

Minister wykluczenia

9 lutego 2022

Wykluczenie transportowe jest tam, gdzie nie da się dojechać drogą ekspresową lub autostradą – uważa Ministerstwo Infrastruktury.

„Likwidujemy wykluczenie komunikacyjne” – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, otwierając jesienią 2021 r. drogę ekspresową S19 na granicy Lubelszczyzny i Podkarpacia. „Każdy z Polaków mieszkający w każdym regionie naszego kraju ma prawo do tego, by korzystać z komfortowych dróg autostradowych, ekspresowych”.

Kolejny odcinek

Ministerstwo Infrastruktury coraz częściej przedstawia budowę dróg ekspresowych i autostrad jako element walki z wykluczeniem transportowym. Ostatnio zrobił to nawet wiceminister Andrzej Bittel, który w resorcie odpowiada za kolej, a przy tym jest pełnomocnikiem rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Otwierając w grudniu 2021 r. drogę ekspresową w rejonie Mławy, oznajmił: „Udostępniamy kierowcom kolejny odcinek drogi S7 w województwie mazowieckim. To kolejny etap walki z wykluczeniem komunikacyjnym”.

Opracowany w resorcie infrastruktury „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r.” jako wykluczone komunikacyjnie definiuje te obszary kraju, do których nie da się dotrzeć autostradą lub drogą ekspresową.

Problem w tym, że drogi szybkiego ruchu nie eliminują wykluczenia transportowego. Pokazało to badanie „Ocena zagrożenia wykluczeniem społecznym związanym z transportem w powiatach Wielkopolski”, zrealizowane w 2015 r. pod kierunkiem dr. inż. Marcina Kicińskiego z Politechniki Poznańskiej. Jeden

z największych odsetków gospodarstw domowych skarżących się na problemy transportowe, wynoszący aż 59%, odnotowano w powiecie nowotomyskim, choć przez jego środek biegnie autostrada A2 z węzłem Nowy Tomyśl. Autostrady i drogi ekspresowe przyspieszają tranzyt, ale tworzą bariery dla mobilności lokalnej.

Rozcinanie

„Problemem lokalnym jest rozcinanie układów osadniczych przez drogi ekspresowe budowane po śladzie starych tras” – pisze prof. Tomasz Komornicki w raporcie „Polska sprawiedliwa komunikacyjnie”, przywołując badania z gmin, przez które poprowadzono drogi ekspresowe: „5-10% respondentów deklarowało, że czas dojazdu do takich miejsc jak szkoła podstawowa, ośrodek zdrowia czy urząd gminy nie tylko nie zmalał, ale nawet uległ wydłużeniu”.

Rozbudowa drogi krajowej w drogę ekspresową wiąże się ze zmniejszeniem liczby miejsc, w których można wjechać na główną trasę z dróg lokalnych. Zgodnie z przepisami, węzły na drogach ekspresowych poza miastami powinny być lokalizowane nie częściej niż co 5 km, zaś na autostradach nie częściej niż co 15 km. Odległości te bywają jednak dużo większe. Przykładowo na drodze S6 węzły Kołobrzeg Zachód i Kiełpino dzieli 26 km. Na trasie S3 dystans między węzłami Myślibórz i Gorzów Wielkopolski Północ to 28 km – leżący na tym odcinku Nowogródek Pomorski, choć S3 biegnie skrajem tej wsi gminnej, ma do najbliższego wjazdu na trasę 9,5 km. Na autostradzie A4 nie ma węzłów nawet w miejscach jej przecięcia z drogami wojewódzkimi 987 Kolbuszowa – Sędziszów Małopolski i 414 Opole – Prudnik oraz drogą krajową 39 Brzeg – Strzelin.

Ekspresowe wykluczenie

Trasy szybkiego ruchu – choćby z uwagi na rzadkie rozmieszczenie węzłów oraz małą liczbę przystanków budowanych

na drogach ekspresowych – w ograniczonym stopniu służą komunikacji autobusowej. Mimo to w programie budowy dróg Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało się na zaklinanie rzeczywistości: „Poprawa czasu dojazdu do miejscowości, a także wysokiej jakości infrastruktura przystankowa wpływa bezpośrednio na opłacalność uruchomienia nowych linii autobusowych”. Ostatecznie po etapie konsultacji resort zapisał, że budowa nowych dróg „może wpłynąć na decyzję o uruchomieniu nowych linii autobusowych”.

