

Polityka transportowa

Czym jest prawdziwa polityka transportowa? – zdaje się pytać w swoim opracowaniu Olaf Swolkień. I pisze, że obecnie nadrzędna jest doktryna wzrostu gospodarczego, i to ona jest przewodniczką dla tych, którzy decydują o losach transportu. Dziś, w Polsce, po przemianach 1989 r., widać jak na dłoni upadek transportu kolejowego i w ogóle coraz słabszą pozycję transportu publicznego. Ilość samochodów jest kilkukrotnie większa, wzrasta przewóz ogromnej ilości towarów TIR-ami, budowane są coraz to nowe drogi, powstaje sieć autostrad i dróg szybkiego ruchu, nierzadko w aferałnych wręcz okolicznościach.



Swolkień pisze, że nie istnieją dziś żadne granice: „jakaś liczba dróg, samochodów czy przejechanych przez ludzi i towary kilometrów, które zaspokajałyby potrzebę w tej dziedzinie i mogłyby zostać uznana za stan optymalny lub docelowy”. Właśnie, czy są jakieś granice wzrostu? Według dokumentów, którymi posługują się politycy zajmujący się transportem oraz firmy zarabiające krocie na drogach i autostradach – nie ma.

O tym właśnie pisze autor „Polityki transportowej”. Pisze również o tzw. mobilności, o istocie podróży, o dominacji branży motoryzacyjnej, o kulcie samochodu, o zamianie miast w parkingi, o korkach na drogach, o symbolu postępu, jakim są autostrady, o kosztach zewnętrznych przemysłu paliwowego i motoryzacyjnego, o politycznych uwarunkowaniach budowy autostrad oraz przede wszystkim o braku publicznej dyskusji na temat, jak ma wyglądać polityka transportowa w Polsce. W tej kwestii na razie dominujące wydaje się być założenie, że „transport musi rosnać, by mógł rosnać wzrost gospodarczy”.

Według autora kilkudziesięciostronicowej publikacji, dyskusja nad przyszłością transportu i komunikacji w Polsce powinna być kształtowana nie tylko przez wąskie grono powiązane z biznesem paliwowo-motoryzacyjnym, ale również przy udziale fachowców z różnych dziedzin – np. lekarzy, socjologów, psychologów, przyrodników, biologów, architektów krajobrazu i znawców zagadnień zagospodarowania przestrzennego. Trudno też nie zgodzić się z tezą postawioną przez autora, że głównym celem działań polityki transportowej powinno być podniesienie standardu istniejącej już sieci komunikacyjnej, nie zaś budowa wciąż nowych dróg i autostrad.

Grzegorz Bożek

Olaf Swolkień, *Polityka transportowa*, Federacja Zielonych – Grupa Krakowska, Kraków 2005.