

Zbliżający się rok wyborczy nie będzie sprzyjać systemowemu podejściu do problemów infrastruktury transportowej w Polsce. Z jednej strony wzmacniana będzie narracja o paśmie rzekomych sukcesów obecnej ekipy rządzącej, z drugiej strony opozycja kwestionować będzie każde działanie. Mało istotnym jest w tym wszystkim, która formacja jest aktualnie przy władzy, a która liczy na jej przejęcie. Tak było wcześniej (np. krytyka zakupu pociągów Pendolino) i tego należy spodziewać się również obecnie. Choć infrastruktura jest tematem polityki, to jednak posiada swoją specyfikę - długi czas realizacji i wieloletnie skutki. Infrastruktura transportowa wymaga więc pewnego konsensusu politycznego, a szerzej społecznego.

Tematem wzbudzającym obecnie największe emocje jest sprawa Centralnego Portu Komunikacyjnego. Choć temat wspólnego lotniska dla Warszawy i Łodzi przewijał się od lat 70. XX w., dopiero ustawa z 2018 r. nadała planom szansę na realizację. Spór polityczny i kontrowersje społeczne powstają głównie na dwóch osiach: samej lokalizacji portu lotniczego i tras kolejowych do niego prowadzących. Z jednej strony hasło o rozpoczęciu operacji lotniczych już w 2027 r., z drugiej o zupełnym odstąpieniu od projektu. Obie postawy są skrajne i niekorzystne dla rozwoju Polski. Utrzymanie harmonogramów, bardzo napiętych i mających już na wstępie znaczące opóźnienia (choćby samą spółkę powołano z prawie rocznym opóźnieniem), przekładać będzie się na zawyżone koszty inwestycji. Porzucenie projektu będzie skutkować natomiast brakiem możliwości rozwojowych lotnictwa w regionie stołecznym w przyszłości, ewentualnie jeszcze silniejszymi protestami w przyszłości.

Patrząc na uwarunkowania, które doprowadziły do protestów, to przede wszystkim zaniechania w gospodarce przestrzennej. Rezerwacji terenów, tj. konkretnych działek, pod lotnisko czy nowe linie kolejowe nigdy nie wprowadzono w system planowania przestrzennego. Nie uczyniono tego w momencie powstania pierwszych planów w okresie PRL, ani w 2011 r., tj. w momencie gdy ówczesny rząd podjął decyzję o zamrożeniu prac nad koncepcją kolei dużych prędkości między Warszawą, Łodzią a Poznaniem i Wrocławiem (tzw. Y). Mimo iż wówczas wyłoniony projektant studium wykonalności wypracował szczegółowe dane dotyczące przebiegu. Działki, na których miały przebiegać nowe linie kolejowe nie zostały zabezpieczone przed zabudową. Gminy kreowały politykę przestrzenną, tak jakby linii nie było. Zwłaszcza w obszarach aglomeracji miejskiej poddanych chaotycznej suburbanizacji budowa nowych linii kolejowych rodzić będzie protesty właścicieli świeżo wybudowanych

domostw.

Należy nadmienić, że planowanie przestrzenne problem widziało. Centralne lotnisko było zarówno w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2011 czy w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego z 2004 r., jednak nie doszło do kluczowej dla rozwoju operacjonalizacji – tj. uściślenia lokalizacji i zablokowania zabudowy działek leżących na terenie planowanego portu i tras dojazdowych.

Dziś mając przygotowane studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, dające szczegółową wiedzę o lokalizacjach, należy zabezpieczyć tereny planami zagospodarowania przestrzennego. Trzeba to zrobić szybko, niezależnie od tego, kiedy uda się zbudować samo lotnisko, a kiedy jego szprychy. Dużej pracy planistycznej wykonanej przez CPK nie można zmarnować, jak stało się to w przypadku „Y”.

Równocześnie rozbudowa lotniska w Radomiu (Warszawa-Radom) pokazuje, iż kurczowe trzymanie się deadline’u 2027 dla CPK nie ma większego sensu. Prognozy ruchu lotniczego zawarte w „Polityce rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” pokazują, że maksymalna pojemność radomskiego lotniska – mającego z Okęciem stanowić prawny duoport – nie będzie wyczerpana, a oddanie do użytku CPK w 2027 r. spowoduje spadek liczby pasażerów do poziomu ok. 650 tys. PAX, tj. poniżej progu rentowności wynoszącego ok. 1,5 mln PAX rocznie. Planowane do uruchomienia wiosną 2023 r. lotnisko ów próg, wg powyższych prognoz, mogłoby przekraczać jedynie przez cztery lata. W kolejnych latach byłoby obciążeniem dla radomskiego samorządu. Jest to kolejny argument ekonomiczny, obok ryzyka zawyżania cen przez zmuszonych do napiętych terminów wykonawców, za rewizją harmonogramu CPK i budową wokół nowej daty społecznego konsensu.

