

# razem

INNA POLITYKA JEST MOŻLIWA

---

PROGRAM

ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

sfinansowano ze środków kw **razem**

# I. WSTĘP

1. **Sprawny system transportowy jest niezbędnym warunkiem funkcjonowania każdej gospodarki.** Partia RAZEM uważa, że państwo powinno być w tej sferze bardziej aktywne, zamiast zdawać się na wolną konkurencję na zderegulowanym rynku. Chcemy rozwijać **zrównoważony transport** – to znaczy uwzględniający koszty zewnętrzne, **zwracający szczególną uwagę na osoby przegrywające w systemie „prawa silniejszego”** (niechronieni uczestnicy ruchu, osoby z niepełnosprawnością) oraz taki, który daje szansę na normalne życie osobom uboższym, tj. takim, których nie stać na zakup bezpiecznego samochodu.
2. **Opowiadamy się za następującą hierarchią preferencji** (inwestycyjnych, prawnych, decyzyjnych) **w transporcie pasażerskim:**
  - a) piesi o ograniczonej mobilności (osoby z niepełnosprawnością, rodzice z wózkami itp.),
  - b) pozostali piesi,
  - c) transport zbiorowy, w tym przede wszystkim transport szynowy oraz ekologiczny (trolejbusy i autobusy elektryczne),
  - d) transport rowerowy,
  - e) transport indywidualny samochodowy o cechach publicznych (taksówki, carpooling itp.),
  - f) transport indywidualny motorowy jednośladowy (motocykle, skutery itp.),
  - g) transport indywidualny samochodowy pozostały (samochody osobowe, z wewnętrzną hierarchią w zależności od liczby przewożonych osób),
  - h) transport lotniczy.
3. **Opowiadamy się za następującą hierarchią preferencji** (inwestycyjnych, prawnych, decyzyjnych) **w transporcie towarowym:**
  - a) kolejowy,
  - b) wodny (morski i śródlądowy),
  - c) samochodowy,
  - d) lotniczy,
  - e) będziemy z uwagą przyglądać się rozwojowi alternatywnych form transportu, zwłaszcza w mieście (np. rowery cargo).
4. Postulaty ogólne:
  - a) **Przywrócimy osobne ministerstwo właściwe ds. transportu**, wraz z gospodarką morską, **pod nazwą Ministerstwo Zrównoważonego Transportu** (dalej MZT). Uważamy, że transport jest na tyle specyficzną dziedziną, łączącą zagadnienia ekonomiczne, społeczne, ekologiczne, jak też obejmującą zarządzanie znaczącymi podmiotami państwowymi, że powinien być wydzielony w osobny resort. Osobne ministerstwa transportu (szczegółowo różnie defi-

niowanego) są obecne w większości europejskich rządów. Obecne usytuowanie transportu w ramach Rady Ministrów uważamy za efekt wewnętrznych rozgrywek personalnych pomiędzy politykami. Zgodnie z ogólnym programem RAZEM w kwestii dekoncentracji urzędów (**pkt 6.1 deklaracji programowej**) siedziba MZT mogłaby znajdować się poza Warszawą, na przykład w Trójmieście, gdzie znajdują się najważniejsze polskie porty.

- b) **Dokonyjemy kompleksowego oszacowania kosztów zewnętrznych** (kosztów leczenia wypadków, kosztów zdrowotnych związanych z zanieczyszczeniami, kosztów społecznych związanych z zajętością terenu itp.) **transportu pasażerskiego drogowego i zbiorowego oraz towarowego dla Polski**. Dotychczas robiły to tylko niezależne think-tanki na podstawie niekompletnych danych. Dyskusję o szeroko rozumianej opłacalności tych środków transportu będziemy prowadzić w oparciu o uzyskane dane. Sprzeciwiamy się rozważaniu "opłacalności" danego środka transportu tylko w oparciu o jego opłacalność operacyjną (co jest obecnie szczególnie częste w przypadku transportu kolejowego).
- c) **Zmienimy ustawę Prawo Zamówień Publicznych**. Jej zapisy mają wpływ na całą gospodarkę, jednak są szczególnie istotne w przypadku transportu, zwłaszcza drogowego. **Wprowadzimy automatyczne odrzucanie skrajnych ofert przy dużych przetargach oraz zakaz stosowania ceny jako wyłącznego kryterium**. Szczególnie pilnej zmiany wymagają te zapisy PZP, które w określonych rodzajach przetargów nie dopuszczają innego kryterium niż cena (np. przy aukcji elektronicznej).
- d) Opracujemy **Krajową Politykę Zrównoważonego Transportu** (dalej jako KPZT). Strategia zawierać będzie katalog dobrych wzorców i zaleceń (miękkiego prawa) w stosunku do samorządów, oraz zestaw obligatoryjnych wytycznych dla administracji centralnej.

## II. PIESI

### PAPIEREK LAKMUSOWY ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

1. **Partia RAZEM uważa ruch pieszego za najważniejszy i wymagający największego wsparcia element zrównoważonego transportu**. Priorytet ten wynika stąd, że układ przestrzenny dający idealne warunki do mobilności pieszego (np. XIX-w. dzielnice Wiednia czy Amsterdamu) będzie również łatwy do obsługi komunikacyjnej transportem zbiorowym z uwagi na koncentrację ludności, a bez sztucznych barier prawnych będzie także sam z siebie – bez dodatkowej infrastruktury – bardzo przyjazny rowerzystom. Tymczasem stworzenie łatwo dostępnego transportu publicznego na terenach o chaotycznej zabudowie jest niezwykle drogie, zaś najlepsza nawet infrastruktura rowerowa będzie pusta, jeśli codzienne podróże przekraczać będą odle-

głość 15 kilometrów. Ponadto **transport pieszy jest najbardziej inkluzywny** – niemal każdy, z wyjątkiem najciężej chorych, jest czasem pieszym (wliczając tu mobilność osób z niepełnosprawnością). Wreszcie, **transport pieszy nie wymaga żadnych uprawnień**, jest otwarty np. dla z niepełnosprawnością intelektualną, nie wymaga też niemal żadnych inwestycji w indywidualne środki transportu (w odróżnieniu od transportu rowerowego).

