

Polska wieś – jak zakończyć erę starych diesli?



AGNIESZKA RAGIN

Kierownik Krajowego Ośrodka Zmian Klimatu, Zastępca Dyrektora IOŚ-PIB ds. Zmian Klimatu i Współpracy Międzynarodowej

Myśląc o zielonej transformacji, większość z nas ma w głowie działania podejmowane przez miasta czy biznes. Zapominamy przy tym nieraz, że aż 40 proc. Polaków mieszka na wsi. Wielu z nich przed wykluczeniem transportowym „chronią” stare, wysokoemisyjne – ale tanie – diesle, pozwalające członkom rodziny komfortowo dostać się do pracy, sklepu czy szkoły. Aby udało nam się z sukcesem wdrożyć Zielony Ład, polska wieś musi przejść elektromobilną – a raczej zeroemisyjną – rewolucję. Może się to jednak okazać wyzwaniem trudniejszym, bardziej czasochłonnym i wymagającym większych nakładów, niż zeroemisyjne miasto. W tej rozgrywce asem w rękawie może się stać renesans transportu zbiorowego. Jak go przeprowadzić?

Wieś to nie tylko rolnictwo

Mówiąc o Europejskim Zielonym Ładzie często podkreślamy, że zawarte w nim strategię zrównoważonego systemu żywnościowego („od pola do stołu”) i ochrony bioróżnorodności to rozwiązania potrzebne terenom wiejskim. Tymczasem pozostałe elementy Zielonego Ładu – zwłaszcza ten, dotyczący zrównoważonej mobilności – to również ważne składniki dobrego przepisu na zeroemisyjną wieś, bez których zielona transformacja po prostu się nie powiedzie. Przeglądając materiały Europejskiej Sieci na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (ENRD), która pracuje obecnie nad Europejskim Zielonym Ładem, można jednak odnieść wrażenie, że kwestia transportu na wsi plasuje się dość daleko za takimi zagadnieniami, jak przechodzenie na czystą energię czy oszczędzanie zasobów wodnych. Wieś jest postrzegana przez pryzmat rolnictwa jako branży i jej problemów (stosowanie pestycydów, zachowanie bioróżnorodności, korzystanie z praktyk poprawiających stan gleb, wody i powietrza). Brakuje natomiast spojrzenia na nią jako na miejsce zamieszkania i funkcjonowania dużej części społeczeństwa.

W opracowaniu ENRD z 2017 r. pt. *Inteligentne wioski i transport na wsi* trafnie podkreśla się, że należy bardzo dokładnie poznać oczekiwania wiejskich społeczności poprzez dialog społeczny, a następnie znaleźć dla nich najlepsze rozwiązania. Jak jednak wiemy z ostatniego raportu Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC), czasu na działanie nie ma zbyt wiele. Tymczasem problemy polskiej wsi dotyczące rozwiązań transportowych – a tym samym odnoszące się do mobilności nisko- i zeroemisyjnej – są znane już od dawna. Można więc pokusić się dziś o stawianie diagnoz i kreślenie recept.

Wykluczenie transportowe wsi

Warto na początek uzmysłowić sobie różnice w położeniu mieszkańca miasta i wsi. Ten pierwszy, jeśli postanowi przyczynić się do łagodzenia skutków zmian klimatu i poprawy jakości powietrza, którym oddycha na co dzień, pojedzie do pracy rowerem, elektryczną hulajnogą lub skorzysta z rozwiniętej sieci transportu zbiorowego. Może wynająć lub kupić elektryczny samochód, który w mieście ma gdzie doładowywać. Może odprowadzić dzieci do szkoły na piechotę lub pojechać z nimi rowerami, korzystając z rozbudowanej sieci ścieżek rowerowych.

Sieci transportu zbiorowego we wsiach czy między wsiami można z dużą dozą delikatności określić mianem niewystarczających. Wielu ekspertów używa dosadniejszych określeń, wspominając o wykluczeniu komunikacyjnym mieszkańców tych obszarów. Z kolei popularny na wsiach środek transportu – rower – wybierany jest z powodu braku alternatywy, a także z pobudek ekonomicznych. Odległości do pokonania są często o wiele większe niż w przypadku miast, przy czym droga nie przypomina bezpiecznej i wygodnej miejskiej ścieżki rowerowej – jest raczej wąskim pasem asfaltu, często dzielonym z dużym ruchem samochodowym. Jazda po niej rowerem nie jest ani przyjemna, ani bezpieczna.

