

Wykluczenie transportowe. Czy na pewno się zmniejsza?

Spotkanie, zorganizowane przez Akcję Miasto w poniedziałek, 26 czerwca, dotyczyło problemu wykluczenia transportowego. Potężne obszary Polski, w tym Dolnego Śląska, są bowiem pozbawione dostępu do transportu publicznego - czasem w ogóle, a czasem takiej komunikacji zbiorowej, która odpowiada na potrzeby mieszkańców.

Reportażystka Olga Gitkiewicz, autorka książki "Nie zdążę" mówiła o ogromnych negatywnych skutkach wykluczenia transportowego.

- Brak transportu ma spore skutki zdrowotne, mniej się ruszamy. To także koszty środowiskowe, Wrocław jest tego przykładem. I koszty społeczne: młodzi ludzie, którzy są pozbawieni transportu publicznego, a to rzesze osób w skali kraju, nie mają możliwości uczestniczenia w kulturze i życiu społecznym czy zajęciach dodatkowych, gdy nie mogą dowieźć ich rodzice - wyjaśniała dziennikarka.
- Gminy wiejskie tracą mieszkańców przez brak transportu publicznego, począwszy od 15-letnich uczniów, którzy mieszkają w internatach. Transport publiczny utrudnia dostęp do wszystkich innych usług. Polska wiejska, Polska powiatowa będzie się wyludniać - dodał Karol Trammer, redaktor naczelny "Z biegiem szyn" i autor książki "Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej".

Wykluczenie transportowe. Czy jest lepiej?

- 26 proc. sołectw pozostaje bez komunikacji autobusowej, co oznacza że 10 tys. miejscowości nie miało możliwości dojazdu do innych miejsc. Książki Gitkiewicz i Trammera powstały w 2019 r. Czy od tego czasu coś się zmieniło? - pytała prowadząca spotkanie Marta Ślipek, aktywistka Akcji Miasto i Wrocławskiej Ochrony Klimatu.

Rozmówcy jednak nie zgodzili się do oceny tego, czy sytuacja naprawdę się poprawia. Olga Gitkiewicz: - Dużo rozmawiamy, ale dzieje się mało. Jakies połączenia wracają, np. na Dolnym Śląsku mamy sporo dobrych przykładów jeśli chodzi o kolej, ale w innym miejscu coś przestaje działać, likwidowane są kursy albo wprowadzane są wakacyjne cięcia.

Karol Trammer: - Nie zgodzę się. Na przestrzeni ostatnich 7-9 lat rośnie zaniepokojenie upadkiem transportu publicznego. Kiedyś to był problem marginalny, ale zaczął awansować w priorytetach mieszkańców. Sukcesem jest warstwa deklaracji i świadomość polityczna. Powstają takie narzędzia, jak Kolej Plus czy fundusz rozwoju przewozów autobusowych, choć one nie są do końca dopracowane.

Z funduszy na autobusy korzystają nie zawsze ci najbardziej potrzebujący. - Powiat karkonoski wykorzystał te pieniądze, więc w kolejnych powiatach w okolicy ludzie pytają się władz, czy da się to nich. Paradoks jest taki, że fundusz został stworzony dla biednych samorządów, a korzystają bogate. Niedługo problemem będzie za mało pieniędzy - powiedział Trammer.

Na pewno politycy zauważyli, że rozwiązanie problemu może przynieść im korzyści. - To się politycznie zwraca, program PKS-ów opłacił się PiS-owi. Ta ustawa była napisana szybko, miała dużo luk, ale nie poprzestano na tym, wydłużono czasy umów i utrzymano dopłatę

3-złotową. Chciałabym, żeby to się stało szybciej, ale to są dobre zmiany i widać, że przyszła refleksja - przyznała Gitkiewicz.

Potrzebny system transportu

Paneliści wskazywali również, że brakuje nadal całościowego podejścia do systemu transportowego.

Trammer: - To, co należy zrobić, by systemowo podejść do sprawy, to wprowadzić pewien przymus. Tak jak samorząd nie może nie stworzyć szkoły podstawowej, tak samo powinno być z transportem publicznym. Dr Michał Wolański mówi, że trzeba podzielić Polskę na sto obszarów, które powinny otrzymać pieniądze z dotacji rządowych.

Gitkiewicz - Trzeba też dopasować finansowanie, bo w niektórych miejscach ono jest bardziej potrzebne. Chodzi też o to, by wiedzieć, gdzie chcą dojechać mieszkańcy, jak oni żyją: czy potrzebują dojechać do szkoły, do pracy i w jakich godzinach.