Filarem konsensusu wokół CPK powinna być również weryfikacja opłacalności odleglejszych fragmentów szprych. Przykładowo, jaki realnie ruch kolejowy będzie przenosić trasa kolei dużych prędkości Nakło nad Notecią – Okonek, umożliwiającą mieszkańcom Koszalina, Kołobrzegu i Szczecinka szybszy dojazd do lotniska z pominięciem Piły, a w konsekwencji jaki będzie koszt pozyskania tam pasażerów? Konsensusu wymaga też sposób zagospodarowania terenów po Okęciu. Jest to duża szansa na powstanie nowoczesnej dzielnicy mieszkaniowej, która może częściowo zaspokajać potrzeby osób mniej zamożnych, jak to na celu miał program Mieszkanie Plus.

Mniejsze kontrowersje społeczne wzbudzają budowy dróg ekspresowych i autostrad, zarówno tych do CPK, jak i pozostałych. Nie dziwi to, gdyż mieszkańcy prowincji od dawna doświadczający wykluczenia komunikacyjnego zdążyli się przesiąść na samochodu. A ekspresówki mające węzły średnio co kilkanaście kilometrów, dają promesę poprawy warunków przemieszczania się większą niż linie kolei dużych prędkości ze stacjami nie częściej co kilkadziesiąt kilometrów. Program budowy dróg szybkiego ruchu wymaga jednak konsensusu w czym innym – w jego dostosowaniu do realnego popytu. Drogi ekspresowe planowane (w szczególności S10, S16 i S19) w miejscach, gdzie wg. Generalnego Pomiaru Ruchu z 2021 r. (wykonanego przez GDDKiA) średnie dobowe natężenie ruchu wynosi 4 tys. – 6 tys. pojazdów, co odpowiada bardziej drodze powiatowej niż drodze krajowej. Koszty budowy, a następnie ich utrzymania nie są w stanie się obronić ani korzyściami społecznymi, gospodarczymi czy środowiskowymi, ani geopolityką (np. Via Carpatia). Ograniczanie planów jest politycznie trudne, ale od polityków należy oczekiwać odpowiedzialności za długofalowe skutki. Konsensus powinien być budowany wokół liczb – wartości natężeń ruchu. Budowa dwujezdniowych dróg ekspresowych powinna mieć miejsce jedynie tam, gdzie ruch samochodowy zbliża się do 20 tys. pojazdów na dobę.

Również rewizji ulec powinny plany poszerzenie A4 do trzech pasów ruchu w każdą stronę, w pierwszej kolejności należy zastosować narzędzia zarządzania ruchem (tzw. inteligentne systemy transportowe), pozwalające zwiększyć pojemność istniejącej sieci, np. redukując prędkość maksymalną w sytuacjach szczytów transportowych. Trójpasówka pobudza wyobraźnię wyborców, a dynamiczne ograniczenie prędkości np. do 100 km/h irytuje. Ale w skali kraju jest wiele ważniejszych społecznie wyzwań, jak choćby trwający cały czas upadek autobusów regionalnych (PKS-ów).

Kolejnym problemem, bardziej dotyczącym wyborów samorządowych, jest kwestia przekopu Mierzei Wiślanej. W całym projekcie, którego rentowność od samego początku była wątpliwa, zapomniano o pogłębieniu ostatnich 800 m toru na rzece Elbląg. Sytuacja z jednej strony pokazuje słabość rządowego planowania systemów transportowych, z drugiej strony kreuje konflikt między administracją rządową odpowiedzialną za szlaki wodne, a samorządem będącym właścicielem portu. Konflikt może być paliwem wyborczym, jednak jest on kompromitujący dla decydentów, którzy podjęli decyzję o przekopie i rodzi konsekwencje ekonomiczne wynikające z konieczności utrzymania kanału żeglownego w sytuacji, gdy korzystające z niego statki nie będą mogły dotrzeć do portu.

Powyższe przykłady dotyczą najgłośniejszych tematów transportowych w ostatnich latach. Wszystkie one pokazują potrzebę ponadpolitycznej, merytorycznej współpracy w tym zakresie. Decyzje o realizacji inwestycji podejmować jest łatwo. Mierzyć się z ich skutkami będzie trudno. Bez budowy politycznego konsensusu, a najlepiej społecznego konsensusu, łatwo popełniać błędy, które jeszcze mocniej uderzają w finanse publiczne niż same budowy.