Wieś od dawna boryka się z transportowym wykluczeniem. W ostatnich latach, dzięki spadającym cenom używanych samochodów osobowych o napędzie spalinowym, ten problem został częściowo rozwiązany – lecz nie w sposób optymalny oraz w sprzeczności z celem neutralności klimatycznej. Pojazdy te, choć nie najmłodsze i nieprzyjazne środowisku, umożliwiły mieszkańcom wsi mobilność. Komunikat, że teraz powinni oni – w imię ochrony klimatu – z tych samochodów zrezygnować, przy braku efektywnych kosztowo alternatyw czy mechanizmów finansowo wspierających ten wybór, pozostanie, co zrozumiałe, bez większego odzewu.

“ **Wieś od dawna boryka się z transportowym wykluczeniem. W ostatnich latach, dzięki spadającym cenom używanych samochodów osobowych o napędzie spalinowym, ten problem został częściowo rozwiązany – lecz nie w sposób optymalny oraz w sprzeczności z celem neutralności klimatycznej.**

Skończyć z erą starych diesli

Elektromobilna rewolucja wsi to temat przypominający Yeti – wszyscy o nim słyszeli, jednak nikt go nie widział. Dziś najczęściej wylicza się wyzwania, a nie mówi się o praktycznych rozwiązaniach – gdyż takich, znajdujących się pod ręką i na jej wyciągnięcie, jeszcze niestety nie ma. Choć na rynku dostępne są już dziesiątki modeli samochodów elektrycznych (tzw. EV), sytuacja nie jest jeszcze optymistyczna. Jeden samochód elektryczny może kosztować dużo więcej niż dwa lub trzy używane auta spalinowe łącznie, którymi dziś poruszają się członkowie, często licznej, wiejskiej rodziny. „Elektryk” nie tylko jest za drogi, ale i niewystarczający w odniesieniu do potrzeb wszystkich jej członków, funkcjonujących lub pracujących w różnych miejscach. Dlatego jeden, droższy samochód elektryczny – mimo, że zdecydowanie bardziej ekologiczny – ma małe szanse zagwarantować całej rodzinie mobilność na przynajmniej dotychczasowym poziomie. Jeśli to się nie zmieni, na polskich drogach gminnych i powiatowych jeszcze przez wiele lat będą królować stare diesle, dające się we znaki równie dotkliwie jak stare kotły opałowe w wiejskich domach.

“ **Jeden, droższy samochód elektryczny – mimo, że zdecydowanie bardziej ekologiczny – ma małe szanse zagwarantować całej rodzinie mobilność na przynajmniej dotychczasowym poziomie.**

Pojawia się natomiast realna perspektywa poprawy sytuacji w przypadku maszyn rolniczych – w sprzedaży znajdują się już pierwsze elektryczne ciągniki. Wielu polskich rolników posiada też instalacje fotowoltaiczne na dachach swoich gospodarstw lub rozważa zamontowanie ich w najbliższej przyszłości. Przy większej przystępności cenowej zakupu aut elektrycznych, te same panele słoneczne pomogą rozmnożyć z czasem także liczbę „elektryków” stojących przy domach jednorodzinnych w gminach. Gdy bardziej ekologiczne auta bądź maszyny rolnicze oznaczać będą również bardziej ekonomiczne rozwiązanie dla portfela, stare diesle zaczną znikać z naszych dróg.

