


# Polska na rozstajnych... autostradach

Polska stoi obecnie na rozdrożu: może pójść albo za przykładem tych krajów Unii Europejskiej, które zaczynają naprawiać błędy popełnione w przeszłości i iść śladem Szwajcarii i Austrii, albo naśladować Stany Zjednoczone.

Niestety, wydaje się, że lobby autostradowe, podobnie jak w Stanach Zjednoczonych, skutecznie przeforsowuje  w naszym kraju zasadę "co dobre dla lobby autostradowego to dobre dla Polski".

Podobnie jak w Stanach Zjednoczonych dotuje się z państwowej kasy budowę autostrad i utrzymanie dróg. Tylko w roku 2000 Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych dostała 1100 mln PLN dotacji z budżetu na budowę autostrad. Kwota ta nie obejmuje dotacji na wykup ziemi, remonty i utrzymanie autostrad już istniejących. Nieznany jest budżet Agencji Budowy Autostrad. PKP nie otrzymała dotacji w ogóle. PKP zmuszona jest zamykać tak zwane nierentowne linie. Tej zasady nigdy nie stosuje się wobec dróg. Zamykanie linii kolejowych, zaniedbany tabor, propaganda o rzekomej nieuchronności zmierzchu PKP i dobrodziejstwach płynących z budowy autostrad, a w konsekwencji pogarszanie się jakości usług i spadek liczby pasażerów na kolei, to elementy tej samej strategii, którą General Motors i koncerny z branży samochodowej stosowały przez ostatnie 70 lat w USA. Świadomie doprowadzono tam to upadku firmy transportu publicznego, co zostało udowodnione w dochodzeniu przed amerykańskim Senatem. W efekcie amerykańskie miasta i przedmieścia rozrosły się do monstrualnych rozmiarów. Wielkie korporacje uzyskały też w ten sposób gigantyczne wsparcie w konkurencji z małymi firmami i zmonopolizowały amerykańskie życie gospodarcze i polityczne. Lobby autostradowe w Polsce nie pozwala na emisję materiałów dokumentalnych opisujących tę historię w TVP i hojnie płaci publicznej telewizji za reklamy samochodów, które zrobione są zawsze według zasady "jeden samochód - jedna droga wśród dzikiej przyrody". W czasie trwania debaty na temat tak zwanej dziury budżetowej nigdy nie dopuszczono do poruszenia sprawy dotacji do autostrad. Zamiast tego zmniejsza się nakłady np. na edukację czy służbę zdrowia. **Czy celem polskiej polityki jest wychowanie mądrych i zdrowych obywateli, czy bezmyślnych odbiorców reklam i ofiar samochodowych spalin?**

Reakcją na to nie jest jednak rewizja błędnej polityki transportowej, ale zapowiedzi przyspieszenia budowy autostrad przez nową ekipę, która doszła do władzy po ostatnich wyborach.

**Takiej polityce trzeba powiedzieć NIE. Żądamy autentycznej debaty na temat polskiej polityki transportowej, żądamy dopuszczenia do niej także przeciwników lobby autostradowego i poinformowania społeczeństwa o rzeczywistych kosztach programu budowy autostrad i dotacjach do motoryzacji indywidualnej. Dalsze przemilczanie tych faktów musi być traktowane jako świadome działanie na szkodę dobra publicznego, a w wielu przypadkach jako działanie kryminalne.**

## Transport i społeczeństwo

**Koszty zewnętrzne transportu** (koszty utraty zdrowia, zniszczenia środowiska, degradacji terenu, zatrucia powietrza i wody itp.) pochłaniają **ponad 8% produktu krajowego brutto Unii Europejskiej. Te koszty pokrywa całe społeczeństwo** poprzez wyższe składki na opiekę zdrowotną, na ubezpieczenia od katastrof, na naprawę szkód wyrządzonych przez kataklizmy. Jednak najważniejszym efektem jest stale pogarszająca się jakość życia coraz większej liczby ludzi. Europejczycy coraz więcej czasu muszą spędzać w samochodzie, żyć w miejscach, gdzie stale słychać hałas samochodów albo widać infrastrukturę transportową.