2. Udogodnienia dla pieszych – zmiany prawne.

- a) **Wprowadzimy bezwzględne pierwszeństwo pieszych na przejściach.**
- b) Wprowadzimy warunkowe pozwolenie na przejście na czerwonym świetle (tzw. „zielona strzałka dla pieszych”) z zachowaniem odpowiedzialności pieszego za ewentualny wypadek.
- c) Znacznie ograniczymy, a w przyszłości zlikwidujemy zieloną strzałkę dla kierowców przy przejściach dla pieszych, zastępując ją normalną fazą sygnalizacji.
- d) **Nakażemy przebudowę sygnalizacji wzbudzonej** (tzw. „na przycisk”) w wymuszającą wcześniejszą fazę sygnału zielonego dla pieszych. Będziemy dążyć do ograniczenia tego sposobu funkcjonowania sygnalizacji, a w przyszłości do jego całkowitej likwidacji.
- e) **Zaostrzymy kontrolę przestrzegania obecnych przepisów dotyczących parkowania na chodnikach.** Pieszy, zwłaszcza o ograniczonej mobilności, musi zawsze mieć wystarczającą przestrzeń na chodniku. Ponadto nadmierne wykorzystywanie chodników do parkowania niszczy ich nawierzchnię, utrudniając poruszanie się np. osobom starszym. Z czasem będziemy dążyć do wprowadzenia całkowitego zakazu parkowania na chodnikach.
- f) Patrz także punkt **V.3.**

3. Udogodnienia dla pieszych - zmiany decyzyjne, połączone ze zmianami prawnymi (aktów niższej rangi).

- a) **Będziemy propagować w KPZT budowę miast zwartych.** Będziemy lokalizować organy państwa i administracji centralnej oraz urzędy w centrach miejscowości, w miejscach dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową.
- b) Będziemy szczególnie zwracać uwagę na osoby niepełnosprawne o ograniczonej mobilności:
  - Będziemy propagować w KPZT **likwidację barier architektonicznych** stosowanych dla zwiększenia przepustowości transportu samochodowego (kładki, przejścia podziemne).
  - Wprowadzimy w urzędach państwowych, oraz zobowiązemy prawnie wszystkich zarządców publicznych ciągów komunikacyjnych, samorządy w swoich dostępnych publicznie urzędach, zarządców infrastruktury transportu publicznego, a w określonych wypadkach także podmioty prywatne zarządzające publicznie dostępną przestrzenią (np. galerie handlowe), do **stosowania schodów wyposażonych w tory dla**

**wózków**, z określonymi wyjątkami (np. zabytki, schody zbyt wąskie). Obecny trend stosowania wyłącznie wind jest szkodliwy, ponieważ przy braku torów dla wózków zepsuta winda może uniemożliwić np. rodzicowi z wózkiem wydostanie się z przystanku.

- c) Przebudujemy infrastrukturę drogową z priorytetu ochrony kierowców na **priorytet ochrony niechronionych uczestników ruchu** (np. nakażemy przesuwanie barier energochłonnych między chodnik a jezdnię, zakażemy sytuowania przejść dla pieszych w niebezpiecznych, lecz dogodnych z punktu widzenia przepustowości miejscach).
- d) Wprowadzimy **obowiązek stosowania oznakowania poziomego na drogach klasy co najmniej powiatowej** oraz będziemy egzekwować jego utrzymanie (szczególnie linii krawędziowych ciągłych), tak aby **zwiększyć bezpieczeństwo pieszych na poboczu**.
- e) Wprowadzimy **obowiązek budowy przez zarządców chodników dla pieszych w strefach zabudowanych**, z wyjątkiem dróg ekspresowych.
- f) Będziemy szczególnie chronić niebezpieczne przejścia dla pieszych na drogach zarządzanych przez GDDKiA (dodatkowe oświetlenie, kamery).
- g) **Odejdziemy od publicznego stygmatyzowania pieszych w kampaniach społecznych** organizowanych przez organy administracji (np. dotyczących widoczności pieszych na drogach). Kampanie takie sprawiają, że kierowcy psychicznie przerzucają dbałość o bezpieczeństwo na niechronionych uczestników ruchu. Tymczasem statystyki Policji wyraźnie wskazują, że w wypadkach z udziałem pieszych winę ponoszą w większości kierowcy.

### III. TRANSPORT ZBIOROWY

#### INTEGRACJA I DOFINANSOWANIE

1. **Transport zbiorowy w Polsce znajduje się w bardzo różnym stanie: od zadowalającego** (transport miejski w dużych miastach) **do niemal całkowitego zaniku** (transport regionalny autobusowy na niektórych obszarach). Jego wspólną cechą jest jednak skrajna dezintegracja, utrudniająca lub uniemożliwiająca korzystanie z niego przez pasażerów oraz generująca niepotrzebne koszty. Dlatego:
  - a) **Utworzymy rządowy serwis-wyszukiwarę połączeń, integrującą wszystkie połączenia rozkładowe w Polsce** (ze statkami i samolotami, a także z prywatnymi "busami" włącznie) na wzór czeskiego systemu IDOS. Każdy przewoźnik kursujący rozkładowo będzie miał obowiązek zgłaszania swojego rozkładu jazdy do systemu.
  - b) Zlikwidujemy bariery prawne dla dzieci z niepełnosprawnością do 16 roku życia utrudniające podróżowanie komunikacją publiczną. Aktualne przepisy nakazują udokumentować cel podróży (szpital, szkoła itp.), a nieorzekanie stopnia niepełnosprawności powoduje wykluczenie ze wsparcia państwa

w możliwości przemieszczania się dzieci z niepełnosprawnością w codziennym życiu.