#makezbiorkomgreatagain

Problem odejścia od emisyjnych środków transportu na terenach wiejskich mogłoby w dużej mierze rozwiązać odtworzenie – będącej obecnie w stanie zapaści – komunikacji zbiorowej, zwanej „zbiorkomem”. W opinii wielu ekspertów wymagałoby to jednak ogromnych nakładów. Wskazują na to również dane Głównego Urzędu Statystycznego. Długość linii autobusowych na terenach wiejskich co prawda nieznacznie wzrosła (w 2015 r. było ich 13 864 km, a w 2019 r. – 15 883), jednak różnice na poziomie województw są olbrzymie. Lider komunikacji wiejskiej to Wielkopolska, mająca w 2019 r. linie o długości 3 397 km, druga jest Małopolska, która ma ich już „tylko” 1 856 km. Stawkę zamyka opolskie – raptem 225 km linii.

Warto przy tym zaznaczyć, że zgodnie z danymi GUS, w 2019 r. gęstość zaludnienia terenów wiejskich w przypadku Wielkopolski wynosiła 65 osób na km²., a opolskiego niewiele mniej, bo 59. Możemy więc mówić wręcz o „białych plamach” na mapie regionalnego transportu zbiorowego. Popularny w mediach społecznościowych hasztag #makezbiorkomgreatagain (w wolnym tłumaczeniu: „przywróćmy wielkość komunikacji zbiorowej”) pasuje więc do potrzeb komunikacji wiejskiej nawet bardziej niż do miejskiej.

“ **Problem odejścia od emisyjnych środków transportu na terenach wiejskich mogłoby w dużej mierze rozwiązać odtworzenie będącej obecnie w stanie zapaści komunikacji zbiorowej, zwanej „zbiorkomem”.**

Odtworzenie połączeń zbiorowej komunikacji międzymiastowej, nawet opartej na pojazdach spalinowych (co i tak byłoby korzystniejsze niż transport indywidualny), wydaje się więc naturalnym i rozsądnym krokiem. Oprócz pieniędzy (inwestycji), potrzebne jest długofalowe i holistyczne myślenie władz centralnych i samorządowych. Transport publiczny to nie biznes, lecz niezbędna, fundamentalna dla rozwoju gmin usługa publiczna. Korzyści z niej płynące nie pojawią się prędko w bilansie księgowym. Sprawny i przystępny transport zbiorowy w gminie oznacza za to likwidację wykluczenia komunikacyjnego jej mieszkańców, mniejszą emisję dwutlenku węgla, a co za tym idzie – lepsze zdrowie i komfort życia ludzi. To wreszcie możliwość pełniejszego wykorzystania potencjału gospodarczego regionu i istotny czynnik wspierający jego rozwój. Transportowa usługa publiczna powinna być zatem świadczona, nawet jeśli oznaczałoby to dodatkowe nakłady finansowe. Bo to inwestycja w przyszłość regionu.

Dobre praktyki

Coraz częściej takie podejście promują eksperci, wskazując m.in., że komunikacja publiczna na wsi przyczyni się pozytywnie do dezagraryzacji terenów wiejskich. Pojawiają się również konkretne propozycje organizacji regionalnego transportu zbiorowego. Zdaniem wielu z nich, powinna się ona odbywać na poziomie samorządowym (powiatów, gmin), przy czym działania powinna planować ta jednostka samorządu, która

będzie odpowiedzialna za kontraktowanie i finansowanie danej sieci transportowej. W ten sposób uniknie się zarówno tworzenia nierealnych lub niewystarczających planów, jak również braku motywacji do ich realizacji w wypadku, gdyby jeden urząd czy władarz planował, a inny miał ten plan realizować. Z kolei problem połączenia miejscowości położonych blisko siebie, lecz oddzielonych granicą województw, należałoby rozwiązywać zawierając porozumienia samorządowe.