W Małopolsce po otwarciu drogi S7 niemal wszystkie autobusy relacji Kraków – Zakopane przestały stawać w Chabówce. Na rozbudowanej Zakopiance nie powstał bowiem przystanek w tej miejscowości, a przewoźnicy uznali, że nie opłaca im się zjeżdżać z drogi ekspresowej.

Mieszkańcy Rabki-Zdroju obawiają się, że – po oddaniu do użytku w połowie 2022 r. kolejnego odcinka drogi ekspresowej S7 – oni będą następni. – „Otwarcie nowej drogi, która miała nam ułatwić kontakt ze światem, może doprowadzić do wykluczenia komunikacyjnego” – powiedział portalowi Podhale24.pl burmistrz Rabki-Zdroju Leszek Świder.

Wcześniej problem odczuli mieszkańcy gminy Lubień. Przewoźnicy działający na trasie Kraków – Zakopane, nie chcąc zbaczać z S7, zrezygnowali z postojów na jej terenie.

W województwie kujawsko-pomorskim na wylocie drogi S5 z Bydgoszczy autobusy podmiejskie kursują biegnącymi wzdłuż ekspresówki jezdniami lokalnymi. Na terenie gminy Białe Błoto autobusy zmierzające z Bydgoszczy jadą po jednej stronie drogi S5, a wracają po drugiej. Problem w tym, że przy części przystanków nie da się przejść przez drogę ekspresową. W miejscowościach, w których Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad „zapomniała” o zbudowaniu kładek, niektórzy mieszkańcy mogą autobusem do Bydgoszczy tylko pojechać, a niektórzy tylko z niej wrócić – w zależności od tego, po której stronie drogi S5 mieszkają.

Niebezpieczne drogi

To, że trasy szybkiego ruchu zapewniają uatrakcyjnienie komunikacji autobusowej, nie jest jedynym mitem rozpowszechnianym przez resort infrastruktury. Kolejny dotyczy bezpieczeństwa. – „Każda oddana do użytku droga ekspresowa to większe bezpieczeństwo w ruchu drogowym” – oznajmił minister Andrzej Adamczyk, wizytując w listopadzie 2021 r. budowę drogi S7 koło Miechowa.

W grudniu 2021 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którą kieruje Adamczyk, opublikowała „Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030”, alarmujący, że „polskie drogi wciąż należą do najniebezpieczniejszych w Europie”. Na podstawie danych za 2019 r. program informuje, że „największy wskaźnik ryzyka śmierci w wypadku odnotowano na drogach ekspresowych, gdzie wyniósł on 53 ofiary śmiertelne/1000 km”. Jak wskazuje dokument, drogi ekspresowe cechują się również najwyższym wskaźnikiem ciężkości wypadków – „wyniósł on 18 ofiar śmiertelnych/100 wypadków, co oznacza, że był dwukrotnie wyższy niż na drogach powiatowych i blisko czterokrotnie wyższy niż na drogach gminnych”.

Wśród czynników wpływających na niski poziom bezpieczeństwa na polskich drogach program wymienia „niewielki udział podróży publicznymi środkami transportu względem transportu indywidualnego”, dodając, że „wpływ na ten stan ma także poziom i dostępność rozwiązań w zakresie komunikacji zbiorowej, która w ostatnich latach – szczególnie na terenach pozamiejskich – znajduje się w recesji”.

Imposybilizm Polski resortowej

Na problemy z transportem publicznym na obszarach wiejskich zwrócił uwagę rzecznik praw obywatelskich Marcin Wiącek w piśmie skierowanym w październiku 2021 r. do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi: „Na podstawie liczby skarg

wpływających do mojego biura nie mogę stwierdzić, że problem wykluczenia komunikacyjnego został rozwiązany”. Wiącek dodał, że należy zagwarantować obsługę komunikacyjną, określając jej minimalne standardy.

Pytany o tę kwestię rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huptyś odparł: „Ministerstwo Infrastruktury nie komentuje wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich do Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi”.

Wypowiedź Huptysia to przejaw Polski resortowej, w której ministerstwa unikają wspólnego rozwiązywania problemów wykraczających poza kompetencje jednego resortu (zjawisko to Mateusz Morawiecki w 2016 r. określił mianem „głównego hamulca zmian w Polsce”).

Rzecznik praw obywatelskich w końcu doczekał się stanowiska Ministerstwa Infrastruktury. Wiceminister Rafał Weber, wykazując się imposybilizmem, oświadczył: „Wprowadzenie jednolitych w całym kraju regulacji ustanawiających wymagane połączenia komunikacyjne nie znajduje obecnie uzasadnienia”.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: Remigiusz Okraska

Źródło: ZBS.net.pl