Transport publiczny na terenach wiejskich

Utworzono: wtorek, 09, lipiec 2019 11:42



Nie mają jak dojechać do pracy, urzędu, lekarza. W XXI wieku wykluczenie transportowe to wciąż poważny problem, szczególnie w środkowej części Pomorza Zachodniego. Budowanie dróg pomaga, ale nie wystarcza, bo brakuje publicznego środka transportu. Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego rozpoczął prace nad systemowym rozwiązaniem, które może pomóc usprawnić siatkę połączeń i stworzyć usługę autobusu na żądanie, który dojedzie nawet do najmniejszej wsi.

Powiaty drawski, łobeski i świdwiński, to te obszary w zachodniopomorskiem, gdzie możemy mówić o wykluczeniu komunikacyjnym. Nawet w dni szkolne od 4 do 11% sołectw z tego obszaru nie posiada żadnych usług transportu publicznego. Po godzinie 16.30 ten wskaźnik wzrasta do 45-64%, a w weekendy jest jeszcze trudniej o transport. Bez samochodu nie sposób żyć, a nie każdego stać na własne auto. To dane z raportu Banku Światowego, którego opracowanie zleciła Komisja Europejska w ramach inicjatywy Catching-up Regions. Bruksela chce pomóc regionom w rozwoju, a Pomorze Zachodnie wskazało na kwestie transportowe jako te, których poprawa może przynieść najlepsze efekty.

- Od kilkunastu lat dzięki unijnemu wsparciu, na Pomorzu Zachodnim trwa usprawnianie transportu publicznego. Z myślą o mieszkańcach mocno zainwestowaliśmy w regionalne połączenia kolejowe. Pod tym względem jesteśmy w Polsce liderem, jako pierwsi posiadamy całkowicie zmodernizowaną flotę pociągów regionalnych, pomagamy tworzyć kolej metropolitalną. Mimo to, wciąż naszym wyzwaniem pozostaje wykluczenie transportowe. Ten problem szczególnie dotyka mieszkańców z terenów wiejskich oddalonych od sieci kolejowej. Właśnie dlatego podjęliśmy próbę stworzenia systemowego rozwiązania – wyjaśnia marszałek

Phoca PDF

województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz.

Dziś transport publiczny na terenach wiejskich w Polsce jest rozdrobniony i oparty o komercyjnych przewoźników świadczących usługi na najbardziej opłacalnych trasach, które nie wymagają publicznego dofinansowania (poza zwrotem z tytułu biletów ulgowych). Bilety są drogie (na terenach wiejskich bilet miesięczny kosztuje średnio trzykrotnie więcej niż w Szczecinie), poziom usług niski. Przepisy zapewniają głównie dowóz uczniów do szkół. W latach 2014-2017 długość regionalnych połączeń autobusowych w Polsce zmalała o 30%, a w Zachodniopomorskiem o 40%.

Cyfrowa mapa potrzeb transportowych
W swoim opracowaniu Bank Światowy wskazuje, że władze centralne powinny dostosować prawo w kierunku rozwiązań kompleksowych. Obecnie, wydawanie zezwoleń na usługi transportu publicznego jest w gestii powiatów, gmin i urzędów marszałkowskich. System nie jest skoordynowany, trasy operatorów i rozkłady jazdy pokrywają się. Rozpoczęto więc pracę nad systemem E-moduł, czyli cyfrową mapą potrzeb i usług transportowych. Widać w niej drogi, przystanki, szkoły, urzędy czy placówki ochrony zdrowia, a także wiek, płeć i poziom zatrudnienia mieszkańców gminy oraz informacje o przewoźnikach. System ma skoordynować wydawanie zezwoleń na usługi transportowe, które będą pokrywały większy obszar i zaowocują dobrym rozkładem jazdy, skorelowanym z połączeniami kolejowymi. Pilotażowy system ma być gotowy już lipcu bieżącego roku, i na początek będzie obejmował obszar powiatów drawskiego, łobeskiego, świdwińskiego i kamieńskiego.

Transport na życzenie
Raport Banku Światowego wskazuje, by na tym samym obszarze wykorzystać usługę tzw. transportu na życzenie (ang. demand responsive transport - DRT). Chodzi o mikrobusy i minivany, które obsługują trasy na zasadzie wcześniej rezerwacji telefonicznej lub internetowej. Zaproponowano, by na 4 obszarach umożliwić pilotażowe projekty DRT dowozu do kolei, poprawę dostępności do większych ośrodków i miejscowości, czy przywrócenie usługi transportu autobusowego na terenie, gdzie regularne połączenia zostały zlikwidowane na początku tego roku.

- Chcemy usprawniać politykę transportową w regionie i dążymy do wypracowania modelu odnowienia transportu publicznego na obszarach wiejskich. Z wielką satysfakcją odnotowuję fakt, że problem ten został dostrzeżony również przez Komisję Europejską. Zależy nam, by nasi mieszkańcy nie mieli problemu z dostępem do szkół, urzędów czy opieki zdrowotnej. Na początek chcemy sprawdzić możliwości tam gdzie są największe problemy, w strefie centralnej oraz w powiecie kamieńskim, którego problemy komunikacyjne są związane z sezonem turystycznym i napływającym na Pomorze Zachodnie turystami. To długofalowe działania, ale wierzę, że przyniosą wymierne efekty – wyjaśnia Geblewicz.

Prace nad raportem Banku Światowego trwały od czerwca 2018 r. do czerwca 2019 r. Zadanie było finansowane ze środków Komisji Europejskiej. Wdrożenie pilotażowego projektu leży już po stronie Samorządu Województwa

Phoca PDF

Zachodniopomorskiego, który zdecydował się przystąpić do prac i sfinansować zadanie ze środków własnych oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego w ramach działania 2.1 Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu. Środki pozwolą na rozwinięcie E-modułu, oraz uruchomienie usługi transportu na życzenie w 4 wyznaczonych obszarach. Szacuje się, że pilotażowy projekt będzie kosztował około 1 miliona euro i ma potrwać do 2023 roku i będzie również współfinansowany przez uczestniczące w nim samorządy. Jeśli się sprawdzi, a rozwiązanie zainteresuje inne samorządy, to możliwe będzie objęcie nim całego regionu, a docelowo rozszerzenie doświadczeń na cały kraj.

Źródło: UMWZ

Phoca PDF