

Przemysław ŻUKIEWICZ

Polityka transportowa jako symboliczny wymiar przywództwa prezydentów polskich miast

Jedną z kwestii problemowych, którą kandydaci najczęściej podnoszą w kampaniach wyborczych przed elekcją samorządową, pozostaje polityka transportowa. Pretendujący do objęcia funkcji radnych bądź też wójtów/burmistrzów/prezydentów zdają sobie bowiem doskonale sprawę z tego, że każdy mieszkaniec (z nielicznymi wyjątkami) na co dzień styka się z problemami dotyczącymi transportu: albo jako użytkownik komunikacji miejskiej, albo jako kierujący własnym pojazdem. Siłą rzeczy więc opinie potencjalnych wyborców na temat stanu infrastruktury drogowej, siatki połączeń komunikacyjnych oraz efektywności działań władz podejmowanych w tym zakresie mogą ważyć na wyniku wyborczym poszczególnych kandydatów.

W niniejszym artykule staram się odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób ubiegający się w 2010 r. o reelekcję prezydenci sześciu największych polskich miast: Warszawy, Krakowa, Gdańska, Wrocławia, Poznania i Szczecina¹ próbowali w pozytywnym świetle nakreślić nie tylko stan faktyczny miejskiego transportu, ale również wizję jego rozwoju. Pytanie to jest o tyle zasadne, że w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, opublikowanym w roku wyborczym, kontrolerzy wykazali znaczące uchybienia w realizacji miejskich inwestycji związanych z infrastrukturą transportową, a ponadto podkreślili, że w chwili obecnej w żadnym z dużych polskich miast komunikacja miejska nie stanowi atrakcyjnej alternatywy dla komunikacji samochodowej².

¹ Pominięto w analizie przypadek Łodzi z uwagi na fakt, że wybory wygrała tam kandydatka dotychczas nie sprawująca funkcji prezydenta miasta.

² Zob. *Informacja o wynikach kontroli działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego w największych miastach w Polsce*, Raport Najwyższej Izby Kontroli, Warszawa 2010, s. 5–10. Kontrolą objęto działania władz następujących miast: Warszawy, Wrocławia, Poznania, Gdańska, Bydgoszczy, Krakowa, Szczecina i Lublina. Warto przytoczyć

Stawiam hipotezę, iż w większości przypadków władarze miast, wspominając w swoich programach wyborczych oraz wystąpieniach publicznych o kwestiach związanych z polityką transportową, prezentowali swoim obecnym i potencjalnym zwolennikom symboliczny wymiar przywództwa, a zwłaszcza jego specyficzną odmianę: aspekt deklaratywno-proceduralny. W pierwszej części artykułu definiuję zatem istotę przywództwa symbolicznego oraz wskazuję na wyznaczniki owej deklaratywności i proceduralności. W części drugiej udowadniam, że obietnice składane w odniesieniu do polityki transportowej mogą zostać uznane za chybione, choćby z uwagi na słabą instytucjonalną pozycję organu wykonawczego gminy w odniesieniu do kwestii transportu. W części trzeciej zaś porównuję programy wyborcze prezydentów, będących jednocześnie kandydatami na ten urząd, próbując ustalić, na ile ich pomysły mają charakter wizjonerski i motywujący lokalną społeczność (świadczyłoby to o realnym wymiarze przywództwa), a na ile są powieleniem nieoryginalnych pomysłów i propozycji, które mają sprawiać wrażenie aktywności i efektywności działania (świadczyłoby to o symbolicznym wymiarze przywództwa).

Przywództwo polityczne na szczeblu lokalnym – definicja, wymiary, sposoby pozyskiwania akredytacji

Przywództwo polityczne na szczeblu lokalnym to proces społeczny, w którym członkowie społeczności lokalnej dobrowolnie udzielają poparcia politycznego innemu członkowi tej społeczności, ponieważ uznają go za najlepiej odpowiadającego społecznemu wyobrażeniu o ideale lidera oraz posiadającego największe szanse na zrealizowanie określonych – podzielanych przez obie strony tego procesu – celów³. W tak zakreślonych ramach definicyjnych za najistotniejsze wymiary przywództwa lokalnego uznać należy:

- a) **wymiar teleologiczny** – aktywizowany głównie po to, by liderzy oraz ich zwolennicy mogli wpływać na proces decyzyjny, dzięki czemu tworzone prawo odzwierciedlać będzie ich interesy;
- b) **wymiar edukacyjny** – wyrażający się we wzajemnej nauce, jaką pobierają u siebie zarówno zwolennicy, jak i lider; ci pierwsi wymagają rozpoznania

główne konkluzje kontrolerów, istotne z punktu widzenia niniejszego artykułu: 1) najważniejsze inwestycje są opóźnione, a ich koszty wciąż rosną; 2) jedynie w Krakowie znacząco wzrosła od 2003 roku liczba osób korzystających z transportu zbiorowego; 3) transport szynowy jest w fatalnej kondycji: 75% eksploatowanych wagonów ma ponad 20 lat, a długość i gęstość linii albo się nie zmienia, albo się zmniejsza; 4) ścieżki rowerowe w żadnym z miast nie tworzą nieprzerwanego ciągu komunikacyjnego; 5) co najmniej $\frac{1}{3}$ dróg zarządzanych przez samorządy (w Gdańsku i Krakowie nawet ponad 50%) wymaga natychmiastowego remontu.

³ Jest to uszczegółowienie autorskiej definicji przywództwa politycznego, którą zaproponowałem w pracy: P. Żukiewicz, *Przywództwo polityczne. Teoria i praktyka*, Warszawa 2011, s. 73.

własnych potrzeb i efektywnej realizacji złożonych obietnic, ten drugi – zachęca do społecznej partycypacji oraz wzięcia współodpowiedzialności za rozwój społeczności lokalnej;

- c) **wymiar pragmatyczny** – polegający na reprezentowaniu przez lidera interesów popierającej go grupy społecznej w organach przedstawicielskich – decydujących o kształcie stanowionego prawa – oraz byciu rzecznikiem swoich zwolenników;
- d) **wymiar psychologiczny** – zasadzający się na umacnianiu poczucia tożsamości lokalnej oraz wspólnotowości (wzmacnianiu kapitału społecznego), a przy okazji zaspokajaniu potrzeb przynależności (w przypadku zwolenników) oraz dominacji (w przypadku liderów)⁴.

Aby sprostać ideałowi lokalnego lidera, pretendenci do objęcia tej funkcji stosują szereg zabiegów, które – w ich mniemaniu – pozwalają im się uwiarygodnić i przekonać potencjalnych zwolenników do udzielenia im swoistego kredytu zaufania⁵. Służą temu głównie klasyczne przedwyborcze strategie marketingowe, takie jak: tworzenie i rozpowszechnianie reklam politycznych, bezpośrednie spotkania z wyborcami, organizowanie debat z kontrkandydatami⁶, itp. W każdej z tych strategii kandydaci do objęcia funkcji prezydenta miasta próbują nie tylko udowodnić posiadanie odpowiednich kompetencji (głównie poprzez odwołania do swojego zawodowego doświadczenia oraz dotychczasowych sukcesów, które osiągnęli, pełniąc funkcję lidera), czy też przypodobać się publiczności poprzez zabiegi ingracyjne (głównie poprzez podkreślanie wyjątkowej tożsamości danej społeczności lokalnej), ale także – a może przede wszystkim – usiłują wyeksponować emocjonalny substrat przywództwa politycznego⁷.

Do najczęściej przywoływanych w tym kontekście mitów i symboli (wszak głównie mity i symbole są w stanie wygenerować na tyle silne emocje wobec obiektu postawy, by aktywizować przy okazji określone zachowanie – w tym konkretnym przypadku oddanie głosu w dniu wyborów) należą: a) podział swój – obcy⁸, b) utożsamienie przywódcy politycznego ze zbawcą oraz c) mit nowego początku⁹. Dodatkowo każdy pretendent do objęcia funkcji prezydenta miasta

⁴ Ibidem, s. 50–51.

⁵ E.P. Hollander, *Legitymacy, Power and Influence*, [w:] *Leadership Theory and Research*, red. M. Chemers, R. Ayman, San Diego 1993, s. 29–47.

⁶ Por. K. Gajdka, *Jak skutecznie kreować wizerunek lokalnego lidera – na przykładzie prezydenta Katowic Piotra Uszoka*, [w:] *Przywództwo lokalne a kształtowanie demokracji partycypacyjnej*, red. S. Michałowski, K. Kuć-Czajowska, Lublin 2008, s. 199–210; Ł. Tomczak, *Wizerunek przywódcy lokalnego – na przykładzie kandydata Lewicy i Demokratów na prezydenta Szczecina*, [w:] *Przywództwo lokalne...*, s. 211–224.

⁷ Zob. D. Goleman, R. Boyatzis, A. McKee, *Naturalne przywództwo. Odkrywanie mocy inteligencji emocjonalnej*, Wrocław – Warszawa 2002.