## 2. Pasażerski transport kolejowy – jeden z największych przegranych III RP

- a) Dominujący w Polsce paradygmat wyższości wszystkiego, co indywidualne i prywatne, a także osobiste preferencje rządzących, którzy od dekad podróżują tylko służbowymi limuzynami i samolotami, **doprowadził do dramatycznego niedofinansowania kolei, szczególnie pasażerskiej, kosztem transportu drogowego.** Jest to ten obszar transportu, który wszędzie na świecie wykazuje najsilniejszą obecność środków i podmiotów publicznych, a także – przy porównaniu z indywidualnym transportem samochodowym – wykazuje największe dysproporcje w bilansie kosztów operacyjnych w stosunku do zewnętrznych.
- b) W związku z tym, **za najważniejszy element naprawy kolei w Polsce uważamy jej radykalne dofinansowanie.** Będziemy dążyć, zgodnie z pierwotnymi zaleceniami Komisji Europejskiej dla Polski na lata 2015-2020, do podziału środków na koleje i drogi w proporcji 60:40 na korzyść kolei, wliczając w to wszystkie środki państwowe, nie tylko inwestycyjne. Uważamy wszelkie dotychczasowe „reformy”, dokonywane bez zwiększenia dofinansowania, a zmierzające głównie do zwiększenia wewnętrznej konkurencyjności kolei, za bezskuteczne, a wręcz szkodliwe.
- c) **Narodowa sieć kolejowa oraz jej zarządca:**
  - **Przekształcimy PKP PLK ze spółki prawa handlowego w agencję rządową na wzór GDDKiA.**
  - Zgodnie z punktem **III.2.a)** dofinansujemy ją tak, by sieć utrzymywał budżet – początkowo większościowo, a docelowo całkowicie. Zlikwidujemy patologię utrzymywania torów przez pasażerów (podczas gdy kierowcy nie utrzymują w takim stopniu dróg). Częściowym wyjątkiem będą koleje dużych prędkości oraz towarowe.
  - **Nie tylko odbudujemy, lecz także rozwiniemy sieć kolejową,** szczególnie aglomeracyjną (w tym z wykorzystaniem systemu Karlsruhe), a także sieć regionalną. W dłuższej perspektywie przywrócimy **połączenia pasażerskie do każdego miasta powiatowego** w Polsce.
  - Intensywne i regularne prace inwestycyjne i modernizacyjne ustabilizują i rozwiną sektor firm powiązanych z koleją, dając **stabilne miejsca pracy wysokiej jakości.**
  - W zasadzie popieramy pomysł budowy kolei dużych prędkości (tzw. linia „Y”), jednak **pod warunkiem jej ścisłego powiązania z procesem odbudowy kolei regionalnej oraz po ogólnym zwiększeniu nakładów na kolej.** Nie można akceptować realizacji

tej koncepcji, kosztującej według orientacyjnych szacunków 25 mld zł, w sytuacji, kiedy zrealizowany roczny budżet inwestycyjny PKP PLK (wraz ze środkami unijnymi) dopiero w 2013 r. przekroczył 5 mld zł. Stoimy na stanowisku, że **budowę szybkiej kolei w Polsce należy traktować jako element szerszego planu zwiększania mobilności społecznej**, współfinansowanego i kreowanego przez państwo, nie zaś jako produktu strictly komercyjnego, o cenach biletów znacznie przewyższających ceny biletów innych pociągów kwalifikowanych. Przy obecnym poziomie możliwości w Polsce z takiej komercyjnej usługi korzystałaby niemal wyłącznie wyższa klasa średnia, kosztem wykluczenia przytłaczającej większości, skazanej na brak transportu kolejowego lub jego bardzo niską jakość.

- W dalszej perspektywie będziemy dążyć do zmiany systemu zasilania kolejowej sieci trakcyjnej z obecnego systemu prądu stałego 3 kV na system prądu przemiennego, w systemie węgierskim lub niemieckim.
- Będziemy racjonalnie gospodarować kosztami. Odejdziemy od budowania Lokalnych Centrów Sterowania przy modernizacjach linii o niewielkim ruchu. Dworce kolejowe (z wyjątkiem klasy A) i przystanki (budynki, parkingi i zaplecze, z wyjątkiem części służącej obsłudze ruchu na szlaku) przełączymy za symboliczną kwotę samorządom, jeśli będą one w stanie zapewnić określony minimalny poziom usług dla pasażerów. Będziemy współpracować z samorządami w celu wykorzystania zaplecza stacyjnego na parkingi Park&Ride w oparciu o atrakcyjną ofertę taryfową PKP PP.
- Utrzymywanie przejazdów kolejowych przeniesiemy z wyłącznej gestii PKP PLK pod wspólną gestię PLK i zarządców dróg. Wyjątkiem będzie nawierzchnia przejazdów, całkowicie utrzymywana przez tych zarządców.
- **Zbadamy stosownymi środkami prawowitość prywatyzacji PKP Energetyka.** W przyszłości nie dopuścimy do prywatyzacji elementów narodowej infrastruktury kolejowej.
- Zlikwidujemy proste bariery prawno-decyzyjne (m. in. przepisy o zamknięciach remontowych), przywrócimy właściwą rolę Rocznych Rozkładów Jazdy.

#### d) **Narodowy przewoźnik oraz inni przewoźnicy pasażerscy:**

- Będziemy dążyć do ponownego **zjednoczenia przewoźników pasażerskich** państwowych i samorządowych (czyli niemal wszystkich) w **jedną spółkę PKP Przewozy Pasażerskie** (PKP PP) i przełączymy na jej rzecz niezbędne zaplecze techniczne i nieruchomości z zasobów PKP Nieruchomości. Będzie to spółka państwowa lub państwowo-samorządowa, w zależności od woli samorządów. Wyjątkiem mogą być przewoźnicy typowo aglomeracyjni (WKD, ŁKD, SKM Warszawa oraz PKP SKM, lecz z wyłączeniem połączeń typowo regionalnych, np. Wejherowo-Słupsk). Samorządy nadal będą miały kluczowy głos przy konstruowaniu rozkładów jazdy kolei

regionalnej, jednak przy **określeniu przez rząd minimalnych parametrów pasażerskich przewozów** regionalnych w oparciu o **bazowy takt dwugodzinny**, oraz zobowiązaniu samorządów do zawierania długoterminowych umów na przewozy (przynajmniej 5-letnich).

