

Sz.P. Marta Tabaczek

Przewodnicząca Rady Powiatu Lubaczowskiego

Szanowna Pani Przewodnicząca,

Zwracam się z wnioskiem o podjęcie działań mających na celu rozwiązanie problemu wykluczenia transportowego mieszkańców powiatu lubaczowskiego. Brak regularnych połączeń komunikacyjnych wyklucza mieszkańców z dostępu do kluczowych usług i przyczynia się do wyludniania regionu. Poniżej przedstawiam szczegółową analizę obecnej sytuacji.

1. Połączenia transportowe na trasie Rzeszów – Lubaczów

Rzeszów – siedziba województwa podkarpackiego

Lubaczów – siedziba powiatu lubaczowskiego

Stan obecny:

- **PKP:** Istnieje jedno bezpośrednie połączenie kolejowe z Lubaczowa do Rzeszowa (ok. 100 km). Czas przejazdu wynosi około **2 godzin**
- **PKS:** brak bezpośrednich połączeń PKS.
- **Prywatni przewoźnicy:** Na trasie Lubaczów - Rzeszów operują prywatni przewoźnicy, którzy oferują dwa bezpośrednie połączenia z Rzeszowem obsługiwane przez PTS Tomaszów Lubelski, a czas przejazdu wynosi około **2 godzin** (ok. 100 km*).

Podsumowanie: Ograniczenia w dostępności komunikacyjnej wpływają negatywnie na możliwości mieszkańców w zakresie dostępu do usług medycznych, edukacyjnych oraz zawodowych. Utrudnia to także integrację społeczną i zawodową, co może prowadzić do dalszego wyludniania się powiatu.

„Problem wykluczenia transportowego ogranicza na przykład możliwości korzystania z dodatkowej oferty edukacyjnej, a tym samym wpływa na dalsze kształcenie młodych ludzi i ich przyszłą ścieżkę zawodową. Wykluczenie transportowe przekłada się na możliwość podejmowania przez dzieci i młodzież aktywności sportowej czy kulturalnej. Wpływa także na ich zaangażowanie społeczne i obywatelskie, a także ogranicza aktywność w grupach rówieśniczych” – podkreśliła Renata Bem, dyrektor generalna UNICEF Polska.

„Zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży jest różne w różnych dziedzinach życia, relatywnie mniejsze w przypadku edukacji szkolnej i usług podstawowych (jak służba zdrowia), większe w odniesieniu do zajęć dodatkowych, a zdecydowanie najwyższe w przypadku rozrywki oraz kontaktów społecznych” – piszą autorzy raportu z badania: Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce - UNICEF Polska.

Wniosek 1:

Wnoszę o zwiększenie liczby połączeń transportowych Lubaczowa z Rzeszowem oraz utworzenie przewozu do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, w myśl USTAWY z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, DZIAŁ I, Art. 4. 1. podpunkt 25) o brzmieniu:

25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

W związku z rosnącym zapotrzebowaniem na transport między Lubaczowem a Rzeszowem, postuluję zwiększenie liczby połączeń transportowych. Wzrost liczby mieszkańców, rozwój lokalnych przedsiębiorstw oraz potrzeba łatwiejszego dostępu do usług i instytucji znajdujących się w stolicy województwa podkarpackiego, wskazują na konieczność dostosowania oferty komunikacyjnej.

Argumenty:

Zwiększone zapotrzebowanie: Rzeszów jest centrum edukacyjnym, kulturalnym i gospodarczym, co przyciąga mieszkańców Lubaczowa i powiatu w celach zawodowych i edukacyjnych.

Poprawa jakości życia: Ułatwienie dostępu do Rzeszowa przyczyni się do podniesienia standardu życia mieszkańców Lubaczowa i powiatu, umożliwiając im korzystanie z lepszych ofert pracy oraz usług.

Rozwój lokalnej gospodarki: Zwiększona liczba połączeń może stymulować rozwój lokalnych przedsiębiorstw poprzez łatwiejszy dostęp do rynków i klientów w Rzeszowie.

Zrównoważony transport: Więcej połączeń transportowych sprzyja promowaniu transportu publicznego jako alternatywy dla samochodów osobowych, co jest korzystne dla środowiska.