⁸ M. Billig, *Retoryka polityczna*, [w:] *Psychologia polityczna*, red. D.O. Sears, L. Huddy, R. Jervis, Kraków 2008, s. 214–218.

⁹ B. Szklarski, *Przywództwo symboliczne: między rządzeniem a reprezentacją*, Warszawa 2006, s. 87.

musi próbować zbliżyć się do ideału lidera poprzez jawne i wielokrotne manifestowanie przywiązania do wartości wspólnoty, której chce przewodzić. To, że nie wszyscy kandydaci potrafią wykorzystywać ów symboliczny *background* przywództwa, powoduje, że niektórzy z nich decydują się na imitację określonych zachowań przywódczych.

W ten sposób dochodzi do ujawnienia się – jak nazywa to Bohdan Szklarski – deklaratywno-proceduralnego aspektu przywództwa symbolicznego: „Prezydent wypowiada się, obiecuje zająć problemem, powołuje komisję, konsultuje się z ekspertami, zwołuje konferencje prasowe, spotyka się z zainteresowanymi, daje świadectwo dokonań – za sprawą obróbki medialnej staje się to substytutem dokonań”¹⁰. Drugim z wymienianych przez Szklarskiego aspektów tego rodzaju przywództwa jest aspekt kulturowo-psychologiczny: „Rolą symboliczną przywódcy jest co najmniej zaspokojenie zapotrzebowania na przekonanie, że przyszłość jest w bezpiecznych rękach, że harmonia społeczna jest możliwa, że polityczne instytucje pomogą społeczeństwu zrealizować jego cele”¹¹.

Instytucjonalne wyznaczniki przywództwa politycznego prezydentów polskich miast

Mówienie o prezydentach największych polskich miast w kategorii liderów lokalnych możliwe stało się dzięki instytucjonalnemu uwzniośleniu ich roli. Przed reformą prawa wyborczego do samorządów lokalnych, która miała miejsce w 2002 r., a która sprowadzała się do umożliwienia mieszkańcom bezpośredniego wyboru wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, miejscy władarze obejmowali swoje funkcje nie tyle dzięki własnej popularności, co dzięki dobremu wynikowi osiągniętemu przez reprezentowane przez nich ugrupowanie, zdolnościom koalicyjnym ich klubów oraz dobrej pozycji politycznej zajmowanej we własnym obozie. Wprowadzenie instytucji bezpośrednich wyborów jednoosobowych władz wykonawczych poszczególnych gmin i miast na prawach powiatu służyć miało jednak nie tylko uaktywnieniu procesów przywództwa na poziomie lokalnym, ale także:

- a) wyeksponowaniu znaczenia samorządu lokalnego przez władze szczebla centralnego,
- b) zachęceniu obywateli do większej aktywności (choćby tylko w czasie elekcji),
- c) zapewnieniu koncentracji władzy oraz nierozpraszaniu odpowiedzialności politycznej,
- d) uproszczeniu procesu decyzyjnego oraz dbałości o spójność podejmowanych decyzji,

¹⁰ Ibidem, s. 21.

¹¹ Ibidem, s. 22.

e) zmniejszeniu wpływu partii na samorządowe sceny polityczne¹².

Nie wszędzie jednak udało osiągnąć się wszystkie z wymienionych wyżej efektów. Sceptycy wobec tej formy kreowania władz gmin (miast) wskazywali zwłaszcza na takie negatywne tego konsekwencje, jak:

- a) brak kontroli politycznej nad działalnością burmistrzów,
- b) nikłe szanse na odwołanie burmistrza ze stanowiska,
- c) zbyt mały zakres kompetencji burmistrzów w porównaniu z zakresem legitymizacji ich władzy,
- d) możliwość impasu w zarządzaniu jednostką samorządu terytorialnego w przypadku konfliktu burmistrza i rady,
- e) zwiększenie prawdopodobieństwa ujawnienia się takich zjawisk, jak korupcja, nepotyzm i konflikt interesów, zwłaszcza w sytuacji braku ograniczeń w czasie sprawowania przez jedną osobę swojej funkcji¹³.

Nie miejsce tu na definitywne rozstrzygnięcie sporu pomiędzy entuzjastami a sceptykami bezpośrednich wyborów wójta, burmistrza i prezydenta miasta. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że co najmniej kilka z wymienionych przez Chrisa Game'a czynników negatywnie wpływających na przywództwo lokalne znajduje swoje odzwierciedlenie w formalnych uprawnieniach dotyczących realizacji na terenie gmin (miast) polityki transportowej.