## Transport w Unii Europejskiej

Z najnowszego raportu European Environment Agency - Europejskiej Agencji do spraw Środowiska Naturalnego (TERM 2001, Kopenhaga 11 września 2001 r.):

**"Raport stwierdza, że transport w krajach Unii Europejskiej staje się nie mniej, ale coraz bardziej  szkodliwy dla środowiska - stwierdził dyrektor EEA Domingo Jimenez-Beltran".**

*"Wzrost zużycia energii i gazów cieplarnianych sprawia, że niemożliwe będzie spełnienie przez Unię Europejską zobowiązań wynikających z protokołu w Kyoto zobowiązującego do walki z globalnym ociepleniem".*

Najważniejsze liczby najnowszego raportu:

"Zużycie energii przez sektor transportowy od roku 1985 wzrosło o 47%. W pozostałych sektorach gospodarki o 4,2%".

"Transport jest odpowiedzialny za 24% emisji dwutlenku węgla, z czego transport drogowy odpowiada za 84%. Emisja CO<sub>2</sub> spowodowana przez transport wzrosła pomiędzy rokiem 1990 a 1998 o 15%. Przewiduje się, że liczba samochodów, które są co roku przeznaczane na złom wzrośnie z 11,3 miliona w 1995 do 17 milionów w 2015 roku.

**Infrastruktura transportowa coraz bardziej dzieli europejski krajobraz.** Długość sieci autostrad wzrosła od roku 1980 o 70%, podczas gdy długość normalnych linii kolejowych i kanałów zmniejszyła się o 9%.

Liczba samochodów wzrosła pomiędzy rokiem 1980 a 1998 o 43% i osiągnęła 451 samochodów na tysiąc mieszkańców.

Koszty zewnętrzne transportu - straty w środowisku naturalnym, wypadki, korki ocenia się na 8% produktu krajowego brutto. Samochody osobowe, ciężarówki i samoloty mają największe koszty zewnętrzne na jednostkę transportową.

Liczba wypadków śmiertelnych spada, ale co roku ginie w wypadkach 41 tysięcy osób, a liczba rannych jest 40 razy wyższa i spada wolniej.

**Okolo 30% ludności jest stale narażona na oddziaływanie hałasu, które jest szkodliwe dla zdrowia".**

### Teoria i życie

W 1995 roku Unia Europejska stwierdziła: *"Dla ciężkiego transportu samochodowego obiecującym środkiem dla zmniejszenia rozbieżności między istniejącym systemem opłat a długoterminowym systemem, który lepiej oddawałby relacje cen i kosztów byłoby wprowadzenie podatku od każdego kilometra przejechanego przez wielkie ciężarówki"* - Komisja Europejska, *"W kierunku sprawiedliwego i efektywnego systemu cen w transporcie"*.

**Do dzisiaj nie zrealizowano tego postulatu. W tym samym czasie Unia Europejska wydaje z funduszy publicznych ogromne sumy na budowę nowych dróg i autostrad. Dzieje się tak w wyniku wpływów środowisk przemysłowych, które forsują dotowanie własnych interesów z unijnej kasy.**

### Transport i rozwój gospodarczy

Najnowsze opracowanie Konferencji Ministrów Transportu Unii Europejskiej z września 2001 roku potwierdza **brak** jednoznacznego związku pomiędzy rozwojem infrastruktury transportowej a wzrostem gospodarczym.

Oto najważniejsze fragmenty podsumowania obrad Okrągłego Stołu Ministrów Transportu Unii Europejskiej pt. "Transport i rozwój gospodarczy":

*"Należy stwierdzić, że w odniesieniu do transportu pasażerskiego i do wpływu jaki ma polepszenie usług transportowych na rynek towarów, teoria ekonomiczna nie potrafi opisać bezpośrednich związków pomiędzy transportem a wzrostem gospodarczym. Te związki są obustronne i bardzo złożone. Jednakże politycy mają tendencję do usprawiedliwiania inwestycji transportowych wzrostem gospodarczym, jaki one rzekomo przynoszą".*

**Z powyższego fragmentu wynika, iż rzekome korzyści z globalizacji i wymiany handlowej opierają się na dotowaniu transportu oraz na propagandzie, która z tych dotacji czyni kwestię polityczną.**

**Szwajcaria - obywatelskie decyzje, konkretne działania**

☒ Podatek dla ciężarówek od każdego przejechanego kilometra wprowadzono w Szwajcarii. Jest to efekt mądrej polityki ograniczania ruchu ciężkich pojazdów samochodowych, która trwa już od lat 30. XX stulecia.

