

Najwyższy czas skończyć z tworzeniem pozorów, że likwidacja białych plam transportowych nastąpi poprzez całkowicie samodzielne działania gmin, na terenie których te białe plamy transportowe występują.

Oczywiście dużo zależy do tego jak definiujemy likwidację białej plamy. Jeśli chodziłoby o to, aby w rozsądnej odległości od miejsca zamieszkania znalazł się przystanek, na którym zatrzyma się jakikolwiek autobus – niezależnie od tego dokąd jedzie i z jaką częstotliwością – to oczywiście każda, nawet najmniejsza gmina jest w stanie taką „likwidację” zapewnić. Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja, gdy za cel stawiamy sobie zapewnienie takiej jakości usług transportowych, aby mieszkańcy mogli dojechać (i wrócić) w dogodnych ramach czasowych do miejsc, do których potrzebują dojechać. Dokąd zatem ludzie potrzebują dojeżdżać?

Po pierwsze – do miejsc nauki. Dotyczy to przede wszystkim szkół ponadpodstawowych, gdyż w przypadku szkół podstawowych, gdy nie ma publicznego transportu zbiorowego gmina ma obowiązek zorganizować przewozy szkolne. Szkoły ponadpodstawowe są zwykle zlokalizowane w miastach, co oznacza konieczność podróży między terenem wiejskim a miastem.

Po drugie – do pracy. Co to w rzeczywistości oznacza jest zależne od sytuacji konkretnej osoby. Miejsce pracy może być w granicach danej gminy, np. w urzędzie gminy albo w lokalnym sklepie spożywcym. Statystycznie rzecz biorąc większość miejsc pracy będzie jednak zlokalizowana w trzech kategoriach miejsc. Pierwsze dwie są zbliżone do siebie pod względem liczby pracowników. Są to odpowiednio duże zakłady przemysłowe oraz centra biurowe i handlowe. Różnica jest jedynie w lokalizacji. Zakłady są zwykle na obrzeżach miast albo wręcz na terenie wiejskim, centra biznesowe w obszarach aktywności gospodarczej w granicach miast. Gdziekolwiek jednak obiekty z tych kategorii są zlokalizowane przyciągają do siebie pracowników z dużego obszaru, co oznacza że obsługa komunikacyjna takich zakładów wykracza zatem poza granice gminy, w której mają swoją siedzibę. Ostatnią kategorię stanowią z kolei miejsca skupienia drobnej działalności handlowej i usługowej – a zatem w praktyce obszary centralne miast, ewentualnie poszczególnych dzielnic.

Po trzecie – na zakupy, czy w celu skorzystania z usług. Można powiedzieć, że jest to druga strona przywołanej przed chwilą potrzeby. Pracownicy są potrzebni w punktach handlowych i usługowych, bo są klienci, którzy z tych punktów korzystają. Tak jak pracownicy muszą dojechać do punktów, tak i klienci muszą. Charakter potrzeb transportowych jest taki sam.

Po czwarte – do lekarza. O ile podstawowa opieka zdrowotna jest – co do zasady – dostępna w granicach gmin, to jednak ambulatoryjna opieka specjalistyczna, a tym bardziej szpitale są zlokalizowane w konkretnych miejscach, zwykle jednym w granicach powiatu. Obsługa pacjentów i ich rodzin wymaga zatem przejazdów pomiędzy poszczególnymi gminami – do miejsca, w którym jest zlokalizowany szpital.

Po piąte – do kościoła. W tym przypadku faktycznie wystarczy połączenie w ramach jednej gminy, gdyż sieć parafialna jest gęstsza niż sieć miejscowości gminnych. Tyle tylko, że zaspokojenie tej potrzeby wymaga funkcjonowania komunikacji nie tylko w dni robocze, ale przede wszystkim w niedziele i święta; w dodatku funkcjonowania albo z dostatecznie dużą częstotliwością (nie rzadziej niż co około 1,5 h), albo odpowiednio skorelowanej czasowo z godzinami liturgii w pobliskim kościele.

Okazuje się zatem, że taka elementarna analiza potrzeb transportowych jednoznacznie pokazuje potrzebę wyjeżdżania poza własną gminę – co do zasady do miasta. Innymi słowy – poruszania się w obszarze

Komunikacyjna prawda

Kategoria: Felietony

Opublikowano: poniedziałek, 29, kwiecień 2024 09:55

Grzegorz P. Kubalski

Odsłony: 1617

funkcjonalnym najbliższego ośrodka miejskiego, a w pewnym uproszczeniu – w granicach powiatu. Oczywiście mówimy tutaj o obszarach wykluczenia transportowego, bo w obszarach wielkomiejskich ludzie mogą przeżyć całe życie nie wyjeżdżając z granic swojego miasta. Tyle tylko, że tam komunikacja zbiorowa już istnieje.

Właśnie ze względu na naturalną skalę przestrzenną przemieszczania się najlepsze wyniki w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego poza obszarami metropolitalnymi są tam, gdzie komunikację organizuje powiat albo związek powiatowo-gminny.

Tymczasem w imię niezbyt racjonalnie rozumianej zasady pomocniczości priorytet w pozyskiwaniu środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych został przyznany gminom. Nie miało to znaczenia w warunkach, w których wartość wniosków była wyraźnie niższa niż dostępne środki. Gdy osiągamy moment, w którym tych pieniędzy zaczyna brakować staje się to problemem. Spójny system transportowy obejmujący obszar całego powiatu – albo i kilku ze sobą sąsiadujących – może być pozbawiony dofinansowania na rzecz płacenia za linię komunikacyjną przebiegającą po terenie pojedynczej gminy wiejskiej. Linię, która nie rozwiązuje potrzeb transportowych, a tak właściwie stanowi sposób na obniżenie kosztów gminy w zakresie dowozu dzieci do szkół. Dotychczasowy przewóz zamknięty zostaje zastąpiony przebiegającą w ten sam sposób linią publicznego transportu zbiorowego. Grono pasażerów się nie zmienia. Zmienia się to, że część kosztów jest ponoszona z budżetu państwa.

Rozumiem, że jest to dogodne dla gmin, ale z likwidacją białych plam transportowych nie ma nic wspólnego. Warto o tym pamiętać.