Już samo prześledzenie formalnych uprawnień prezydentów miast w kwestii kształtowania polityki transportowej pozwala stwierdzić, że zakres składanych przez nich obietnic wyborczych znacząco wykracza poza obszar kompetencji wyznaczony wóldarzom przez ustawodawcę. Ustawa o samorządzie gminnym z 1990 roku zalicza wprawdzie sprawy związane z lokalnym transportem zbiorowym do zadań własnych gminy¹⁴, ale z wąskiego katalogu enumeratywnie wliczonych kompetencji prezydenta¹⁵ trudno wywieść możliwości zaciągnięcia daleko idących zobowiązań wobec wyborców w zakresie polityki transportowej. Polityka ta może być wyrazem zainteresowania prezydenta wyłącznie pośrednio. Jego rola wzrastać będzie zwłaszcza w tych przypadkach, w których dysponuje poparciem większości radnych. Wówczas możliwość zgłaszania pod obrady rady miasta uchwał staje się kompetencją realną i rodzącą określone skutki prawne. W sytuacji, w której prezydent jest z radą skonfliktowany, jego projekty uchwał mogą być zaś w toku prac dowolnie modyfikowane.

¹² M. Clarke i in., *Executive Mayors for Britain? New Forms of Political Leadership Reviewed*, Birmingham 1998, s. 13–14.

¹³ C. Game, *Elected mayors: More distraction than attraction*, „Public Policy and Administration”, t. 18, nr 1/2003, s. 13–28.

¹⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Dz. U. 2001, nr 142, poz. 1591 z późn. zm., art. 7, pkt 1, ppkt 4.

¹⁵ Do zadań wójta (burmistrza, prezydenta) należy wykonywanie uchwał rady oraz: 1) przygotowywanie projektów uchwał, 2) określanie sposobu wykonania uchwał, 3) gospodarowanie mieniem komunalnym, 4) wykonywanie budżetu, 5) zatrudnianie i zwalnianie kierowników gminnych jednostek organizacyjnych. Por. ibidem, art. 30, pkt 2.

Pośrednimi metodami wpływu na kształtowanie polityki transportowej prezydentów pozostają również uprawnienie gospodarowania mieniem komunalnym (prezydent może negocjować z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za transport wszystkie kwestie związane z nieruchomościami) oraz możliwość zatrudniania kierowników gminnych jednostek organizacyjnych (chodzi zwłaszcza o miejskie spółki odpowiedzialne za inwestycje oraz komunikację miejską)¹⁶.

Prześledzenie struktury organizacyjnej urzędów nadzorowanych przez prezydentów potwierdza powyższe spostrzeżenia. Uwidacznia także tendencję do oddzielania funkcji organizacyjnych w zakresie polityki transportowej, spoczywających bądź w rękach urzędników zatrudnionych w wydziałach urzędów miast, bądź też w rękach zastępców prezydentów, od funkcji przewozowych powierzanych zazwyczaj miejskim zakładom budżetowym lub spółkom, w których miasto posiada udziały.

I tak: osobne wydziały transportu funkcjonują jedynie w urzędach Warszawy i Wrocławia. W pozostałych przypadkach za lokalny transport odpowiadają zastępcy prezydentów miast, nadzorując jednostki lub zakłady budżetowe, które stają się organizatorami transportu publicznego w mieście. Niekiedy organizator występuje również w roli przewoźnika i wykonawcy, niekiedy funkcję tę powierza się spółce, w której miasto posiada swoje udziały. Widać więc wyraźnie, że możliwości bieżącego nadzorowania systemu transportu lokalnego jest wiele – a to, która z nich zostanie zrealizowana, często zależy bezpośrednio od woli prezydenta miasta. W tym przede wszystkim należy upatrywać jego wpływu na politykę transportową.

Obietnice wyborcze jako potwierdzenie proceduralno-deklaratywnego charakteru przywództwa symbolicznego prezydentów miast

Nie bacząc na formalno-prawne ograniczenia oraz skomplikowaną strukturę zarządzania miejskim transportem, kandydaci na prezydentów złożyli przed wyborami samorządowymi w 2010 roku szereg obietnic związanych właśnie z polityką transportową.

