuje nasze zachowania transportowe, jeśli tylko znajdziemy je blisko domu (oczywiście benefity z tytułu ich budowy są znacznie szersze).

Mimo to dojazd do placówek edukacyjnych (zwłaszcza na terenach wiejskich) i miejsc pracy wciąż pozostanie ważnym środkiem rozwoju. W dobie ESG istotne jest również zapewnienie firmom możliwości nisko- lub zeroemisyjnego transportu oraz dowozu pracowników. A zatem myślimy o zapewnieniu dojazdu, a nie budowie infrastruktury – i twórzmy struktury w tym kierunku. ■

## **O AUTORZE**

**Prof. Michał Wolański** – profesor Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Stypendysta na University of Leeds, Institute for Transport Studies oraz University of Sydney, Institute of Transport and Logistics Studies. Konsultant m.in. Banku Światowego, Europejskiego Banku Inwestycyjnego, polskiego Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz współpracownik wiodących międzynarodowych firm doradczych. Współzałożyciel startupu KOLEO – najlepszej polskiej niezależnej platformy sprzedaży biletów kolejowych oraz firmy doradczej Wolański. Kierownik projektu wsparcia polskich aglomeracji w przygotowywaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Członek Rady Programowej Kongresu Obywatelskiego.

Partnerzy



Partnerzy numeru



Pomorski Thinkletter

2024 nr 4 (19)

## POLSKA – JAKA STRATEGIA ROZWOJU?

KONKURENCYJNOŚĆ, ODPORNOŚĆ,  
NOWE POZYCJONOWANIE

ŚWIAT W REKONSTRUKCJI, UE PRZED ZMIANĄ  
CO NAS CZEKA?

ROZWÓJ – ODPORNOŚĆ – BEZPIECZEŃSTWO  
JAK JE ZAPEWNIĆ?

ZMIANY W GLOBALNYCH ŁAŃCUCHACH WARTOŚCI  
SZANSA NA NOWE POZYCJONOWANIE?

NOWE DETERMINANTY  
ROZWOJU I KONKURENCYJNOŚCI  
CO ZADECYDUJE O SUKCESIE LUB PORĄŻCE?



# POBIERZ CAŁĄ PUBLIKACJĘ

[www.kongresobywatelski.pl](http://www.kongresobywatelski.pl)

