

Brak dostępu do transportu publicznego wyklucza mieszkańców. O tym, kogo dotyka ten problem i jak go rozwiązać mówili uczestnicy sesji „Wykluczenie transportowe mieszkańców mniejszych miejscowości”, która odbyła się 14 grudnia br. w Muzeum Historii Żydów Polskich w czasie II Kongresu Praw Obywatelskich.

Moderator dyskusji, **Barbara Imiołczyk** przypominała, że z badań wynika, iż młodzież nie ma jak dojechać do wybranych szkół, na zajęcia dodatkowe, do kolegów. To wygląda na dyskryminację w edukacji. Jednocześnie dane statystyczne podane przez CBOS w 2017 r. wskazują, że w 75% gospodarstw domowych jest samochód osobowy, 14% nie ma, bo nie chce, 9% chciałoby mieć, ale nie stać, a 2% chciałoby mieć, ale nie ma z innych powodów.

Z kolei **Tomasz Emiljan**, dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli przytoczył wyniki kontroli NIK dotyczącej funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego w latach 2013 – 2015. *Skontrolowane samorządy na ogół nie były zainteresowane organizacją publicznego drogowego transportu zbiorowego i – do czasu kontroli NIK – jedynie administrowały tym transportem. Połowa kontrolowanych samorządów nie badała i nie analizowała potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.*

Czy sytuacja się zmieniła? Uczestnicy spotkania podawali liczne przykłady świadczące o tym, że nie. Głos zabrali mieszkańcy różnych stron Polskich, przedstawiciele różnych grup wiekowych, którzy wskazywali, gdzie występują braki transportowe. Przede wszystkim są to małe miejscowości, gdzie transport publiczny kursuje dwa razy na dobę nie pozwalając dotrzeć do lekarza, na zakupy, do urzędów czy instytucji kultury. To czasem także problem dużych miast, gdzie z obrzeży nie zawsze łatwo przedostać się do centrum. To nie tylko słaba siatka komunikacji publicznej, ale i niewystarczająco rozbudowane trasy rowerowe czy brak chodników. Brak dobrej komunikacji publicznej skłania do kupowania samochodów. Te zaś są różnej jakości – nie raz stare (bo tanie) i zanieczyszczające środowisko. Większy ruch kołowy to również większe niebezpieczeństwo na drogach.

Jak temu zaradzić? **Jarosław Komża**, ekspert z biura Związku Powiatów Polskich wskazywał, że rozwiązaniem może być współpraca między jednostkami samorządu terytorialnego. Są przykłady, gdzie takie porozumienia się sprawdzają. To także dobre wykorzystanie pieniędzy – krajowych i unijnych. Wskazywał także na potrzebę zwiększenia roli rządu w tym obszarze.

Karol Trammer, redaktor naczelný dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn” proponował otwarcie przewozów szkolnych dla innych pasażerów oraz nałożenie odpowiedzialności za transport publiczny na szczebel wojewódzki samorządu.

Andrzej Berezowski, redaktor Tygodnika Solidarność zastanawiał się nad zasadnością powołania dotowanego przewoźnika narodowego.

Wójt gminy Płużnica **Marcin Skonieczka** zwracał uwagę na to, że mieszkańcy mogą nie mieć świadomości co daje możliwość korzystania z komunikacji publicznej.