Wyjaśnienie tego fenomenu nie wydaje się trudne. Wyniki europejskich badań sondażowych zleconych przez czasopismo „Reader’s Digest” dowodzą, że 50% ankietowanych Polaków dojeżdżało do pracy środkami komunikacji miejskiej, 34% – własnymi samochodami, a 6% – rowerem. Tylko co dziesiąty ba-

¹⁶ Zob. J. Kowalik, *Wójt, burmistrz, prezydent miasta – między politykiem a menedżerem*, [w:] *Kryzys przywództwa we współczesnej polityce*, red. W. Konarski, A. Durska, S. Bachrynowski, Warszawa 2011, s. 341–356.

dany deklarował, że do pracy chodzi pieszo¹⁷. Gdy z tej ostatniej grupy wyłączy się osoby korzystające z usług transportowych okazjonalnie (w czasie wolnym), okaże się, że bezpośrednią styczność z problemami transportowymi polskich miast ma 90% mieszkańców. Żaden polityk starający się o najwyższą funkcję w lokalnym systemie politycznym nie może pozwolić sobie na pominięcie tej kwestii w kampanii wyborczej.

O ile jednak sama konieczność zajęcia się problematyką transportu wydaje się w przypadku wyborów samorządowych nieodzowna, o tyle zróżnicowany może pozostać rezerwuar środków zaradczych oraz pomysłów na rozwój poszczególnych miast w tej konkretnej dziedzinie życia społecznego. Ponieważ nawet wśród specjalistów badających transport miejski nie ma zgody co do optymalnego modelu jego rozwoju, trudno oczekiwać, by z programów wyborczych kandydatów na prezydentów wyłonił się jakiś spójny obraz. Prześledzenie zapisów pozwala jednak na wyciągnięcie kilku ogólnych wniosków.

Tabela. Obietnice przedwyborcze kandydatów na prezydentów największych polskich miast w zakresie polityki transportowej

	Transport drogowy – samochody	Transport drogowy – komunikacja miejska	Transport szynowy	Transport rowerowy	Pozostałe
Paweł Adamowicz	– realizacja Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe, – budowa nowych tras: W-Z, Obwodnicy Południowej, Trasy Sucharskiego, – przebudowa 4-pasmowych ulic: Łostowickiej i Jabłoniowej, – wdrożenie systemu sterowania ruchem <i>Tristar</i> ;	– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego „Śródmieście”;	– całkowita wymiana taboru tramwajowego, – modernizacja 11 odcinków torowisk, – nowe trasy tramwajowe: na Morenę oraz na Ujeścisko, – remont zajezdni tramwajowej we Wrzeszczu, – powstanie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej;	– 40 km nowych ścieżek, – parkingi dla rowerów przy każdym przystanku SKM;	– 10 nowych przystanków tramwaju wodnego, – rozbudowa lotniska, – zwiększenie dostępności do portu (budowa mostu kolejowego nad Martwą Wisłą), – utworzenie Pomorskiego Centrum Dystrybucyjno-Logistycznego;

¹⁷ *Jak docierasz do pracy?*, Wyniki globalnego sondażu przeprowadzonego dla „Reader’s Digest”, <http://informacje.sensors.pl/getFile.PressRelease.181250.po?oid=291113> [stan z 4.01.2012].

Tabela (cd.)

	Transport drogowy – samochody	Transport drogowy – komunikacja miejska	Transport szynowy	Transport rowerowy	Pozostałe
Rafał Dutkiewicz	<ul style="list-style-type: none"> – budowa północnego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej, – budowa dróg łączących centrum z autostradą A 4 i drogą S18, – budowa połączenia portu lotniczego z Obwodnicą Śródmiejską i ze stadionem, – przebudowa ulic o dużym znaczeniu dla ruchu międzydzielnicowego, – przygotowanie projektów dwóch tuneli w centrum miasta, – budowa parkingów w systemie P+R, – wdrożenie inteligentnego systemu transportu; 	<ul style="list-style-type: none"> – ograniczenie ruchu autobusowego w centrum miast, – systematyczne odnawianie taboru (docelowo cała flota ma spełniać zaostrome normy ochrony środowiska); 	<ul style="list-style-type: none"> – uruchomienie wrocławskiej kolei metropolitalnej, – wprowadzenie priorytetu w ruchu miejskim dla pojazdów szynowych, – budowa nowych odcinków linii tramwajowych w standardzie „Tramwaj Plus” (ul. Bardzkiej – Jagodno Jagodna, ul. Leśniczka – Stadion), – remonty dworców kolejowych (pod warunkiem przejęcia ich przez miasto); 	<ul style="list-style-type: none"> – utworzenie wypożyczalni rowerów, – stworzenie specjalnych parkingów rowerowych, – budowa nowych ścieżek oraz łączenie istniejących tras w sieć 	<ul style="list-style-type: none"> – rozbudowa portu lotniczego, – integracja taryfowa podsystemów transportu miejskiego i metropolitalnego, – integracja zarządzania transportem publicznym w granicach Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, – Aktywny lobbying na rzecz przyspieszenia modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej w górnej i środkowej jej części;
Ryszard Grobelny	<ul style="list-style-type: none"> – wyprowadzenie z miasta ruchu tranzytowego, – budowa wielopoziomowych parkingów P+R, – wprowadzenie systemu inteligentnego sterowania ruchem, – budowa ul. Nowe Zawady, – przebudowa ulic Bułgarskiej, Bukowskiej, Grunwaldzkiej – przebudowa węzła Antoninek, ronda Kaponiera; 	<ul style="list-style-type: none"> – zakup 100 nowych autobusów 	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja dworca głównego, – integracja sieci komunikacji miejskiej z koleją regionalną, – przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do dworca głównego, – budowa linii tramwajowej Os. Lecha – Franowo, – zakup 45 niskopodłogowych tramwajów; 		<ul style="list-style-type: none"> – rozwinięcie sieci połączeń z lotniska Ławica;