Propozycje działań:

Wprowadzenie dodatkowych kursów autobusowych i kolejowych w szczytowych godzinach porannych i popołudniowych.

Rozważenie wprowadzenia szybkich połączeń bezpośrednich, które skrócą czas podróży.

Współpraca z lokalnymi przewoźnikami w celu opracowania elastycznych rozkładów jazdy.

Zwiększenie liczby połączeń transportowych między Lubaczowem a Rzeszowem przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców oraz wzrostu gospodarczego regionu.

2. Połączenia komunikacyjne z siedzib gmin powiatu lubaczowskiego do Lubaczowa oraz czas przejazdu do Rzeszowa

Stan obecny:

- **Gmina Stary Dzików:** Stary Dzików – Lubaczów ok. 30 minut. Połączenie Stary Dzików – Rzeszów z przesiadkami przez Lubaczów i Jarosław. Czas przejazdu wynosi około **3 godzin i 10 minut** (ok. **115 km***).
- **Gmina Narol:** Czas przejazdu Narol – Lubaczów ok. 40 minut. Połączenie Narol – Rzeszów przez Jarosław wynosi około **2 godzin i 30 minut** (ok. **130 km***), bezpośredni.
- **Gmina Cieszanów:** Czas przejazdu Cieszanów – Lubaczów ok. 10 minut. Połączenie Cieszanów – Rzeszów przez Jarosław wynosi około **2 godzin i 6 minut** (ok. **110 km***), bezpośredni.
- **Gmina Oleszyce:** Czas przejazdu Oleszyce – Lubaczów ok. 7 minut. Połączenie Oleszyce – Rzeszów przez Jarosław wynosi około **1 godzina i 45 minut** (ok. **90 km***), bezpośredni.

- **Gmina Wielkie Oczy:** Czas przejazdu Wielkie Oczy – Lubaczów wynosi około 30 minut. Połączenie Wielkie Oczy – Rzeszów wynosi około **3 godziny i 30 minut** (ok. **120 km***), z 2 przesiadkami.
- **Gmina Horyniec-Zdrój:** Czas przejazdu PKP wynosi około **2 godziny i 15 minut** (ok. **120 km***), bezpośrednio.

Podsumowanie: Brak bezpośrednich połączeń i długie czasy przejazdu sprawiają, że mieszkańcy mają ograniczony dostęp do kluczowych usług. Dotyka to przede wszystkim osoby starsze i młodzież. Brak dostępu do opieki medycznej, edukacji i urzędów prowadzi do wyludniania powiatu lubaczowskiego.

Wniosek 2:

Wnoszę o rozbudowę siatki połączeń wewnątrz powiatu i zwiększenie ich częstotliwości, szczególnie między mniejszymi miejscowościami a Lubaczowem. Ułatwi to mieszkańcom dostęp do urzędów, szkół oraz szpitali. Brak odpowiednich połączeń prowadzi do wykluczenia transportowego, które najbardziej dotyka osoby starsze oraz młodzież.

Połączenia z siedzibami gmin do Lubaczowa

Wykluczenie transportowe dotyka zwłaszcza miejscowości peryferyjne, takie jak Cewków, Huta Różaniecka, Prusie czy Skolin, gdzie brak jest regularnych połączeń komunikacyjnych, a czas przejazdu do Lubaczowa i dalej do Rzeszowa jest wyjątkowo długi.

3. Połączenia komunikacyjne pomiędzy miejscowościami gminnymi a siedzibami gmin oraz Lubaczowem

Stan obecny: W wielu miejscowościach w powiecie lubaczowskim brakuje regularnych połączeń komunikacyjnych z siedzibami gmin oraz Lubaczowem. To wykluczenie transportowe dotyka szczególnie mniejszych miejscowości, które nie mają dostępu do komunikacji. Poniżej przedstawiam różne przykłady, w tym najgorzej skomunikowane miejscowości oraz najszybszy przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego do Rzeszowa:

- **Cewków (gmina Stary Dzików):** Czas przejazdu do Rzeszowa wynosi około **3 godzin i 10 minut** (ok. **120 km**) z 2 przesiadkami.
- **Huta Różaniecka (gmina Narol):** Brak połączeń komunikacyjnych – wykluczenie transportowe. Po uprzednim dostaniu się do najbliższej miejscowości Rudy Różanieckiej, czas przejazdu do Rzeszowa wynosi około **3 godzin** (ok. **130 km**) z 1 lub 2 przesiadkami.
- **Werchrata (gmina Horyniec-Zdrój):** Czas przejazdu PKP do Rzeszowa wynosi około **2 godziny i 40 minut** (ok. **130 km**), bezpośrednio.
- **Prusie (gmina Horyniec-Zdrój):** Brak połączeń komunikacyjnych – wykluczenie transportowe.
- **Skolin (gmina Wielkie Oczy):** Czas przejazdu do Rzeszowa wynosi około **3 godziny i 40 minut** (ok. **130 km**) z 2 przesiadkami.
- **Żmijowiska (gmina Wielkie Oczy):** Brak połączeń komunikacyjnych – wykluczenie transportowe.

Wniosek 3:

Postuluję opracowanie kompleksowej strategii mającej na celu zwiększenie dostępności transportowej dla wszystkich mieszkańców powiatu lubaczowskiego, ze szczególnym uwzględnieniem mniejszych miejscowości, które są obecnie najbardziej dotknięte wykluczeniem komunikacyjnym. Brak regularnych połączeń transportowych nie tylko wpływa negatywnie na jakość życia mieszkańców, ale także przyczynia się do wyludniania regionu, ogranicza rozwój gospodarczy oraz osłabia integrację społeczną. Dodatkowo, brak odpowiedniego transportu uniemożliwia wielu mieszkańcom dostęp do kluczowych usług, takich jak

opieka zdrowotna, edukacja czy urzędy, dostępnych w większych miastach, co pogłębia marginalizację małych miejscowości.

Podsumowując, problem wykluczenia transportowego w powiecie lubaczowskim jest istotnym wyzwaniem, które wymaga szybkiego i skutecznego rozwiązania. Zwiększenie liczby połączeń – zarówno na trasie Lubaczów-Rzeszów, jak i wewnątrz powiatu – znacząco poprawiłoby jakość życia mieszkańców, ułatwiło dostęp do niezbędnych usług oraz pomogło zahamować proces wyludniania regionu. Wprowadzenie dodatkowych kursów autobusowych oraz kolejowych, zwłaszcza w godzinach szczytu, stanowiłoby krok w stronę zrównoważonego rozwoju powiatu.

Podsumowanie: Brak połączeń pomiędzy mniejszymi miejscowościami a siedzibami gmin oraz Lubaczowem prowadzi do wykluczenia społecznego i utrudnia dostęp do usług. W szczególności osoby starsze, dzieci i młodzież są odcięci od edukacji, pracy oraz służby zdrowia. Sytuacja ta wpływa na migrację ludności, zwłaszcza młodych, którzy szukają lepszego dostępu do usług w większych miastach.

Wnioski

1. Zwiększenie liczby połączeń na trasie Lubaczów-Rzeszów jest kluczowe, aby zapobiec dalszemu wykluczeniu transportowemu. Bezpośrednie połączenia, bez przesiadek, poprawiłyby dostęp mieszkańców do usług zdrowotnych, edukacyjnych oraz instytucji publicznych w Rzeszowie.
2. Rozwój połączeń lokalnych między siedzibami gmin a Lubaczowem jest konieczny, aby mieszkańcy mieli łatwiejszy dostęp do urzędów, szkół i szpitali. Wykluczenie transportowe zniechęca mieszkańców do osiedlania się w regionie, co prowadzi do wyludniania powiatu lubaczowskiego.
3. Wsparcie dla lokalnych przewoźników oraz inicjatywy związane z tworzeniem nowych linii komunikacyjnych mogłyby przyczynić się do poprawy sytuacji transportowej w powiecie. Należy zwrócić uwagę na zapotrzebowanie mieszkańców i dostosować ofertę transportową do ich potrzeb, aby zatrzymać wyludnianie się regionu.