Na to, by to właśnie powiaty skupiły wszystkie nici budowy sieci komunikacji wskazuje m.in. opracowanie Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie i Małopolskiej Szkoły Administracji Publicznej pt. *Transport zbiorowy poza miastami – regres, reformy, rekomendacje* z 2016 r. Proponuje się w nim, by dotować jedynie linie deficytowe – zgodnie z brytyjskim wzorcem uzupełniania sieci transportu komercyjnego, czyli finansowania wyłącznie tych kursów i linii, które są społecznie ważne. Ten wyznacznik każe zastanowić się także nad aspektem ceny za przejazd. Nie może być ona barierą – na podróż komunikacją zbiorową musi być stać także, a może przede wszystkim, uboższych. Musi być też ona obiektywnie bardziej opłacalna niż inny, indywidualny sposób przemieszczania się. Mało kto skorzysta z autobusu, jeśli używając samochodu wyda niewiele więcej, a trasę pokona w dogodnym dla siebie momencie, czyli *de facto* wygodniej. Aby komunikacja zbiorowa była atrakcyjna, musi być tania i dostępna. Ta zasada jest uniwersalna niezależnie od szerokości geograficznej – obrazowym tego przykładem jest przypadek odległej hawajskiej wyspy O’ahu, której mieszkańcy sformułowali właśnie taki postulat, i zostało to uwzględnione w strategii działań *One Climate, One O’ahu 2020-2025*.



Cena za przejazd nie może być barierą – na podróż komunikacją zbiorową musi być stać także, a może przede wszystkim, uboższych.

Przejazd nie może być też jednak darmowy. Jak argumentują autorzy tegorocznego raportu pt. *Przyszłość transportu publicznego* międzynarodowej koalicji miast C40, część osób, które mogą wygodnie pokonać codzienne trasy rowerem lub pieszo, skuszone darmowym transportem porzucają dotychczasowe, zdrowe przyzwyczajenia. W rezultacie bilans zanieczyszczeń się nie poprawia, a obciążenie linii wzrasta. Niewielka opłata byłaby więc dla tych osób ochroną przed „niezdrowym wygodnictwem”.

Nie ma solidarnej transformacji bez zielonej komunikacji

Większość, bo 60 proc. Polaków mieszka w miastach. Miasta są również ogromnymi producentami gazów cieplarnianych, zajmując przy tym stosunkowo niewielkie obszary. Tam tkwi więc, co oczywiste, największy potencjał do powstrzymania antropogenicznej zmiany klimatu. Dlatego tereny miejskie są obecnie głównym polem wytężonych działań mitygacyjnych czy adaptacyjnych. Tyle, że zielona transformacja Polski nie może być inna niż sprawiedliwa. A to oznacza, że o pozostałych 40 proc. Polaków – mieszkających poza miastami – nie wolno zapominać. Wieś można i trzeba transformować, wykorzystując już dostępne rozwiązania, unikając „terapii szokowej”. Pierwszym krokiem może być odtworzenie lokalnych połączeń wspomnianego „zbiorkomu”, z wykorzystaniem instrumentów finansowania transportu publicznego. Oparty na elektromobilnym taborze, powinien stać się on dostępną alternatywą dla mieszkańców wsi oraz impulsem do rozwoju gospodarczego regionów i zielonej transformacji Polski.

O autorce

Agnieszka Ragin – Kierownik Krajowego Ośrodka Zmian Klimatu, Zastępca Dyrektora Instytutu Ochrony Środowiska – Państwowego Instytutu Badawczego ds. Zmian Klimatu i Współpracy Międzynarodowej. Od kilkunastu lat zaangażowana w międzynarodowe projekty wysokiego szczebla. Od 2006 r. zajmuje się m.in. ochroną

środowiska w wymiarze krajowym i unijnym w Kancelarii Prezydenta RP. W latach 2018-2020 pełniła w Ministerstwie Środowiska, a następnie Ministerstwie Klimatu, funkcje kolejno: eksperta, Zastępcy Dyrektora i Dyrektora Biura ds. Prezydencji Konferencji Stron w czasie sprawowania przez Polskę Prezydencji COP24. Odznaczona Brązowym Medalem za Długoletnią Służbę oraz Królewskim Norweskim Orderem Zasługi, Orderem Zasługi Republiki Włoskiej i Orderem Krzyża Ziemi Maryjnej Republiki Estońskiej. Absolwentka Uniwersytetu Warszawskiego, Krajowej Szkoły Administracji Publicznej oraz UIT – The Arctic University of Norway.

Wydawca



Partnerzy



Pomorski Fundusz Rozwoju
sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku



Instytucja Samorządu
Województwa Pomorskiego



Partnerzy numeru