- **Uważamy model wolnorynkowej konkurencyjności na rynku przewozów pasażerskich za szkodliwy:** wysokie bariery wejścia (w szczególności koszt taboru) i liniowy charakter infrastruktury w naturalny sposób dążą do monopolu. Ponadto w Polsce konkurencja ta jest złudna: **z 12 działających na szerszą skalę przewoźników aż 11 należy do podmiotów publicznych** – państwa lub samorządów. Model narodowego, zdecydowanie dominującego przewoźnika jest częsty w Europie (Francja, Włochy, Słowacja, Republika Czeska, Węgry, w dużej mierze Niemcy), oraz jeszcze częstszy poza Europą. Model wolnorynkowy dopuszczamy bez ograniczeń w komercyjnych przewozach międzyaglomeracyjnych.
- Przywrócenie zjednoczonego PKP przyniesie szereg korzyści: **obniżkę kosztów** (zwłaszcza przy zakupach i modernizacjach taboru), **jeden system biletowy** (wyliczenie biletu na jednym odcinku taryfowym, ogólnopolski system promocji), **redukcję kosztów administracyjnych**, zwiększenie sprawności w sytuacjach awaryjnych (duża rezerwa taborowa, możliwość pozyskiwania taboru zastępczego bez dotychczasowych barier między przewoźnikami), dzięki zasobowi taborowemu możliwe będzie w pełni **elastyczne reagowanie na popyt**.
- Zdajemy sobie sprawę, że zjednoczenie wymaga zgody samorządów, jednak uważamy ją za prawdopodobną z uwagi na kłopoty województw z utrzymywaniem własnych spółek. **Za kluczowe uważamy połączenie PKP IC i Przewozów Regionalnych**, które jest najłatwiejsze, skoro wkrótce spółka PR i tak zostanie przejęta przez państwową Agencję Rozwoju Przemysłu, a zatem obie główne spółki przewozowe będą w całości lub większościowo państwowe. Zagwarantujemy marszałkom terytorialną wyłączność użytkowania w ramach PKP PP taboru kupionego przez nich dla własnych spółek, z wyjątkiem określonych sytuacji awaryjnych. Będziemy dążyli do przejęcia spółek za symboliczną kwotę lub za udziały w PKP PP. Wraz z regionalnymi przewoźnikami PKP PP przejmą natomiast ich zobowiązania dłużne, przy czym wierzycielami Przewozów Regionalnych są w dużej mierze spółki z grupy PKP, przez co reintegracja PR z PKP automatycznie rozwiąże problem tej części zadłużenia.
- Dzięki radykalnej obniżce stawek dostępu do infrastruktury (patrz **III.2.b**) **zlikwidujemy patologię stosowania taboru niskopojemnego (szynobusy) na liniach o dużych potokach pasażerskich**.
- Dzięki powyższemu nastąpi lepsze wykorzystanie infrastruktury przez znaczące zwiększenie liczby połączeń. Obecnie **utrzymywana wysokim nakładem kosztów infrastruktura jest niewykorzystana w imię fałszywie rozumianych oszczędności**.



Zmienimy sposób wykorzystania taboru: w miarę możliwości zwiększymy liczbę pociągów kosztem wykorzystania krótszych składów (dotyczy składów wagonowych oraz ukrotnionych elektrycznych zespołów trakcyjnych).

- **Przywrócimy niemal całkowicie zlikwidowane połączenia transgraniczne z sąsiedziami z UE oraz Ukrainą**, zwłaszcza ze Słowacją (obecnie zaledwie jedno czynne w ruchu pasażerskim przejście graniczne) oraz Czechami (wobec silnych własnych starań państwa czeskiego i samorządów czeskich w tym kierunku). Pociągi transgraniczne po polskiej stronie będą docierały do stosownych węzłów, a nie kończyły bieg zaraz za granicą (jak teraz w Zwardoniu).
- Przewoźnik powinien być przyjazny dla pasażerów. **Będziemy zdecydowanie promować przejazdy rodzin z dziećmi**, tak by przejazd pociągiem dla rodziny z dziećmi poniżej 18 roku życia był zawsze tańszy niż samochodem (rodziny z dziećmi z zasady powinny być objęte szczególną troską państwa; dodatkową zaletą tego konkretnego rozwiązania będzie kształtowanie nawyków komunikacyjnych); wprowadzimy bezpłatne przejazdy dla opiekuna osoby z niepełnosprawnością lub dziecka poniżej 6 roku (na wzór systemu Brna); **we wszystkich pociągach dalekobieżnych i wybranych regionalnych wprowadzimy pociągowe przechowalnie bagażu, rowerów i wózków** (na wzór Českých drah); zmodernizujemy archaiczny system sprzedaży internetowej PKP IC; **zwiększymy wykorzystanie wagonów sypialnych i z miejscami do leżenia w połączeniach nocnych**.
- **Godne warunki służby kolejarzy**: zdecydowanie **ograniczymy stosowanie jednosobowych drużyn konduktorskich** do połączeń o najniższej frekwencji obsługiwanych pojedynczymi wagonami motorowymi lub pojedynczymi zespołami trakcyjnymi; stworzymy centralny rejestr maszynistów, kierowników pociągu, dyżurnych ruchu i rewidentów taboru, zawierający dane dotyczące kwalifikacji, egzaminów, przebytych szkoleń oraz **czasu pracy** (eliminacja pracy u kilku pracodawców naraz); **ustalimy czas pracy pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów** obejmujący całkowity zakres czynności wykonywanych na rzecz pracodawcy w wymiarze dobowym nieprzekraczającym 12 godzin; określimy maksymalną liczbę godzin nadliczbowych w wysokości 150 w roku kalendarzowym.
- Wprowadzimy obowiązek wydawania wszelkich instrukcji oraz przepisów obowiązujących zarządców infrastruktury kolejowej jak i przewoźników wyłącznie przez UTK.
- Wyłączymy Straż Ochrony Kolei ze struktur PKP PLK i włączymy ją bezpośrednio do Ministerstwa Zrównoważonego Transportu.