Tabela (cd.)

	Transport drogowy – samochody	Transport drogowy – komunikacja miejska	Transport szynowy	Transport rowerowy	Pozostałe
Hanna Gronkiewicz-Waltz	<ul style="list-style-type: none"> – parkingi w systemie P+R, – parkingi w centrum powstałe w oparciu o partnerstwo publiczno-prywatne, – budowa mostu Północnego, – budowa ekspresowej obwodnicy Warszawy (S-8 i S-2), – likwidowanie tzw. „wąskich gardeł” na najważniejszych trasach, – budowa ul. Nowolazurowej; 	<ul style="list-style-type: none"> – do 2012 roku wymiana całego taboru na niskopodłogowy; – rozbudowa i modernizacja zajezdni, – wprowadzanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo i komfort jazdy; 	<ul style="list-style-type: none"> – powstanie szybkiej kolei miejskiej Okęcie – Centrum, – dokończenie budowy I linii metra, rozpoczęcie budowy II linii, – zakup nowych pociągów metra; – modernizacja torowiska w ciągu ul. Targowej/Zieleńckiej i al. Jana Pawła II, – połączenie linii tramwajowych na Bemowie w ciągu ul. Górczewskiej, – dobudowa toru na Boernerowo – budowa linii tramwajowej na Tarchomin, – budowa dwóch tras szybkiego tramwaju – na Wilanów oraz na Goław, – zakup 13 nowych składów sześciowagonowych dla SKM, – stworzenie nowych przystanków kolejowych w dzielnicy Ursus; 	<ul style="list-style-type: none"> – przyspieszenie budowy ścieżek rowerowych (z 15 km/rok do 25 km/rok), – zwiększenie liczby stojaków rowerowych; 	<ul style="list-style-type: none"> – przybliżenie Warszawy do Wisły, – budowa lotniska w Modlinie;

Tabela (cd.)

	Transport drogowy – samochody	Transport drogowy – komunikacja miejska	Transport szynowy	Transport rowerowy	Pozostałe
Piotr Krzystek	<ul style="list-style-type: none"> – usunięcie ruchu tranzytowego z miasta poprzez połączenie z autostradą S3 (rondo Morwowa oraz węzeł Tczewska), – przebudowa i modernizacja ul. Potulickiej oraz al. Niepodległości, – powstanie nowych parkingów przy szpitalach i cmentarzach; 	<ul style="list-style-type: none"> – 29 nowych autobusów w 2011 roku, – poprawienie częstotliwości kursowania autobusów, – nowa linia autobusowa z pl. Rodła na Skolwin i Stołczyn; 	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa torowisk (ulice: Potulicka, Piastów, Gdańska), – zakup 30 niskopodłogowych tramwajów, – poprawienie częstotliwości kursowania tramwajów, – bezprzewodowy dostęp do Internetu w każdym tramwaju; 	<ul style="list-style-type: none"> – powstanie nowych ścieżek rowerowych, – powołanie rzeczownika rowerzystów (tzw. oficera rowerowego), – wydzielenie kontrapasów dla rowerzystów, – 500 nowych miejsc postojowych dla rowerów w centrum; 	
Jacek Majchrowski	<ul style="list-style-type: none"> – program naprawy 132 ulic, – budowa tras: zwierzyńskiej, balickiej i łagiewnickiej, – rozbudowa węzła Ofiar Katynia, – kontrola wagi samochodów ciężarowych, – utworzenie serwisu internetowego nt. inwestycji drogowych, – budowa parkingów wielokondygnacyjnych; 	<ul style="list-style-type: none"> – utworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych, – wymiana taborniku, – wprowadzenie systemu sterowania ruchem, – budowa terminalu autobusowego w rejonie estakady ul. Wielicka – ul. Powstańców Wielkopolskich; 	<ul style="list-style-type: none"> – budowa nowych linii tramwajowych (ul. Lipska – ul. Wielicka, ul. Brozka – III Kampus UJ, Rakowice – Międzyzwoje, os. Krowodrza Górka – os. Górka Narodowa), – przebudowa torowisk w Nowej Hucie (przystosowanie ich do parametrów szybkiego tramwaju); 	<ul style="list-style-type: none"> – każda nowa inwestycja drogowa wyposażona w ścieżki rowerowe; 	