Karol Trammer zaproponował też promowanie łączenia się w związki powiatowo-gminne. przekonywał również, że swój interes w zwalczaniu wykluczenia transportowego powinny zauważyć również spore metropolie.

- Jest przepaść między transportem w Warszawie i 30-50 kilometrów dalej. Efektem są ogromne korki. Władze polskich miast muszą zobaczyć, że to ich interes. Rozwiązaniem są związki transportowe, np. dla tych stu obszarów - stwierdził Karol Trammer.

- Kilkanaście ośrodków w Polsce jest dobrze skomunikowane, a nie uzupełnia się oferty tam, gdzie są luki w transporcie publicznym, tam gdzie nie ma kolei. Jest problem z dopasowaniem autobusów - dodała Olga Gitkiewicz.

Według ekspertów, udaje się przekonywać do zmian zachowań transportowych.

- Ludzie zaczynają rezygnować z samochodów nie całkowicie, ale często tam, gdzie jest dobra oferta kolejowa, np. na trasach z Wrocławia czy trasie Warszawa-Siedlce.

Rozbudowując sieć transportu przekonywać, jesteśmy w stanie przekonać ludzi. Kluczowa jest częstotliwość - mówił Trammer.

Przewozy pracownicze nie rozwiążą problemu

Podczas debaty mowa też była o Dolnym Śląsku, m.in. w kontekście przewozów pracowniczych.

- W okolicach Jeleniej Góry są miejsca, gdzie na parking czeka 30 autobusów pracowniczych. To też jakaś odpowiedź na brak transportu lokalnego, ale problematyczna, bo nie otwarta na wszystkich chętnych - mówiła Olga Gitkiewicz. - Obawą jest tu też skazanie pracownika na jednego pracodawcę, tego który dowozi. Przy normalnym transporcie publicznym, wsiadamy w linię autobusową i możemy dojechać do innego pracodawcy - dodał Trammer.

- Przewozy pracownicze to zagrożenie dla transportu publicznego, a pracowników się już często dzisiaj nie odzyska. Przyczyną jest brak polityki transportowej, strefy ekonomiczne tworzy się na polach, bez dostępu do transportu, z dala od linii kolejowych - wskazywał Dominik Górski ze stowarzyszenia Kolej Karkonoska.

Wykluczenie w Kotlinie Kłodzkiej

Mateusz Kokoszkiewicz z "Gazety Wyborczej" pytał o transport w Kotlinie Kłodzkiej. Zgodnie z badaniami Towarzystwa Benderowskiego, aż jedna trzecia obszaru powiatu kłodzkiego jest wykluczona transportowo. Nie da się dojechać transportem publicznym m.in. do tak atrakcyjnych miejscowości jak Sienna z ośrodkiem narciarskim Czarna Góra, a dojazd do innych, jak Międzygórze, jest szczytkowy.

Karol Trammer określił powiat kłodzki jako "wymarzone miejsce do organizacji transportu publicznego".

- Mamy linię kolejową biegnącą z północy na południe przez Nową Rudę, Kłodzko i Bystrycę Kłodzką. Możemy stworzyć średnicę kolejową, do której możemy dowiązywać transport autobusowy. Tylko nie ma jednego organizatora, który by to zrobił. Województwo organizuje połączenia kolejowe, powiat autobusowe i to za bardzo ze sobą nie współgra - powiedział redaktor "Z Biegiem Szyn".

W mniejszych miejscowościach kotliny mogłoby sprawdzić się autobusy na żądanie.

- Kotlina Kłodzka to często przysiółki rozrzucone wśród gór. Mogą sprawdzić się tam autobusy na telefon. Wprowadzono je w Szwajcarii, ale np. w gminie Wierzchowo w województwie zachodniopomorskim, zresztą nie ograniczając się do samej gminy, ale również do Czaplinka i Złocieńca. W Szwajcarii odkryto, że zastępując autobusy autobusami na telefon, koszty spadły, a liczba użytkowników wzrosła. W Szwajcarii są też nawet autobusy na żądanie, które kursują w nocy - stwierdził Karol Trammer.

Projekt "Tramwaje i kolej dla klimatu" finansowany jest przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię z Funduszy EOG i Funduszy Norweskich w ramach Programu Aktywni Obywatele – Fundusz Regionalny. Wysokość przyznanego grantu to 102 356,90 €