

Bez transportu publicznego lub 1 autobus na dzień?

7 października 2018

Tak żyje 13 milionów Polaków. Klub Jagielloński obliczył, że właśnie tylu ludzi mieszka w gminach, w których nie funkcjonuje żadna komunikacja.



Temat podjęli dziennikarze gazeta.pl. Dotarli do Rafała Górskiego, prezesa Instytutu Spraw Obywatelskich, który potwierdził, że białe plamy na polskiej mapie zataczają coraz szersze kręgi. – Do 20 proc. wsi nie dociera jakikolwiek transport, a do wielu pozostałych autobusy dziennie – powiedział. Od kilku lat Górski koordynuje kampanię „My pasażerowie – ratujemy transport w regionach”. Ale to niełatwe zadanie. Największy problem istnieje w południowo-wschodniej Polsce – gdzie do małych miejscowości położonych z dala od głównych dróg nie docierają ani kolej ani przewoźnicy prywatni, bo kursy są dla nich nierentowne.

Ale problemy z komunikacją to nie tylko Podkarpacie, Pomorze czy osławione Bieszczady – punktowo komunikacja znika nawet w sercu Polski, na Mazowszu. Tak tworzą się enklawy dotknięte wykluczeniem transportowym. Bezrobocie rośnie tam bardzo

szybko.

– Problem dotyczy często dzieci i osób starszych, którzy nie mają możliwości prowadzić samochodu, są więc w pewien sposób odcięci od cywilizacji. Wykluczenie transportowe w przypadku dzieci często determinuje też wybór szkoły. Młodzież ma określone mocne strony, ale nie jest w stanie ich w pełni wykorzystać, bo jest odcięta od szkoły, która dałaby im takie możliwości – mówi Górski gezecie.pl.

Tylko w ostatnich latach upadły PKS-u w Krośnie, w stan likwidacji przeszedł PKS w Lubieńcu, drastycznie ograniczyły liczbę kursów PKS-y w Rzeszowie, Płocku. W ciągu roku zakończyli działalność mazowieccy sprywatyzowani przewoźnicy – z Mińska Mazowieckiego, Ciechanowa, Ostrołęki.

GUS podaje, że pomiędzy 2003 a 2017 liczba regularnych połączeń regionalnych zmalała o 3 tysiące, zaś długość linii zmalała o prawie 270 tys. km. Aż w 20 proc. sołectw nie ma żadnego środka komunikacji zbiorowej, w wielu funkcjonują jedynie nieliczne połączenia dzienne i w środku tygodnia, co np. uniemożliwia mieszkańcom pracę w weekendy.

Już opracowany w 2014 roku raport Szkoły Głównej Handlowej wieszczył regres komunikacji na obszarach słabiej zurbanizowanych.

Pozostaje też cała masa problemów „pochodnych”: prywatni przewoźnicy nie są zainteresowani honorowaniem łączonych biletów, często zawyżają też ceny biletów normalnych, pozbawionych refundacji z urzędów marszałkowskich (te dotyczą np. przejazdów dla uczniów i seniorów), co powoduje, że mieszkańców nie stać na bilet bez zniżki.

– Przez ileś lat była mowa o tym, że nowa ustawa zmieni katastrofalną sytuację w tym obszarze, jednak nic się nie zmieniło. Świadczy to o braku woli – powiedział Górski o wprowadzonej w 2010 ustawie o transporcie publicznym, która obowiązek jego zapewnienia zrzuca na samorządy które z kolei przerzucają się odpowiedzialnością pomiędzy swoimi własnymi

jednostkami. – Powinna być wola polityczna ze strony rządu, aby przy jednym stole usiadły różne strony, również przedstawiciele pasażerów, co do tej pory się nie zdarzyło, i wypracowały wspólne najlepsze rozwiązania. Bez nacisku różnych lobby zewnętrznych, którym zależy na zysku, a nie na dobru wspólnym, jakim jest transport publiczny poza miastami.

Zdjęcie: Radosław Drożdżewski (CC BY-SA 4.0)

Źródło: Strajk.eu