Absurdy polskiego transportu

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 09, maj 2019 15:12
Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska
Odsłony: 1078

W ciągu 10 lat przybyło nam 2412,5 km dróg szybkiego ruchu i autostrad, ale jednocześnie zlikwidowano 588 km szlaków kolejowych – wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego „Transport inkluzywny – rola polityki transportowej w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju kraju".

To pokazuje jakim ogromnym przemianom ulega polska sieć transportowa. Jednak pomimo zmian dostępność usług przewozowych jest ograniczona. Nadzieją dla wykluczonych transportowo regionów Polski może stać się rozwój lokalnych połączeń autobusowych.

W 2016 roku branża transportowa zatrudniała w 28 państwach Unii Europejskiej około 11,5 miliona osób, z czego ponad 750 tys. w Polsce. 13 proc. budżetu gospodarstw domowych przeznaczono na wydatki związane z transportem. Gospodarka i transport są ze sobą nierozerwalnie połączone, lecz ich dalszy wzrost nie jest możliwy bez odpowiedniej infrastruktury, która usprawnia produkcję i dystrybucję, a także przeciwdziała wykluczeniu społecznemu.

W ostatnich kilkunastu latach inwestycje w obszarze transportu skupiały się w dużej mierze na infrastrukturze drogowej. W latach 2007-2017 przybyło w Polsce 2412,5 km dróg szybkiego ruchu i autostrad. Jednocześnie dynamiczny rozwój gospodarczy spowodował, że relatywne obciążenie sieci dróg wzrosło: liczba tonokilometrów zwiększyła się w tym okresie dwukrotnie.

W tym samym czasie zlikwidowano jednak aż 588 km szlaków kolejowych, najwięcej na Śląsku (208 km) oraz na Warmii i Mazurach (125 km). Od 2004 roku ubyło aż 40 proc. kursów komunikacji autobusowej poza miastami. Ponad ¼ wszystkich sołectw w Polsce nie posiada połączeń z miejscowością gminną, pomijając autobusy szkolne. To mniej niż w większości regionów „starej UE".

- Taka sytuacja tworzy błędne koło, w którym ludzie przesiadają się do samochodów osobowych lub przeprowadzają do większych miejscowości – mówi Łukasz Czernicki, kierownik zespołu strategii Polskiego Instytutu Ekonomicznego. *Dla osób mniej zamożnych, których nie stać na własne cztery kółka, jedyną nadzieją jest sieć lokalnych połączeń autobusowych. Ich liczba jednak uległa znacznej redukcji w ostatnich kilkunastu latach. Chcąc przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu i biorąc pod uwagę potencjalnie niską rentowność lokalnych połączeń autobusowych, koniecznie wydaje się zaangażowanie państwa w poprawę funkcjonowania tego obszaru.*

Pod względem sieci infrastrukturalnej relatywnie najsłabiej rozwinięte są województwa Polski Wschodniej. Zarówno w 2007 r., jak i w 2017, województwa podlaskie, podkarpackie, lubelskie i warmińsko-mazurskie miały mniejszą gęstość dróg niższego i wyższego rzędu niż wynosiła średnia dla wszystkich regionów kraju. Podobnie było z gęstością sieci kolejowej, co wynika poniekąd z mniejszego uprzemysłowienia tych obszarów oraz niekompatybilności z siecią torową wschodnich sąsiadów

Raport PIE jest dostępny tutaj.

Źródło: PIE

Phoca PDF