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów: P. Adamowicz, *Konsekwentnie dla Gdańska*, <http://www.adamowicz.pl/program-wyborczy#komunikacja-miejska> [stan z 4.01.2012]; R. Dutkiewicz, *Program dla Wrocławia*, <http://szymonhotala.pl/PROGRAM.PDF> [stan z 4.01.2012]; R. Grobelny, *Jeszcze więcej dla Poznania*, http://www.facebook.com/note.php?note_id=115404395191079 [stan z 4.01.2012]; H. Gronkiewicz-Waltz, *Mój program dla Warszawy*, <http://gronkiewicz.pl/program-wyborczy-hanny-gronkiewicz-waltz.pdf> [stan z 4.01.2012]; P. Krzystek, *Szczecin dla pokoleń*, <http://www.kontraktdlaszczecina.pl> [stan z 4.01.2012]; J. Majchrowski, *Program zrównoważonego rozwoju*, <http://www.majchrowski.pl/program/?s=program> [stan z 4.01.2012].

Analiza danych zawartych w tabeli pozwala na wyciągnięcie wniosku, iż w zdecydowanej większości przypadków polscy prezydenci skupili się w swoich programach wyborczych na sztamkowych i przewidywalnych obietnicach poprawy obecnego stanu rzeczy w dziedzinie transportu. Zdecydowanie mniej miejsca władarze poświęcili zarówno sposobom pozyskiwania środków na inwestycje, jak i dalekosiężnym planom oraz strategiom rozwoju miast w kontekście sieci dróg oraz funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Do wyjątków należałoby zaliczyć deklarację Hanny Gronkiewicz-Waltz, która nacisk kładziony na rozwój sieci tramwajowej i kolejowej uzasadniała wprowadzeniem w życie projektu „metra naziemnego”. Prezydent, zdając sobie sprawę z ograniczonych możliwości budżetowych, nie snuła więc nierealistycznych wizji, ale dostosowała swoje projekty do obiektywnych uwarunkowań zewnętrznych. Podobnie wyjątkowy charakter miały w wystąpieniach Rafała Dutkiewicza deklaracje dotyczące rozwoju sieci dróg rowerowych, którym prezydent Wrocławia – w porównaniu do pozostałych kandydatów – poświęcił stosunkowo najwięcej miejsca. Dutkiewicz jasno dał do zrozumienia, iż jego zamierzeniem jest ograniczenie ruchu kołowego (nie tylko samochodowego, ale też autobusowego) w centrum miasta, dlatego oprócz sieci linii tramwajowych wspierał będzie powstanie specjalnych pasów rowerowych wydzielonych na istniejących już jezdniach.

Niestety, o ile jeszcze można w programach wyborczych kandydatów wskazać elementy myślenia długofalowego (strategicznego), o tyle proponowane do zrealizowania cele operacyjne zdają się być mało oryginalne. Można by nawet pokusić się o stworzenie swoistego szablonu obietnic wyborczych dotyczących polityki transportowej prowadzonej przez prezydentów.

W zakresie transportu samochodowego kandydaci proponowali głównie budowę kilku (dwóch lub trzech) strategicznych dróg oraz modernizację istniejących szlaków komunikacyjnych wymagających pilnej naprawy. Co zrozumiałe, z uwagi na skalę problemu niewiele miejsca poświęcano drogom lokalnym czy osiedlowym. Istotnym czynnikiem, na który zwracali uwagę prezydenci, była konieczność wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miast, dlatego też tak duży nacisk kładli oni na lobbing związany z budową obwodnic i dróg dojazdowych do autostrad. W większości przypadków kandydaci obiecywali także montaż tzw. inteligentnego systemu sterowania ruchem, dzięki któremu sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach nie działałaby według stałych ustalonych cykli świetlnych, ale można by ją było dostosowywać do warunków panujących na drogach. Owe systemy sterujące stanowiły w programach wyborczych jedyną receptę na uporanie się poszczególnych miast z problemem korków samochodowych.