Podatek ten opiera się na następujących zasadach:

1. **Zanieczyszczający płaci** - dotychczasowy podatek liczony od samochodu sprawiał, że jego wysokość nie zależała od tego, ile dany samochód przejechał, a w konsekwencji w jakim stopniu był uciążliwy dla otoczenia. Przedtem ci, którzy transportowali na potrzeby lokalnej gospodarki płacili stosunkowo więcej. Podatek od kilometra sprawia, że jest inaczej: **ten, kto transportuje więcej i więcej zanieczyszcza, ten więcej płaci.**

2. **Koszty zewnętrzne wliczone w cenę transportu.** Obecnie brakuje uczciwej konkurencji pomiędzy kolejami a drogami. Ciężarówki płacą tylko za ułamek strat, jakie wywołują. Nowy podatek od ciężarówek sprawia, że koleje mają większe szanse uczciwej konkurencji.

3. **Przeznaczenie podatku - na promocję transportu przyjaznego środowisku.** Wpływy z podatku od ciężarówek w 2/3 będą przeznaczone na modernizację kolei, w 1/3 na poprawę stanu dróg lokalnych.

4. **Sprawiedliwy podział.** Te regiony, w których ciężarówki jeżdżą więcej, czyli wywołują więcej szkód otrzymają większy udział w zysku z podatku.

Wysokość podatku zależy od: pokonanej odległości, wagi samochodu i przewożonych towarów, emisji spalin. Efekty tej polityki już są widoczne: już dzisiaj w Szwajcarii 35% towarów przewozi się koleją, w krajach Unii Europejskiej ten odsetek wynosi tylko 15%. 80% tranzytu towarów przez Szwajcarię odbywa się koleją, we Francji jedynie 24%. Ta polityka będzie kontynuowana: w 1999 roku rząd Szwajcarii wydał z publicznej kasy 120 milion franków szwajcarskich (tj. 320 milionów PLN) na subsydiowanie transportu kombinowanego, w 2000 r. na ten sam cel przeznaczono aż 280 milionów franków. W 1999 roku 500 organizacji pozarządowych skierowało petycję do Parlamentu Europejskiego, domagając się zastosowania modelu szwajcarskiego w całej Unii Europejskiej.

**Austria - drugi kraj alpejski i członek Unii Europejskiej, wydaje się być najbardziej zaawansowana w naśladowaniu proekologicznej i proobywatelskiej polityki prowadzonej w**

**Szwajcarii.** W 1991 r. w rządowym dokumencie o założeniach polityki transportowej ustalono, że coraz więcej towarów będzie przejmowanych przez ekologiczne środki transportu, a infrastruktura drogowa nie może być już poprawiana i rozszerzana. W efekcie obok prowadzonej już polityki ekopunktów i kontyngentów na tranzyt drogowy, państwo austriackie wspiera wszelkie formy transportu kombinowanego. W terminalu w Wels, skąd pochodzą zdjęcia w tym folderze, na platformy kolejowe ładowane jest rocznie około 150 tysięcy ciężarówek, które jadą m.in. do Słowenii i na Węgry. W niedalekiej przyszłości (rok 2002) Austria planuje pójść śladem Szwajcarii i wprowadzić podatek od kilometra przejechanego przez wszystkie duże ciężarówki.

## **Polska**

Podobnie jak Szwajcaria, nasz kraj znajduje się na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych. W przeciwieństwie do Helwetów, Polacy nie starają się jednak ograniczyć transportu ciężarówek przez swój kraj, ale za własne pieniądze budują autostradową infrastrukturę dla unijnych ciężarówek. W Szwajcarii traktuje się tranzyt ciężarówek jako dopust Boży, w Polsce mówi się o rozwoju gospodarczym, jaki on ma zapewnić. Polscy decydenci nie czytają najwyraźniej unijnych dokumentów o tym, że nowe drogi nie tylko szkodzą środowisku, ale nawet z czysto ekonomicznego punktu widzenia mogą być wręcz szkodliwe dla polskiej gospodarki i zwiększyć np. poziom bezrobocia.

