



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2016, 19(4), 82-83

RECENZJA: M. WOLAŃSKI, W. PAPROCKI, B. MAZUR, A. SOCZÓWKA, B. JAKUBOWSKI, M. CZUBAK I M. PIERÓG – PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY POZA MIEJSKIMI OBSZARAMI FUNKCJONALNYMI, OFICyna WYDAWNICZA SZKOŁY GŁÓWNEJ HANDLOWEJ, WARSZAWA, 2016, 266 S.

Review: : M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, M. Czuba i M. Pieróg – Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej, Warszawa, 2016, 266 pp.

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa,

e-mail: ariel@twarda.pan.pl

Cytacja:

Ciechański A., 2016, Recenzja: M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, M. Czuba i M. Pieróg – Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4), 82–83.

Tematyka transportu autobusowego na obszarach peryferyjnych jest stosunkowo rzadko podejmowana przez polskie środowiska naukowe, dlatego z uznaniem należy przyjąć publikację powstałą w zespole dra Michała Wolańskiego. Już we wstępie opracowanie zawiera słuszną uwagę, że spośród wszystkich segmentów rynku transportu pasażerskiego w Polsce ten właśnie zdaje się być największym poszkodowanym przez transformację ustrojową. Nie udało się bowiem zreformować systemu finansowania przewozów oraz uruchomić dużych inwestycji mogących choćby częściowo zatrzymać odpływ podróżnych.

Interesującym i nowatorskim elementem pracy jest adaptacja koncepcji błędnego koła komunikacji miejskiej do zaprezentowania zagrożeń wynikających ze sprzężeń zwrotnych pomiędzy procesami ograniczającymi rolę transportu pozamiejskiego. W zaproponowanej przez autorów idei błędnego koła komunikacji pozamiejskiej pogorszenie się warunków

życiowych generuje trwałe migracje do miast. To wpływa zdecydowanie na zmniejszenie efektywności transportu, a co za tym idzie na ograniczenie dostępności komunikacyjnej. Ten ostatni proces prowadzi zaś do wspomnianego już pogorszenia warunków życia. Trudno też nie zgodzić się z przedstawioną przez autorów tezą, że konieczność zarządzania transportem publicznym wzbudza swoistą niezrozumiałość niechęć samorządów. Niepokoi również jeden z cytowanych w pracy poglądów z początków transformacji gospodarczej w Polsce, w którym wskazywano na przykłady afrykańskie czy azjatyckie jako najbardziej adekwatne do zastosowania w naszym kraju wzorce organizacji transportu.

Autorzy książki podjęli się istotnego zadania, którego celem jest określenie skali, determinant oraz efektów regresu autobusowego publicznego transportu zbiorowego w Polsce poza miastami i ich obszarami funkcjonalnymi, a także wypracowanie

rekomendacji dotyczących poprawy skomunikowania obszarów pozamiejskich w sposób efektywny kosztowo i odpowiadający na realne potrzeby społeczne. Mimo, że w zespole badawczym dominowali ekonomiści, ich praca może być interesująca i inspirowana również dla geografów transportu, szczególnie zajmujących się zagadnieniami transformacji sieci połączeń pasażerskich. Przedstawiony w opracowaniu materiał, choć oparty tylko na niewielkiej liczbie jednostek podziału terytorialnego, może być punktem wyjścia do kolejnych, znacznie szerszej zakrojonych badań. Niestety w stosunku do wagi i złożoności problemu przyjęta próba jednostek administracyjnych wydaje się zbyt mała.

Najcenniejszym elementem recenzowanego opracowania są zaproponowane przez autorów rekomendacje, których upowszechnianie jest istotne. Przede wszystkim wskazują oni na konieczność wdrożenia popularnego w innych krajach systemu finansowania oferty (eksploatacji) publicznego transportu zbiorowego poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Nie można nie wspomnieć o postulatach finansowania tylko tych kursów, które faktycznie nie są w stanie na siebie zarobić, a także stworzenia wojewódzkich lub subregionalnych zarządów komunikacji czy ustalenia minimalnych standardów obsługi transportem zbiorowym. Ponadto autorzy postulują zmianę filozofii tworzenia planów transportowych na bardziej sprzyjającą racjonalnemu zarządzaniu systemem transportu oraz środkami publicznymi. Równie istotną rekomendacją zgłaszaną przez autorów jest stworzenie systemu finansowania inwestycji w pozamiejskim publicznym transporcie zbiorowym.

Zdecydowanie najważniejszym postulatem zgłoszonym w opracowaniu jest konieczność stworzenia jednolitej bazy danych o ofercie publicznego transportu zbiorowego. Obecna sytuacja w Polsce pod tym względem jest określana jako patologiczna i wymagająca praktycznie natychmiastowej zmiany. Według autorów, oferta ta poza obszarami miejskimi jest bardzo trudna do zarządzania przez władze, gdyż brakuje wiarygodnych informacji na temat jej stanu. Czyni to polski system zbiorowego transportu autobusowego bardziej podobnym do rozwiązań charakterystycznych dla krajów dawnego Związku Radzieckiego niż dla wysokorozwiniętych krajów Unii Europejskiej. Godna odnotowania jest również sugerowana zmiana polityki dostępności usług publicznych na terenach peryferyjnych. Obecnie wiele tego typu obszarów pozostaje pozbawionych regularnego transportu zbiorowego.

W pracy przedstawiono interesujące wyniki badań. Są one istotne dla przedstawicieli wielu dziedzin naukowych, nie tylko zajmujących się problematyką pozamiejskiego autobusowego transportu zbio-

rowego. Celna diagnoza stanu tego segmentu rynku w dobie nadmiernego wspierania rozwoju motoryzacji indywidualnej stanowi ważny głos w dyskusji naukowej i może skłaniać do głębszej refleksji nad zmianą obowiązującej polityki transportowej. Zawarte we wnioskach pracy rekomendacje powinny stanowić wytyczne dla wszystkich urzędników odpowiedzialnych za transport publiczny.