Również w odniesieniu do komunikacji miejskiej pomysły prezydentów nie były oryginalne czy wizjonerskie. Wszyscy obiecywali wymianę taboru autobusowego i tramwajowego, większość zwracała uwagę na konieczność wykorzy-

stania linii kolejowych do obsługi mieszkańców całych aglomeracji. Dość często podkreślano potrzebę zintegrowania różnych form komunikacji miejskiej poprzez budowę wspólnych węzłów przesiadkowych, parkingów P+R czy też wprowadzenie wspólnej taryfy na przejazd autobusem, tramwajem i koleją.

Wyraźne różnice daje się natomiast zauważyć w potraktowaniu przez kandydatów kwestii transportu rowerowego. Wspomniany już Rafał Dutkiewicz uważa rower za równoprawny innym środki transportu, pozwalający mieszkańcom zrezygnować z korzystania zarówno z samochodu, jak i z komunikacji miejskiej. Z kolei w programie Jacka Majchrowskiego kwestii ścieżek rowerowych poświęcono niewiele miejsca (w dodatku wspomniano o nich nie w rozdziale dotyczącym transportu, ale – sportu i rekreacji).

Podsumowanie

Badania opinii publicznej (mniej miarodajne) oraz raport Najwyższej Izby Kontroli (o dużym stopniu wiarygodności) potwierdzają, że polityka transportowa w największych polskich miastach nie jest prowadzona właściwie. Można by domniemywać, że wyborcy na co dzień korzystający z dróg oraz komunikacji miejskiej zauważą ten fakt i zechcą rozliczyć rządzących z dotychczasowych opóźnień oraz zaniedbań. Wyniki ostatnich wyborów samorządowych świadczą jednak o tym, że obywatele akurat w tej kwestii wykazują wobec swoich włodarzy daleko idącą pobłażliwość.

Prezydenci ów swoisty sukces mogą z pewnością przypisać skuteczności w ugruntowaniu deklaratywnego aspektu symbolicznego wymiaru przywództwa. Większość złożonych w kampanii wyborczej obietnic nie miała charakteru długofalowego, proponowane projekty inwestycyjne były obliczone na dostosowanie przestarzałych rozwiązań do współcześnie obowiązujących standardów, brakowało w programach przedstawienia spójnej wizji rozwoju polityki transportowej. Widać jednak wyraźnie, że same deklaracje postępowania zgodnie z oczekiwaniami zwolenników, jeśli nawet nie wystarczają do osiągnięcia sukcesu wyborczego, to z pewnością temu nie przeszkadzają.

Streszczenie

Polityka transportowa jako symboliczny wymiar przywództwa prezydentów polskich miast

Autor w artykule próbuje odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób prezydenci największych polskich miast w kampanii wyborczej kreowali wizję rozwoju polityki transportowej. Zwraca przy tym uwagę na niezadowalający stan infrastruktury drogowej i komunikacyjnej, który zgodnie potwierdzają instytucje nadzorujące i kontrolujące polskie samorzady. Stawia tezę, że problemy

z transportem miejskim nie powodują utraty przez liderów poparcia zwolenników, ponieważ prezydenci do zamaskowania błędów i nieprawidłowości stosują strategię usymboliczniania polityki transportowej: eksponują nieliczne i sztampowe osiągnięcia, nie kreują natomiast wizji, która – niespełniona – może okazać się przyczyną porażki w kolejnych wyborach parlamentarnych. Warto podkreślić jest również to, że instytucjonalne możliwości działania prezydentów polskich miast w zakresie polityki transportowej są ograniczone i zależą głównie od tego, czy liderzy posiadają w radach miejskich odpowiednio duże zaplecze polityczne.

Summary

Transport policy as symbolic leadership presidents of Polish cities

In this article the author tries to answer the question of how the mayors of the largest Polish cities created during the election campaign a vision for the development of transport policy. He draws attention to the low-quality road and transport infrastructure confirmed by the supervising institutions for the Polish local governments. The author argues that urban transport problems are not the reason of the decline in social support for the leaders, because the mayors use a symbolic strategy to conceal mistakes and irregularities in their transport policy: they display the conventional achievements and do not create the clear vision of public transport policy. It is also worth noting that the Polish mayors' entitlements in the terms of transport policy are limited and depend on whether the leaders in the city councils have the large political support.