## **Gdyby w Polsce zastosowano mechanizmy szwajcarskie:**

Przykładowa wysokość podatku za jedną 300-kilometrową podróż 28-tonowej ciężarówki ze stosunkowo przestarzałym silnikiem w Szwajcarii wynosi: 168 SFR= 420 PLN. Zezwolenie na roczne korzystanie z polskich dróg dla takiej samej ciężarówki to 2200 PLN. Jedna podróż przez Polskę to około 700 km. Według stawek szwajcarskich powinna ona kosztować około 1000 PLN. **To oznacza, że każda ciężarówka płaci tylko za dwie podróże przez Polskę rocznie, pozostałe są za darmo, a dokładniej: płacą za nie polscy podatnicy. Płacą dużo i planuje się, że będą płacić coraz więcej.** </STRONG>

W sumie na modernizację i budowę dróg przewiduje się w budżecie na rok 2001 - 4 miliardy PLN. W ciągu najbliższych 15 lat planuje się wydać 150 miliardów PLN (słownie: sto pięćdziesiąt miliardów nowych złotych, co daje średnio 10 miliardów rocznie). Z tego na budowę autostrad: 62,4 miliardy PLN słownie sześćdziesiąt dwa miliardy czterysta tysięcy nowych złotych. Dla porównania: całkowite zadłużenie PKP z tytułu wieloletnich zaległości to około 7 miliardów PLN.

Część z tych pieniędzy będzie pochodzić z europejskich funduszy zwanych pomocowymi. W rzeczywistości **ogromną większość prac przy budowie autostrad prowadzą zachodnie firmy i pieniądze wracają w ten sposób do UE.** Polacy znajdują jak dotąd zatrudnienie głównie w agencjach ochrony chroniących europejskie budowy przed protestami mieszkańców. Natomiast **polskie społeczeństwo nie tylko "rzuca się" na zamówienia dla zachodnich firm, ale ponosi gigantyczne koszty zwane zewnętrznymi - wdycha spaliny, jest narażone na hałas, pozwala na niszczenie polskiej przyrody i krajobrazu. Nie ma powodu, by przypuszczać, że proporcje kosztów zewnętrznych są inne w Polsce niż w UE co oznacza, że 8% naszego dochodu narodowego będziemy wkrótce przeznaczać na dopłaty do transportu towarów przez polskie drogi.**

## **Czy nas na to stać?**

Czy nie lepiej naśladować Szwajcarów i inne kraje Unii Europejskiej, takie jak Austria Holandia, Niemcy, które powoli, ale konsekwentnie starają się zmieniać swoją politykę i naprawiać błędy popełnione w przeszłości? Ministrowie UE sami dzisiaj przyznają, że tylko względy polityczne, a

dokładnie strach przed reakcją przemysłu motoryzacyjnego i manipulowaną przezeń opinią publiczną sprawiają, że "opłaca się" transport ciężarówkami i podróże samochodami. Kiedyś ten strach spowodował budowę sieci autostrad, dzisiaj strach przed zmianami klimatycznymi, a także świadomość popełnionych w przeszłości błędów są już obecne wśród europejskich polityków i prędzej czy później muszą się przełożyć na **zmianę europejskiej polityki transportowej**.

Jednak europejskie i polskie lobby samochodowo-paliwowe nadal narzuca naszemu krajowi powielanie błędów, jakie Europa i USA popełniły w poprzednim półwieczu, zaniedbując transport publiczny i **podporządkowując swoje polityki transportowe interesom przemysłu samochodowego i naftowego**. Rząd polski powołał ostatnio specjalny zespół do... przeciwdziałania spadkowi sprzedaży samochodów, **a Polska pozostaje jedynym krajem na świecie, gdzie kredyt na samochód jest łatwiejszy do uzyskania niż kredyt na mieszkanie**.

#### **Czas na działanie**

Zasady, na jakich opiera się wprowadzana w życie szwajcarska i austriacka polityka transportowa i które zaczynają powoli być akceptowane w całej Unii Europejskiej pokrywają się z postulatami polskich organizacji ekologicznych i obywatelskich stowarzyszeń skupionych w "Koalicji na rzecz sprawiedliwych cen w transporcie - TIR-y na tory".

Te postulaty zgłaszane polskiemu Ministerstwu Transportu już w 1996 roku są nadal aktualne:

1/ Wprowadzenie zasady: zanieczyszczający płaci i obciążenie transportu samochodowego pełnymi kosztami - tzw. kosztami zewnętrznymi. Dopóki to nie nastąpi konieczne jest promowanie i dotowanie transportu publicznego jako środka na rozwiązywanie problemów transportowych;

2/ Zaprzestanie dotowania z budżetu państwa motoryzacji indywidualnej i transportu samochodowego. A więc m.in. zaprzestanie finansowania z pieniędzy podatników budowy autostrad, zniesienie ulg podatkowych dla przemysłu samochodowego. (np. General Motors uzyskał całkowite zwolnienie z podatków na 10 lat i 50% na kolejną dekadę);

3/ Ograniczanie potrzeb transportowych poprzez preferowanie lokalnej produkcji i lokalnego handlu;

4/ Przyjęcie jako zasady i celu polskiej polityki transportowej, że tranzyt towarów przez Polskę będzie się odbywał przy użyciu polskich kolei, co streszcza się w formule TIR-y NA TORY.