Z powierzeniem
Pawła Głaz

* Rozbieżności w podawanych kilometrażach tras między połączeniami PKP, PKS i prywatnych przewoźników mogą wynikać z kilku czynników:

1. **Różne trasy i przystanki:** Zazwyczaj długość trasy wskazywana przez PKP (Polskie Koleje Państwowe) jest mierzona według najkrótszej, najbardziej bezpośredniej drogi między dwoma punktami. W przeciwieństwie do tego, autobusy PKS oraz prywatni przewoźnicy mogą mieć dodatkowe przystanki, co zwiększa całkowitą długość trasy. Na przykład, jeśli autobusy zatrzymują się w kilku mniejszych miejscowościach przed dotarciem do celu, to podróż staje się dłuższa.
2. **Uwarunkowania geograficzne i infrastrukturalne:** Wiele linii autobusowych nie jest tak bezpośrednich jak linie kolejowe. Mogą one być zmuszone do korzystania z mniej bezpośrednich tras w związku z infrastrukturą drogową, co również wpływa na wydłużenie trasy. Takie sytuacje są powszechne w regionach wiejskich, gdzie infrastruktura transportowa jest mniej rozwinięta.
3. **Ruch i warunki drogowe:** Czasami długość trasy podawana przez różne środki transportu może również odzwierciedlać warunki drogowe, takie jak objazdy, roboty drogowe czy korki, które mogą wpływać na czas przejazdu. W przypadku transportu kolejowego te czynniki mają mniejszy wpływ, ponieważ pociągi mają z góry ustalone trasy.
4. **Normy pomiaru kilometrów:** Istnieją różnice w tym, jak różne firmy mierzą odległość. PKP może używać bardziej bezpośrednich tras, podczas gdy PKS i prywatni przewoźnicy mogą stosować system pomiaru, który uwzględnia wszystkie przystanki i objazdy.

Dla przykładu, w trasie Lubaczów-Rzeszów, wydłużenie trasy z 100 km do 120 km może wynikać z konieczności zbaczania z trasy głównej w celu obsługi przystanków lub z powodu wyboru trasy przez dany środek transportu, który jest mniej bezpośredni.

Warto zwrócić uwagę, że te różnice są istotne z punktu widzenia planowania transportu publicznego oraz optymalizacji połączeń, aby zapewnić mieszkańcom wygodniejsze i szybsze podróżowanie. Dla dokładniejszego obrazu sytuacji zaleca się konsultację z lokalnymi przewoźnikami i ich rozkładami jazdy.

Źródło:

Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF, *Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce. Raport z badań*, Warszawa 2024.

<https://samorzad.pap.pl/kategoria/materialy-partnerskie-i-promocyjne/raport-unicef-polska-co-szostemu-polskiemu>

<https://samorzad.pap.pl/kategoria/materialy-partnerskie-i-promocyjne/debata-unicef-polska-usprawnienie-dzialania-transport>

KLUCZOWE STATYSTYKI Z RAPORTU

Stowarzyszenie Polski Komitet Narodowy UNICEF, *Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce. Raport z badań*, Warszawa 2024.

1. 14% dzieci i młodzieży w wieku 12-19 lat w Polsce jest zagrożonych wykluczeniem transportowym.

Oznacza to brak jakiegokolwiek transportu publicznego w miejscowości zamieszkania lub zbyt niską częstotliwość kursowania (rzadziej niż raz na godzinę).

2. 30% badanych dzieci i młodzieży uważa, że w ich miejscu zamieszkania dostęp do komunikacji publicznej jest problemem.

3. 42% respondentów zagrożonych wykluczeniem transportowym ma słaby dostęp do infrastruktury społecznej (usługi w zakresie rozrywki, kultury, dodatkowych zajęć).

4. Co dziesiąta osoba zagrożona wykluczeniem transportowym nie posiada w gospodarstwie domowym samochodu, co może oznaczać realne fizyczne odcięcie od podstawowych usług, a w konsekwencji drastyczne pogorszenie jej sytuacji społecznej.