- Zlikwidujemy proste bariery prawno-decyzyjne: m. in. **odstąpimy od obowiązku wykonywania próby hamulca w niektórych przypadkach** (np. zmiana czoła zespołu trakcyjnego), **zmniejszymy niepotrzebne rezerwy czasowe** itp.

### 3. Transport miejski – konkurencja dla samochodów, a nie samego siebie.

- a) Transport miejski w Polsce, szczególnie w dużych miastach, w stosunku do zamożności Polski jest w niezłym stanie, w szczególności jeśli chodzi o stan taboru. Niestety, **ogromne środki marnowane są przez brak integracji komunikacyjnej różnych przewoźników**. Pełne zintegrowanie transportu wdrożyła w zasadzie jedynie aglomeracja warszawska. **Konsekwencją jest nieatrakcyjność dla pasażera** (względem samochodu) z uwagi na **konieczność kupowania kilku biletów** oraz brak skomunikowań i linii dowozowych do kolei, oraz marnotrawstwo środków na dublujące się środki transportu publicznego.
- b) Państwo będzie zachęcało jednostki samorządu terytorialnego do tworzenia **zintegrowanych systemów transportowych** (ZST) i nagrodzi te z nich, które je wdrożą, wyższym udziałem w podatkach PIT i CIT, pod następującymi warunkami:
  - powołanie zarządcy ZST z pełnymi kompetencjami organizatora przewozów, który będzie organizował system w sposób komplementarny (bazowa sieć komunikacji szynowej i dowozowe linie autobusowe),
  - wdrożenie **pełnej integracji biletowej**, włącznie z biletami jednorazowymi,
  - system musi obejmować **wszystkie dotowane środki transportu zbiorowego** na swoim obszarze, **włącznie z pociągami międzyregionalnymi**,
  - do systemu muszą przystąpić przynajmniej wszystkie miasta bezpośrednio stykające się granicami (np. w konurbacji trójmiejskiej siedem miast od Wejherowa do Pruszcza Gdańskiego); w przypadku, gdy na danym obszarze nie występują sąsiadujące miasta, system musi obejmować przynajmniej trzy sąsiadujące gminy lub powiaty.
- c) Zmodyfikujemy przepisy ruchu drogowego, **tak by tramwaje posiadały automatycznie priorytet sygnalizacji świetlnej**. Dotyczyć to będzie także autobusów, jeśli będą poruszać się po buspasach lub pasach autobusowo-tramwajowych.
- d) **Wiele połączeń zamiast wielu fotografii urzędników na tle nowych autobusów** - państwo będzie zachęcać w KPZT do większego przesunięcia środków na wykorzystanie istniejącego taboru i jego modernizację niż na zakup nowego.

4. **Regionalna komunikacja autobusowa: przeciw wykluczeniu obszarów wiejskich.**
- a) Polska jest rzadkim wyjątkiem w UE z **praktycznie nieistniejącym dofinansowaniem regionalnej komunikacji autobusowej**. W efekcie nastąpiło całkowite wycofanie tej formy transportu z wielu obszarów wiejskich, zwłaszcza najuboższych, lub **zastąpienie ich transportem o jakości uwłaczającej jakości Polski** (prywatne „busy”). Skutkiem jest wykluczenie komunikacyjne i nadmierna motoryzacja – samochód jest obecnie warunkiem udziału w cywilizacji na dużych obszarach wiejskich: w efekcie **z samochodu muszą korzystać także ci, których na to nie stać**, lub nie powinni być kierowcami.
  - b) Wprowadzimy obowiązek organizacji regionalnej komunikacji autobusowej na podobnej zasadzie co kolejowej komunikacji regionalnej: finansowanej i organizowanej przez samorządy wojewódzkie na podstawie ramowych zasad ustalonych centralnie; w szczególności **wprowadzimy obowiązek utrzymywania określonej minimalnej liczby kursów do każdej wsi sołectkiej** (patrz także **V.1.**)
  - c) Z uwagi na niższe bariery wejścia zakładamy dominację sektora prywatnego i wolnej konkurencji (system przetargowy) wśród przewoźników.
  - d) Komunikacja taka powinna być zintegrowana z ZST.

## IV. TRANSPORT ROWEROWY

### ROWER – PEŁNOPRAWNY ŚRODEK TRANSPORTU

1. Budowa i utrzymanie infrastruktury rowerowej jest przede wszystkim zadaniem samorządów. **Rząd będzie jednak wspierał budowę nowoczesnej infrastruktury rowerowej, której istotą jest uprzywilejowanie niechronionych uczestników ruchu.** Infrastruktura taka składa się zazwyczaj z trzech elementów: dróg dla rowerów przy drogach klasy od zbiorczej w górę, pasów dla rowerów przy drogach lokalnych i niektórych zbiorczych oraz ruchu wraz z samochodami na drogach dojazdowych i niektórych lokalnych, w obszarach stref tempo 30. Wsparcie będzie realizowane:
  - a) Przez stosowne zapisy KPZT.
  - b) Przez **określenie w rozporządzeniu** ws. warunków technicznych dla dróg **w warunków budowy bezpiecznej infrastruktury, w szczególności pasów dla rowerów** (dziś bez jakiegokolwiek regulacji specyfikacji technicznych). Przy pasach dla rowerów z przyczyn bezpieczeństwa dopuszczymy tylko parkowanie równoległe, ewentualnie ukośne, z odpowiednim buforem przestrzennym (eliminacja wypadków związanych z otwieraniem drzwi w samochodach).
2. W oparciu o dane Policji **wytypujemy niebezpieczne fragmenty dróg w zarządzie GDDKiA i priorytetowo zbudujemy drogi dla rowerów na tych odcinkach** (jednak w powiązaniu z działaniami dyscyplinującymi kierowców, dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu).

