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.

[irp posts=”8941″ name=”Tramwaj zdobi 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 „wynalazło” miasto, pozwoliło na

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

odzyskanie przestrzeni miejskiej zajętej przez samochody, odwróciło negatywną tendencję do suburbanizacji.

[su_carousel source=”media: 14857,14858,14859,14861,14860″ link=”lightbox” title=”no”]

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 „usamochodowienie”, 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.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

Transmisja z konferencji dostępna w linkach: Część 1 Część 2

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].