5. Pomoc sąsiedzka i rodzicielska jest dużo powszechniejsza wśród dzieci zagrożonych wykluczeniem transportowym. Samochodem innych osób niż rodzice dojeżdża do szkoły aż 17% badanych z tej grupy (wśród niezagrażonych odsetek ten wynosi tylko 7%).

6. Problemy z dojazdem mają duży wpływ na kontakty z rówieśnikami.

Co drugi badany doświadczył sytuacji, w której nie mógł wziąć udziału w spotkaniu ze względu na problemy transportowe, w tym 19% – wiele razy. Jednocześnie niemal 30% dzieci i młodzieży ma poczucie, że gdyby nie kwestia dojazdów, ich relacje ze znajomymi byłyby lepsze. Taki problem częściej dotyka mieszkańców wsi i małych miast oraz uczniów szkół ponadpodstawowych.

Wśród dzieci i młodzieży zagrożonej wykluczeniem transportowym aż 66% nie mogło uczestniczyć w spotkaniach ze znajomymi, a niemal połowa dostrzega negatywny wpływ wykluczenia transportowego na relacje z rówieśnikami.

7. 44% uczniów szkół średnich podczas wybierania szkoły ponadpodstawowej kierowało się tym, czy istnieją dogodne połączenia transportem zbiorowym do placówki (dla 16% był to kluczowy czynnik). **21% deklaruje, że wybrałoby inną szkołę, gdyby nie problemy transportowe.** Odsetek ten jest większy wśród dziewcząt.

8. Blisko dwóch na trzech badanych przynajmniej raz w tygodniu korzysta z transportu zbiorowego, w tym niemal połowa – codziennie lub prawie codziennie (48%). Z kolei **15% respondentów nie jeździ wcale środkami komunikacji publicznej.**

9. **Zagrożenie wykluczeniem transportowym dzieci i młodzieży jest różne w różnych dziedzinach życia,** relatywnie mniejsze w przypadku edukacji szkolnej i usług podstawowych (jak służba zdrowia), większe w odniesieniu do zajęć dodatkowych, a zdecydowanie **najwyższe w przypadku rozrywki oraz kontaktów społecznych.**

10. Transport zbiorowy jest jednym z częściej wykorzystywanych sposobów dotarcia do szkół – korzysta z niego łącznie 32% badanych, a dla 25% jest to wiodący sposób. Wyżej w zestawieniu znalazły się samochód rodziców/ opiekunów oraz dojsie piechotą. Dziewczeta częściej korzystają z transportu publicznego niż chłopcy.

11. **Plan zdobycia prawa jazdy wydaje się być kluczowa strategią** na poprawę sytuacji transportowej zarówno wśród chłopców, jak i dziewcząt.

12. Co czwarty badany przyznaje, że świadomie wybiera środki transportu zbiorowego, kierując się **dobrem środowiska** (23%).

Metodologia – udział szkół w badaniu

Czas realizacji: Wrzesień 2024 r.

Jednostka badania: Uczniowie szkół podstawowych (klasy: VI-VIII) i ponadpodstawowych – dzieci i młodzież szkolna w wieku 12-19 lat.

Wielkość próby: Próba ogólnopolska N=2468

Uczniowie szkół podstawowych: N=1038;

Uczniowie szkół ponadpodstawowych: N=1430

Próba dodatkowa – powiaty peryferyjne N=1001

Uczniowie szkół podstawowych: N=429;

Uczniowie szkół ponadpodstawowych: N=572

Miejsce badania: Szkoły publiczne z terenu Polski

Technika badawcza: Badanie zrealizowane metodą internetowych standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganym komputerowo (CAWI).

Ankieta została przekazana do wylosowanych szkół. Kwestionariusze były wypełniane w warunkach ankiety audytoryjnej.

Liczba szkół z próby ogólnopolskiej, które wzięły udział w badaniu, w podziale na regiony:

PÓŁNOCNY

7 SZKÓŁ

MAZOWIECKIE

7 SZKÓŁ

PÓŁNOCNO-ZACHODNI

6 SZKÓŁ

POŁUDNIOWO-ZACHODNI

4 SZKOŁY

POŁUDNIOWY

5 SZKÓŁ

CENTRALNY

6 SZKÓŁ

WSCHODNI
7 SZKÓŁ