3. W dalszej perspektywie będziemy budować dalekobieżne tzw. „autostrady rowerowe”.
4. Stworzymy system **państwowych wypożyczalni rowerów przy stacjach kolejowych** z możliwością oddania roweru na innej stacji (na wzór systemu Českých drah).
5. **Rządowe kampanie społeczne typu „Bezpieczny rowerzysta” będziemy kierować przede wszystkim do kierowców** (patrz też **II.3.g**)
6. patrz też **III.2.d) tiret 8**.

## V. SAMOCHODOWY TRANSPORT PASAŻERSKI

### BEZPIECZEŃSTWO NIE TYLKO NA AUTOSTRADZIE

1. Rządzący Polską uwielbiali przecinać wstęgi na nowych autostradach. **My jednak będziemy pamiętać także o tych, którzy do autostrady nie mogą nawet dojechać.** Skierujemy zdecydowanie większe niż do tej pory środki na budowę dróg dojazdowych do miejscowości pozbawionych dróg utwardzonych.
  - a) We współpracy z samorządami będziemy dążyli do osiągnięcia długoterminowego, lecz priorytetowego celu: **drogi utwardzonej prowadzącej do centrum każdej wsi obrębowej.** Za taką drogę uważamy drogę o nawierzchni asfaltobetonowej, z płyt betonowych lub brukowaną.
  - b) Obecnie wciąż do wielu miejscowości prowadzą drogi gruntowe, piaszczyste bądź gliniaste. Podczas roztopów bywają one nieprzejezdne. Do takich miejscowości nie dociera transport publiczny (patrz cel założony w **III.4.b**), a dojazd służb ratunkowych jest opóźniony, co może nawet zagrażać życiu.
  - c) Stworzymy rządowy system grantowy, zwłaszcza dla biedniejszych samorządów, w celu realizacji tego zamierzenia.
2. **Priorytetem będzie dla nas także budowa obwodnic mniejszych miejscowości w ciągach dróg zarządzanych przez GDDKiA.** Tam, gdzie jest to możliwe technicznie, będziemy przebudowywali drogi krajowe do standardu 2+1 na wzór szwedzki.
3. Poprawimy bezpieczeństwo na drogach. **Priorytetem będzie dla nas ochrona niechronionych uczestników ruchu,** lecz skorzystają na tym wszyscy kierowcy.
  - a) Poprawiająca się w ostatnich czasach infrastruktura nie przekłada się na bezpieczeństwo (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), gdyż **szczególnie dużo wypadków przydarza się na wyremontowanych odcinkach dróg.** Spadek liczby ofiar należy raczej przypisać stopniowo polepszającemu się stanowi technicznemu samochodów. Wskazuje na to fakt, że spadek ten dotyczy wyłącznie kierowców i pasażerów samochodów, **podczas gdy liczba ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu nie zmienia się znacząco.** Polska

jest jednym z najgorszych krajów Unii Europejskiej pod względem bezpieczeństwa na drogach. Obok bardzo wielu negatywnych konsekwencji należy wymienić gigantyczne koszty leczenia ofiar wypadków, sięgające obecnie 2% PKB. Sprawia to, że bezpieczeństwo na drogach nie może być wiązane wyłącznie z inwestycjami w infrastrukturę. Należy niestety zaostrzyć niezwykle łagodne sankcje karne, z zachowaniem zróżnicowania indywidualnej sytuacji majątkowej kierowców.

- b) Partia RAZEM wprowadzi mandaty zależne od dochodu – najpierw liniowe, a w dalszej perspektywie progresywne (kompatybilne z ogólną progresją podatkową proponowaną przez RAZEM).
  - c) Należy dążyć do eliminacji z ruchu osób stwarzających zagrożenie dla życia innych uczestników ruchu. Wprowadzimy **dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych dla wyłącznych sprawców wypadku ze skutkiem śmiertelnym** połączony z konfiskatą pojazdu, zlicytowaniem go oraz przekazaniem uzyskanej kwoty rodzinie ofiary (jeśli kierujący nie był właścicielem, zasądzenie kwoty analogicznej do wartości pojazdu), niezależnie od zwykłej kary kodeksowej.
  - d) Wzorem typowego postępowania służb porządkowych z Zachodniej Europy (zwłaszcza Francji i Niemiec) **odejdziemy od stosowania fotoradarów tylko w wyraźnie oznaczonych miejscach, na rzecz lokalizowania ich w dowolnym miejscu**, w nieoznakowanych radiowozach, oraz pomiarów odcinkowych.
  - e) Zmienimy prawo regulujące kwestię likwidacji szkód komunikacyjnych w Polsce, tak aby priorytetem było bezpieczeństwo uczestników ruchu. **Właściciel samochodu powinien otrzymać albo samochód naprawiony w certyfikowanym warsztacie**, albo równowartość wartości pojazdu w dniu szkody – gdy koszt naprawy przewyższa wartość samochodu. W przypadku szkody całkowitej towarzystwo ubezpieczeniowe będzie miało obowiązek utylizacji pojazdu.
  - f) Zorganizujemy ogólnokrajową kampanię edukacyjną na temat zasad bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych (odstępny, zatrzymywanie się, "przyzwyczajenie do prędkości").
4. **Dostosujemy ograniczenia prędkości do rzeczywistości**, tak by ich powszechnie odczuwana niesprawiedliwość nie była przyczyną przekraczania prędkości.
- a) Wykonamy ogólnopolski **audyt ograniczeń z intensywnym wykorzystaniem konsultacji społecznych**.
  - b) **Upublicznimy w internecie ogólnopolską bazę ograniczeń** (także na drogach samorządowych) **z uzasadnieniami konkretnych przypadków**.
  - c) **Wprowadzimy dynamiczne ograniczenia prędkości** (znaki LED-owe) w zależności od warunków atmosferycznych, ale też np. terminów otwarcia szkół.