**"Koalicja na rzecz sprawiedliwych cen w transporcie - TIR-y na tory" planuje w najbliższym czasie przygotowanie projektu ustawy pozwalającej odciążyć polskie drogi i przywrócić szanse na konkurencyjność Polskich Kolei Państwowych.**

**Rafał Górski**

**W skład Koalicji wchodzi:**

#### **Towarzystwo Ekologicznego Transportu**

TET prowadzi sekretariat "Koalicji na rzecz sprawiedliwych cen w transporcie - TIR-y na tory" (prosić Rafała Górskiego)

ul. Próchnika 1, pokój 301, 90-408 Łódź, tel./faks: /42/ 630-17-49, tel. kom.: 0608 137 646

e-mail: [goral@ore.most.org.pl](mailto:goral@ore.most.org.pl), <http://www.tet.most.org.pl>

#### **Obywatelski Ruch Ekologiczny**

ul. Próchnika 1, pokój 301, 90-408 Łódź, tel./faks: /042/ 630-17-49, tel. kom.: 0608 137 646

e-mail: [goral@ore.most.org.pl](mailto:goral@ore.most.org.pl), <http://www.ore.most.org.pl>

**Federacja Zielonych - Grupa Krakowska**

ul. Sławkowska 12, 31-014 Kraków, tel.: /12/ 422-22-64 wew. 20

e-mail: [olaf@fz.most.org.pl](mailto:olaf@fz.most.org.pl)

Stowarzyszenie ATTAC - Obywatelska Inicjatywa Opodatkowania Obrotu Kapitałowego

ul. Wojewódzka 24/1, 81-437 Gdynia, tel.: /58/ 622 79 58, tel. kom.: 503 362 540

e-mail: [polska@attac.org](mailto:polska@attac.org), <http://www.attac.org.pl/>

**Pracownia na rzecz Wszystkich Istot**

ul. Jasna 17, 43-360 Bystra, tel.: /33/ 817-14-68

e-mail: [biuro@pracownia.org.pl](mailto:biuro@pracownia.org.pl), <http://pracownia.org.pl/>

**Redakcja kwartalnika "Magazyn OBYWATEL"**

skr. poczt. 22, 90-955 Łódź 8

e-mail: [okraskarem@pro.onet.pl](mailto:okraskarem@pro.onet.pl), <http://www.obywatel.org.pl>

**Instytut Rozwoju i Promocji Kolei**

Adres do korespondencji: skr. poczt. 30, 02-741 Warszawa 121, tel./faks: /22/ 633-28-52, tel. kom.: 608 510-004

e-mail: [kolej-instytut@go2.pl](mailto:kolej-instytut@go2.pl), <http://www.iripk.most.org.pl>

**Strona Internetowa "Kampanii na rzecz sprawiedliwych cen w transporcie "TIR-y na tory"**

<http://www.tnt.most.org.pl>

**Koalicja współpracuje z:****The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)**

115 West 30th Street, 12th Floor, Suite 1205, New York, NY 10001, US, tel.: 212-629-8001; faks: 212-629-8033

e-mail: [mobility@igc.org](mailto:mobility@igc.org), <http://www.itdp.org>

**Alpen Initiative**

PO Box 28, CH-6460 Altdorf 1, Switzerland, tel.: +41-41-870 97 81

e-mail: [info@alpeninitiative.ch](mailto:info@alpeninitiative.ch) ,

**Forum Promocji Kolei**

tel. 602 537 618, faks /55/ 279-15-21

e-mail: [info@kolej.com.pl](mailto:info@kolej.com.pl)

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Biuro Ochrony Środowiska

03-734 Warszawa ul. Targowa 74, tel.: /022/ 513-27-44, kom. 0-604-523-044 (Urszula Pająk)

e-mail: [u.pajak@pkp.com.pl](mailto:u.pajak@pkp.com.pl)