

Wykluczenie transportowe dotyka całej Polski

23 maja 2023

Wykluczenie transportowe to realny problem polskich wsi i nie ma znaczenia, czy znajdują się one na wschodzie, czy zachodzie kraju. Jak wskazuje raport „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap IV”, prawie 26 proc. sołectw (11 tys.) nie jest skomunikowanych transportem publicznym, kolejowym lub drogowym, z miejscowością gminną bez przesiadek. Wielu gmin zwyczajnie nie stać na uruchomienie takich połączeń. W miejscowościach wiejskich substytutem transportu publicznego jest samochód. Statystycznie posiada go już każda osoba w wieku produkcyjnym. – Przy czym w większości są to auta stare, mające więcej niż 10 lat – mówi dr hab. Monika Stanny z Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN.

Problem z dostępem do komunikacji publicznej dotyczy dziś wielu miejscowości w Polsce, choć im większa jest gęstość zaludnienia, tym jest on mniejszy. Dotyka on zwłaszcza mieszkańców wsi. Wykluczenie transportowe może dotyczyć nawet kilkunastu milionów ludzi. „Wieś dotyka wykluczenie transportowe, przede wszystkim tę wieś najdalej od szosy. 26 proc. miejscowości gminnych nie posiada komunikacji z centrum gminy, czy to jest miasto, czy to jest wieś gminna. To jest prawie 11 tys. sołectw” – mówi w rozmowie z agencją informacyjną Newseria dr hab. Monika Stanny, prof. Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, dyrektorka instytutu.

Niechłubne zjawisko białych plam transportowych ma w Polsce długą tradycję, sięgającą lat 90. ubiegłego wieku. Ostatnio zostało spotęgowane przez pandemię COVID-19, kiedy wiele połączeń było likwidowanych z powodu niskiego popytu na podróże komunikacją zbiorową. Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, zebranych przez Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe, w 2014 roku na terenie Polski

funkcjonowało 788 612 km linii regularnej komunikacji autobusowej, a w 2020 roku było to 480 435 km. „Regres transportu publicznego, który nastąpił w latach 90., został automatycznie uzupełniony przez społeczeństwo transportem indywidualnym. Według statystyk obecnie na jedną osobę w wieku produkcyjnym na obszarach wiejskich przypada jeden samochód. Wyraźnie pokazuje to, że samochód jest substytutem transportu publicznego” – komentuje badaczka.

To jednak oznacza, że najbardziej wykluczone komunikacyjnie w tej sytuacji są osoby starsze, które nie mogą prowadzić auta. Zastępowanie samochodami komunikacji zbiorowej ma też inne konsekwencje. „Jeżeli rodzic dojeżdża do pracy do danej miejscowości, to dziecko też jest dowożone tam do szkoły, w związku z tym odsetek dzieci uczęszczających do szkoły na obszarach wiejskich maleje” – mówi ekspertka PAN.

Jak wynika z nowej edycji raportu „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap IV” przygotowanego przez Fundację Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej oraz Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, w latach 2010–2019 liczba rejestrowanych aut na 100 mieszkańców wzrosła o 30 proc. Dane Eurostatu wskazują dodatkowo, że w naszym kraju wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców jest większy niż średnia unijna. To 0,66 auta na mieszkańca, podczas gdy średnia UE wynosi 0,53. Obszary, na których jest najwięcej zarejestrowanych samochodów, pokrywają się z tymi o najgorszej dostępności transportu zbiorowego. Eksperci EFRWP i IRWIR PAN oceniają, że wzrost liczby samochodów osobowych jest nie tylko skutkiem niedostatecznej oferty transportu zbiorowego, lecz także czynnikiem jego dalszego regresu. Co istotne, 90 proc. tych samochodów to auta stare, wyprodukowane jeszcze przed 2008 rokiem, a zatem mające nie mniej niż kilkanaście lat. Dla porównania odsetek dla miast na prawach powiatu wynosi 65 proc.

Aby mieszkańcy mniejszych miejscowości korzystali z transportu zbiorowego, powinien być więc dodatkowo konkurencyjny wobec własnego auta. „Musi być na tyle tani i na tyle dostępny, aby

mieszkaniec wsi podjął decyzję o porzuceniu własnego samochodu. A gmin na to nie stać, bo finansowo mają trudną sytuację: spadają im dochody i udziały w wydatkach majątkowych i inwestycyjnych. Gminy nie są w stanie zorganizować transportu publicznego na takim poziomie, na jakim oczekiwaliby mieszkańcy obszarów wiejskich” – ocenia prof. Monika Stanny.

W Polsce zapewnienie dostępu do transportu regionalnego leży w gestii samorządów. Raport IRWiR PAN wskazuje, że wydatki na transport lokalny od lat sukcesywnie maleją. Obok transportu szkolnego był jednym z najczęściej wymienianych wydatków budżetu gminy, na które nakłady są coraz mniejsze.

Zdaniem ekspertki transport publiczny należy traktować w kategoriach inwestycji i podejść do jego uruchomienia jak do każdej innej usługi publicznej, typu ochrona zdrowia czy edukacja. „Powinniśmy podejść do transportu publicznego, naśladować model niemiecki, gdzie za pewien ryczałt można by było poruszać się różnymi środkami transportu. Należałoby ściągnąć organizację transportu publicznego z ciężaru gminy i nie traktować tego jako koszt, ale inwestycję. To element, który zwiększy naszą mobilność i w konsekwencji przełoży się na korzyści ekologiczne” – podsumowuje dyrektorka Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN.

„Najwyższa ocena dostępności przestrzennej dotyczy gmin położonych w pobliżu miast. Jest to widoczne przede wszystkim wokół stolic województw. Obszary o niskiej oraz bardzo niskiej klasie oceny dostępności przestrzennej występują poza strefą oddziaływania tych ośrodków i – wraz ze wzrostem odległości od nich – tworzą zwarte klastry. Obserwujemy je przede wszystkim na stykach granic województw pomorskiego i zachodniopomorskiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego i lubuskiego, a także w rejonach peryferyjnych większości województw (np. na północny zachód oraz południe od Warszawy, na południe od Łodzi, w strefach przygranicznych, m.in. w województwach lubelskim i dolnośląskim)” – czytamy w

raporcie „Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap IV”.

Źródło: Biznes.Newseria.pl