5. W kwestii odpłatności autostrad Partia RAZEM będzie prowadziła negocjacje z koncesjonariuszami w sprawie **zastąpienia obecnego systemu poboru opłat jednolitą wignetką elektroniczną** wzorowaną na systemie węgierskim. Warunkiem jest jednak wynegocjowanie od koncesjonariuszy godziwych warunków finansowych.
  - a) **Wyjątkiem od powyższego będą obwodnicowe odcinki autostrad**, które powinny być bezwarunkowo zwolnione z opłat. Uważamy, że **ruch samochodowy powinien być wyprowadzany poza centra miejscowości**. Stanowczo sprzeciwiamy się obecnej polskiej polityce transportowej, która zezwala na bezpłatny wjazd do ścisłych centrów miast, a zniechęca opłatami ich omijanie.
6. **Będziemy promowali** zapisami KPZT wprowadzanie przez samorządy **stref ekologicznych w wielkich miastach** z uwagi na drastycznie pogorszoną jakość powietrza spowodowaną m.in. nadmiernym ruchem samochodowym, a także **odpłatności wjazdu do ścisłych centrów miast**, tam gdzie przeciążenie ruchem jest najwyższe. Z uwagi na bardzo wysokie koszty leczenia chorób spowodowanych zanieczyszczeniem wprowadzimy **dotatkową opłatę na gminy, które nie podejmują żadnych kroków w celu walki z zanieczyszczeniem powietrza**. Będzie ona przeznaczona na służbę zdrowia
7. Zintegrujemy bazy danych Ośrodka Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego i Centralnej Ewidencji Pojazdów. Dzięki temu **zlikwidujemy fikcję utrzymania w tej ostatniej samochodów dawno skasowanych** (ujawnienie tego nie wiązałoby się dla właściciela z żadnymi konsekwencjami), co da wiarygodniejsze informacje statystyczne, a także uszczelnimy system obowiązkowych ubezpieczeń OC.
8. Patrz też **I.4.b)** oraz **II.2.**

## VI. TRANSPORT LOTNICZY

### CZY POTRZEBUJEMY PORTÓW LOTNICZYCH W KAŻDYM WOJEWÓDZTWIE?

1. **Uważamy, że sieć bazowa portów lotniczych jest w tej chwili wystarczająca, a nawet wykazuje symptomy przeinwestowania** (np. Gdynia, Radom, Olsztyn-Mazury). W polskich warunkach pasażerski lotniczy transport wewnętrzny powinien odgrywać niewielką rolę, głównie w komercyjnym segmencie premium w oparciu o prywatnych przewoźników. Także komunikacja zagraniczna powinna być obsługiwana przez istniejące porty lotnicze, posiadające obecnie dużą rezerwę przepustowości.

**Aktualny nacisk na budowę portów lotniczych** w pobliżu każdej większej miejscowości wynika z chęci **zdobycia popularności przez lokalnych polityków** przy pomocy funduszy unijnych, **bez oglądania się na późniejsze koszty utrzymania**. Wynika on także z utrzymującej się do 2014 r. i częściowo do dziś zapaści kolejowych przewozów dalekobieżnych. Z uwagi na rozmiar kraju i ukształtowanie terenu to właśnie te ostatnie powinny być podstawą szybkiego przemieszczania się znacznych potoków pasażerskich.

2. **W związku z tym państwo powinno być aktywne głównie w obszarze zapewnienia dostępu komunikacyjnego** (przede wszystkim transportem szynowym) **do istniejących portów lotniczych**.
3. **Narodowy przewoźnik powinien pozostać państwowy, jednak powinien działać na zasadzie komercyjnej**. Dopuszczamy jedynie doraźną pomoc państwa w sytuacjach kryzysowych (w granicach prawa unijnego) w interesie rynku pracy i podwykonawców.

## VII. TRANSPORT WODNY

### NIEWYKORZYSTANY, EKOLOGICZNY POTENCJAŁ

#### 1. Transport morski

- a) Będziemy aktywnie wspierać polskie porty morskie na rzecz wzmocnienia ich roli zwłaszcza w dochodowym tranzyście transeuropejskim, w tym w szczególności przez rewitalizację ich infrastruktury oraz jej unowocześnienie (np. terminale ro-ro).
- b) Żeby jednak nie doprowadziło to do negatywnych skutków w postaci przeciążenia sieci drogowej transportem ciężarowym, będziemy szczególnie wspierać **powiązanie portów morskich z transportem wodnym śródlądowym oraz kolejowym** („suche porty”) oraz udrożnienie wąskich gardeł. Doprowadzimy drugą linię kolejową z osobnym mostem nad Martwą Wisłą do Portu Północnego w Gdańsku. Obecna sytuacja ogranicza jego rozwój, a nawet zagraża bezpieczeństwu państwa (ryzyko sparaliżowania transportu przez atak na jedyny funkcjonujący most).
- c) Przekażemy akwatoria oraz całość gruntów w obrębie portów Zarządom Portów, wraz ze środkami na ich utrzymanie.
- d) Zwiększymy wpływ samorządów (zwłaszcza miast) na funkcjonujące w ich obrębie porty morskie, w szczególności w kwestii ich oddziaływania środowiskowego na mieszkańców.

## 2. Transport wodny śródlądowy

- a) Uważamy, że transport ładunków masowych i wielkogabarytowych drogą wodną jest najtańszy (także w kontekście kosztów zewnętrznych) i najbardziej ekologiczny.
- b) W związku z tym **udroźnimy drogi wodne, zwłaszcza Odrę**, nie dopuszczając jednak do nadmiernej antropopresji (jak w przypadku np. Renu). Uważamy, że **kompromis między funkcjonowaniem rzek jako dróg wodnych i jako ważnego biotopu jest możliwy**. Zainicjujemy proces przywracania żeglowności rzek oraz odbudowy infrastruktury technicznej. Chcemy osiągnąć głębokość tranzytową rzędu 200-250 cm.
- c) W związku z powyższym zapewnimy odpowiednie zasoby wodne nie tylko drogą budowy urządzeń hydrotechnicznych, lecz także dzięki odbudowie naturalnej retencji Beskidów i Sudetów (renaturalizacja torfowisk, przebudowa lasów z gospodarczych iglastych na ochronne mieszane).
- d) **Odbudujemy infrastrukturę portów śródlądowych w oparciu o ich powiązanie z transportem szynowym**. Zainicjujemy program powiązania portów śródlądowych z transportem intermodalnym.
- e) Dążyć będziemy do odrodzenia ponadgimnazjalnego szkolnictwa technicznego kształcącego marynarzy żeglugi śródlądowej.
- f) Restytucję transportu wodnego śródlądowego chcemy połączyć również z racjonalną polityką wodną naszego kraju. Pozwoli ona na zmniejszenie ryzyka powodzi oraz zaspokojenie podaży wody w okresach suszy.

