

Transport do zmiany

22 kwietnia 2019

Z najnowszego raportu Obserwatorium Polityki Miejskiej Instytutu Rozwoju Miast i Regionów wynika, że polskie systemy transportu publicznego zazwyczaj nie rozwiązują lokalnych problemów komunikacyjnych.



Autorzy opracowania zwracają uwagę, że rosnąca popularność samochodów, a także problemy finansowe samorządów zachęciły część miast do ograniczenia roli transportu zbiorowego i do inwestycji wyłącznie w infrastrukturę samochodową. W efekcie w mniejszych miastach nieraz całkowicie likwidowano tę formę komunikacji, zaś w innych doszło do skracania niektórych tras lub zmniejszania częstotliwości kursów. Rezultatem jest mniejsza dostępność usług publicznych dla mieszkańców mniejszych ośrodków i obszarów wiejskich wokół nich.

Miastami o największej intensywności wykorzystania linii miejskich są Warszawa, Białystok i Bydgoszcz. W większych ośrodkach transport publiczny pozwala odciążyć układ drogowy z samochodów – ale tylko tam.

Jak podkreślają autorzy raportu, w ostatnich dekadach zwiększyły się zarówno odległości pomiędzy miejscem zamieszkania, pracy i zaspokajania innych podstawowych

potrzeb, jak też zakres aktywności podejmowanych przez mieszkańców. To wszystko – jak stwierdzają – generuje dodatkowe potrzeby związane z przemieszczaniem się w przestrzeni zurbanizowanej. Malejąca gęstość zaludnienia w obszarach centralnych i rosnące rozproszenie ludności na peryferiach czynią dotychczasowy system coraz mniej efektywnym. Poziom dostępności transportu się zmniejsza. Wskutek chaotycznej i skokowej suburbanizacji obszary nowej zabudowy lokalizowane są często w miejscach bez dostępu do transportu publicznego. „W efekcie nowi mieszkańcy takich obszarów skazani są na korzystanie z samochodu. W ciągu pierwszego ćwierćwiecza po upadku żelaznej kurtyny bezwzględna liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się w Polsce niemal czterokrotnie. W wielu polskich miastach liczba samochodów jest już większa niż w podobnych wielkościowo ośrodkach w Europie Zachodniej. Popełnionych błędów w tym zakresie w zasadzie nie można już cofnąć ani łatwo naprawić” – czytamy w opracowaniu.

Jednocześnie już w 15 miastach Polski funkcjonuje całkowicie bezpłatna komunikacja publiczna. Jednak najczęstszym rozwiązaniem jest przyznanie uprawnień do korzystania z bezpłatnych przejazdów wybranym grupom społecznym, np. uczniom lub osobom starszym.

Jak pisze Portal Samorządowy, oceniając miejską politykę w dziedzinie komunikacji publicznej autorzy raportu mówią wręcz o hipokryzji. „Patrząc na politykę transportową przez pryzmat dokumentów strategicznych przyjmowanych przez polskie miasta, można zauważyć trend do redefiniowania priorytetów w zakresie wspieranych form mobilności miejskiej. Niestety realne decyzje inwestycyjne czy organizacyjne nierzadko pozostają w jawnej sprzeczności z celami zapisanymi na papierze” – komentują.

Autorzy opracowania zwracają uwagę, że tak naprawdę niewiele wiadomo o lokalnych systemach transportowych. Dzieje się tak, ponieważ wiele mniejszych ośrodków w ogóle nie prowadzi monitoringu w tym zakresie, zaś te większe prowadzą badania

ruchu lub preferencji transportowych, wykorzystując własną unikalną metodologię, co uniemożliwia jakiegokolwiek porównania.

Zdjęcie: Remigiusz Okraska

Źródło: NowyObywatel.pl