

W Senacie 25 czerwca 2018 r. odbyła się konferencja „Transport szynowy w miastach”, zorganizowana przez Komisję Infrastruktury wspólnie z Instytutem Sobieskiego. Jej uczestnicy wskazywali na potrzebę podjęcia działań, zmierzających do zmiany przepisów, m.in. dotyczących zagospodarowania przestrzennego, a także dużych metropolii i aglomeracji miejskich. Jak podkreślano, by myśleć o służącym obywatelom rozwoju kraju i polskich miast, należy brać pod uwagę wiele zagadnień, nie tylko tych odnoszących się do infrastruktury. Konieczne są zarówno zmiany ustawowe, jak i w sposobie myślenia o transporcie zbiorowym.

Potrzebujemy sprawie funkcjonującej komunikacji

Wprowadzając w problematykę spotkania, przewodniczący Komisji Infrastruktury senator Andrzej Misiołek przypomniał, że jednym z zadań państwa jest zaspokojenie potrzeb transportowych społeczeństwa i zapewnienie dobrego transportu zbiorowego. Mimo ogromnego wzrostu liczby samochodów osobowych od początku lat 90. XX w. wielu obywateli nadal potrzebuje sprawnie funkcjonującej komunikacji. W tym kontekście korzystna wydaje się oferta rozwoju transportu szynowego, uwzględniającego ochronę środowiska i bezpieczeństwo. To zalety szczególnie istotne w kontekście coraz gorszej jakości powietrza w naszych miastach czy pakietu klimatycznego.

PRZECZYTAJ TEŻ Tramwaj zdoła zbudować miasto

Zdaniem Łukasza Zaborowskiego z Instytutu Sobieskiego, jeśli chodzi o transport, Polska od upadku socjalizmu przegrała w 2 wymiarach – równowagi międzygałęziowej i organizacji transportu. Po czasach PRL odziedziczyliśmy w niezłej kondycji sieć transportu szynowego i w znacznie gorszej – infrastrukturę drogową. Podejmowane przez ostatnie prawie 30 lat działania doprowadziły do znacznego polepszenia stanu polskich dróg i likwidacji wielu połączeń kolejowych. Niestety, jeśli chodzi o organizację transportu zbiorowego, państwo nie wzięło za nią odpowiedzialności, co w wielu miejscach kraju doprowadziło do zapaści transportu szynowego. I tak np. między Bytomiem a Zabrzem jeździ się autobusem, a Gliwice kilka lat temu zamknęły ostatnią linię tramwajową. W swoim referacie, poświęconym doświadczeniom w przywracaniu linii tramwajowych francuskim miastom, Łukasz Zaborowski przedstawił szereg korzyści płynących z powrotu do komunikacji tramwajowej – zarówno ekonomicznych, urbanistycznych, wizerunkowych, estetycznych, jak i społecznych. Jak przekonywał, miasta z tramwajami postrzegane są jako lepsze, bardziej ciekawe. Według Łukasza Zaborowskiego przywrócenie tramwaju powtórnie „wynałazło” miasto, pozwoliło na odzyskanie przestrzeni miejskiej zajętej przez samochody, odwróciło negatywną tendencję do suburbanizacji.



Fot. K. Czerwińska - Kancelaria Senatu

By tak się stało w Polsce, oprócz odpowiedniej zmiany polityki transportowej państwa, potrzebna jest także nowa filozofia myślenia o transporcie zbiorowym, namówienie ludzi do zmiany przyzwyczajeń transportowych. Jak wskazał, w Polsce borykamy się z podobnymi problemami, które doprowadziły Francuzów do podjęcia tych działań.

Uczestnicy konferencji mogli się także zapoznać z niemieckimi doświadczeniami i uwarunkowaniami prawnymi wykorzystania tramwaju dwusystemowego (tram-train). Tym zagadnieniom swoje wystąpienie poświęcił Michał Beim z Instytutu Sobieskiego

Polacy kochają samoloty osobowe

„Polacy kochają samochody osobowe” - mówiła Anna Urbanek z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Jak wskazała, udział samochodów osobowych w wydatkach

Polaków na transport jest najwyższy w całej Unii Europejskiej i ciągle rośnie. Niestety, dokładnie odwrotnie jest, jeśli chodzi o udział wydatków na usługi transportowe w budżecie państwa. W Warszawie na 1 tys. mieszkańców 680 ma własny samochód, podczas gdy w Londynie - 356. W dojazdach do pracy ze swojego auta korzysta około 60-70% mieszkańców miast. Jako przyczynę tego stanu rzeczy można wskazać zagospodarowanie przestrzenne polskich miast i ich „usamochodowanie”, suburbanizację, braki w koordynacji poszczególnych polityk transportowych na różnych szczeblach.

Podczas konferencji rozmawiano także o przyszłości transportu zbiorowego. Prof. Jana Pieriegud ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie mówiła o mobilności w aglomeracjach przyszłości. W jej opinii to wyzwanie, na które w dobie globalizacji i cywilizacyjnego postępu trzeba będzie odpowiedzieć.

Przedstawiono także konkretne rozwiązania transportowe wprowadzone w dużych miastach Polski, takie jak metro i Szybka Kolej Miejska w Warszawie czy Pomorska Kolej Metropolitarna.

Transmisja z konferencji dostępna w linkach: [Część 1](#) [Część 2](#)