## VIII. TOWAROWY TRANSPORT KOLEJOWY

### „KONTENERY NA TORY”

1. **Na rynku przewoźników zakładamy utrzymywanie i wspieranie pełnej konkurencyjności, choć nie chcemy, by PKP pozbywało się udziałów w PKP Cargo**. W sprzyjających okolicznościach będziemy je nawet zwiększać. Państwo będzie aktywne głównie w kwestii infrastruktury, zwiększając ogólną konkurencyjność szynowego transportu towarowego względem drogowego, zwłaszcza dzięki wspomnianej zdecydowanej obniżce stawek dostępu (jednak przy przewozach towarowych nie do zera) oraz poprawie jakości infrastruktury.
2. Będziemy budować infrastrukturę dedykowaną wyłącznie lub głównie ruchowi towarowemu, klasy D: **zbudujemy lub udroźnimy objazdy krytycznych węzłów** (zwł. warszawskiego i gdańskiego) oraz **polepszymy powiązania z portami** (patrz **VII.1.b**)



3. **Będziemy wspierać finansowo budowę lub odbudowę bocznic do zakładów przemysłowych**, proporcjonalnie do wielkości zatrudnienia w nich i odwrotnie proporcjonalnie do odległości od istniejącej sieci PLK (aż do całkowitego finansowania przy najkorzystniejszych współczynnikach).
4. **Uważamy, że hasło „TIR-y na tory” w warunkach zamożności polskiego państwa i społeczeństwa nie jest realne ekonomicznie.** Zamiast niego stawiamy na „kontenery na tory”:
  - a) Będziemy aktywnie wspierać **transport intermodalny** przez budowę terminali intermodalnych na granicach i w portach.
  - b) Będziemy administracyjnie **ograniczać ruch ciężarówek o największym nacisku na oś** w skrajnie przeciążonych korytarzach drogowych (gł. tranzyt wschód-zachód).
  - c) Będziemy wzmacniać integrację interoperacyjną na granicznych punktach styku z siecią szerokotorową.

## **IX. TOWAROWY TRANSPORT SAMOCHODOWY**

### EUROPEJSKIE PŁACE NA EUROPEJSKIM RYNKU

1. **Uważamy, że obecnie ten sektor w zasadzie nie wymaga wsparcia**, a wręcz w niektórych aspektach ograniczenia na rzecz transportu kolejowego (zwłaszcza tranzyt, patrz **VIII.3.**)
2. Elementem wsparcia może być (założona w **V.1.**) **poprawa dojazdu do wsi pozbawionych dróg utwardzonych, co ułatwi prowadzenie w nich działalności gospodarczej** (np. handlu internetowego).
3. **Państwo powinno natomiast aktywnie wspierać pracowników tego sektora w walce o godną pracę i płacę.** Popieramy niemiecki postulat wprowadzenia niemieckiej płacy minimalnej wśród kierowców firm przewozowych przejeżdżających przez Niemcy. Na mocno zinternacjonalizowanym europejskim rynku przewozowym właściciele powinno być stać na zapłatę polskim pracownikom tych samych stawek co kierowcom niemieckim, skoro obsługują w dużej mierze tych samych klientów. Uważamy za skandaliczne wysiłki rządu Donalda Tuska i Ewy Kopacz skierowane na utrzymanie polskich kierowców w charakterze półdarmowej (w porównaniu do średniej unijnej) siły roboczej.

## X. PODSUMOWANIE

### INNY TRANSPORT JEST MOŻLIWY

**Przedstawiony program transportowy Partii RAZEM jest jedyną tak kompleksową propozycją opracowaną przez lewicową partię polityczną w Polsce.** Co więcej, w zasadzie żadne inne ugrupowanie, centrowe ani prawicowe, nie zajmuje się tym zagadnieniem (poza Platformą Obywatelską, która może przedstawiać dokumenty rządowe). Jednak **także w przypadku PO bezterminowe odłożenie Krajowej Polityki Miejskiej, zawierającej również postulaty transportowe, jest świadectwem lekceważenia tych zagadnień.** Polskie partie polityczne zadowolają się symbolicznymi bądź personalnymi sporami i nie zajmują się takimi "drobiazgami" jak to, w jaki sposób dziesiątki milionów Polek i Polaków mają dojechać do pracy. **Pozostawiają to "specjalistom", czyli w praktyce temu, kto głośniej krzyczy – przeważnie lobby paliwowemu.** Politycy oglądają Polskę zza szyb limuzyn i rządowych samolotów i jest to jedyny znany im obraz naszego kraju. Dotyczy to zresztą także elity mediów.

**Program "Zrównoważony Transport" Partii RAZEM, mimo pozorów radykalizmu, jest w istocie w ogromnej większości implementacją zaleceń unijnych** (np. w kwestii podziału środków budżetowych na drogi i kolej) lub rozwiązań sprawdzonych i działających w poszczególnych krajach Unii Europejskiej. Oznacza to, że **są to rozwiązania możliwe do wdrożenia na obecnym poziomie rozwoju Polski**, choć wprowadzenie części z nich będzie wymagać wieloletniej pracy.

**Chcemy iść i jechać drogą Europy.** Naszym wzorem są Wiedeń, Amsterdam i Kopenhaga, a nie Dubaj czy Moskwa.

**Inny transport nie tylko jest możliwy, ale już istnieje i znakomicie działa - tyle, że nie w Polsce. Przejedź z nami na bezpieczniejszą i wygodniejszą stronę kontynentu!**