

Temat Tygodnia

Autobusy oglądam tylko NA ZDJĘCIACH

Na początku wakacji spółka Arriva zlikwiduje połączenia autobusowe na Podkarpaciu. Odcięte od świata zostaną m.in. Ustrzyki Górne. Brak dostępu do transportu publicznego przy jednoczesnym braku samochodu często spycha ludzi **na margines społeczeństwa**. A problem dotyka nie tylko Podkarpacia.

| Andrzej Berezowski |





Fot. T. Gutry

Monika mieszka w Solince, w drewnianym domu, pomalowanym

na żółty kolor. Pokazuje mi czarno-białe zdjęcie. Na nim mąż Moniki, kierowca, stoi na tle autobusu z Jelcza, popularnego ogórka. – Kiedyś autobus parkował na noc przed domem, bo mąż pierwszy kurs zaczynał właśnie tutaj. Dziś autobus oglądam tylko na zdjęciu – mówi. Istotnie, we wsi transport publiczny nie istnieje. Według danych GUS pomiędzy rokiem 2003 a 2015 w Polsce liczba regularnych, krajowych połączeń autobusowych zmniejszyła się o 12 tysięcy, a długość linii o ponad 482 tys. km. W tym samym okresie długość eksploatowanych linii kolejowych zmalała o 1 434 km (6,94 proc.).

Napinam 6 kilometrów do Ruskiego Brodu

We wsi Huciska w gminie Przysucha na rubieżach województwa mazowieckiego jest trzydzieści domów. Połowa nie jest na stałe zamieszкана. – Ludzie wracają do domów w lecie, by pomieszkać w rodzinnych stronach – mówi „Tygodnikowi Solidarność” sołtys Sławomir Adamczyk. Na co dzień mieszkają w Warszawie, Radomiu, Dęblinie. Żadnemu z przewoźników operujących w regionie nie opłaca się przyjechać do wsi, aby zabrać nielicznych mieszkających tu na co dzień pasażerów. Nie dojeżdża tu ani jeden autobus czy bus. – Mieszkańcy nauczyli się sobie jakoś radzić. W okresie szkolnym zabierają się gimbusem, który zawozi dzieci do szkoły, po południu razem >

z dziećmi wracają. Osoby bez samochodu często korzystają z pomocy sąsiadów, którzy samochód mają. I tak to działa – mówi Adamczyk.

Ten sam problem mają inne sołectwa. Do Głębokiej Drogi, Długiej Brzeziny również nie dojeżdża żaden autobus, a przez Ruski Bród, miejscowość przy drodze nr 749, przejeżdża jeden bus dziennie. Takich wsi jest w Polsce o wiele, wiele więcej. W regionie Bieszczad sołectwa Kiełczawa, Roztoki Dolne, Stężnica, Żerdenka, Rybne, Solinka, Bystre, Strzebowska, Muczne, Skorodne i Tarnawa Niżna nie mają nawet przystanków autobusowych lub są one w fatalnym stanie. Nikt nie dba o nie, bo nie są potrzebne. Żaden autobus się tu nie zatrzymuje. Według danych Instytutu Wsi i Rolnictwa PAN do ponad 20 proc. sołectw w Polsce nie dociera jakikolwiek transport publiczny.

Łapanie stopa czy prośnienie sąsiada o podwózkę jest popularnym w Polsce rozwiązaniem radzenia sobie z tym problemem, ale nie zawsze skutecznym. Na jednym z for internetowych toczy się dyskusja, jak odmówić sąsiadowi, gdy ten prosi o podwiezienie. „Po dzisiejszej akcji wyciągnięcia mnie z łóżka i dyspozycji natychmiastowego podwiezienia, miarka się przebrała. (...) Kto ma samochód, ten wie, że darmowe podwózki to kasa (nie tylko benzyna), czas, energia kierowcy. Gdyby były tu taksówki, nie miałabym kłopotu i odmawiałabym, ale nie ma” – pisze jedna z użytkowniczek. Inni radzą, żeby wymówić się kacem: „Powiedz,

że wczoraj miałaś imprezę i nie możesz dziś prowadzić”. Użytkowniczka odpowiada, że nie może się tak tłumaczyć, bowiem wszyscy we wsi

wiedzą, że nie pije. „Nie jest problemem, gdy mam kogoś podwieźć przy tzw. okazji, ale ile powinnam policzyć za transport ekstra?” – pyta. Odpowiada jej inna użytkowniczka: „Moja mama korzysta czasem z uprzejmości sąsiada, który podwozi ją do lekarza, jeśli już nie ma jak jechać komunikacją, z którą z roku na rok jest gorzej. Ale płaci mu za to! Na pewno taniej niż za taksów-

kę. Wiem, że ostatnio za ok. 50 km (w obie strony) zapłaciła 40 zł”. Czasem trudno znaleźć sąsiada, który podwiezie samochodem. – Gdy nikt nie ma czasu, napinam 6 km do Ruskiego Brodu na piechotę, a jak jest lepsza pogoda, to na rowerku – mówi mieszkanka wsi Huciska, Stanisław.

pojazd. Kiedy mu się udało, skomentował manewr: właśnie wyprzedziłyśmy auto 500+. Istotnie, wypłata świadczenia spowodowała wzrost liczby zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych. Przeciwnicy świadczenia przedstawiają to jako dowód, że program jest pozbawiony sensu i sprzyja przejadaniu pieniędzy. „Coraz więcej samochodów na polskich drogach ma naklejki informujące o państwowym sponsorze” – pisze Paweł Kalisz na łamach „Na Temat”. Jednak osoby kpiące sobie z zakupu aut zapominają, że samochód dla mieszkańców małych miejscowości przestał być dobrem luksusowym, a stał się niezbędnym i jedynym środkiem transportu, pozwalającym przemieścić się z miejsca na miejsce. – W dobie zapaści transportu publicznego samochód stał się artykułem pierwszej potrzeby. Ludzie kupują samochody, aby móc normalnie funkcjonować. W tym, że świadczenie 500+ przeterminują na zakup samochodu, nie ma nic złego – zwraca uwagę burmistrz miasta i gminy Końskie Krzysztof Obratański.

Ale to wymuszone posiadanie samochodu. Osoby mało zarabiające

LUDZIE KUPUJĄ SAMOCHODY, ABY MÓC NORMALNIE FUNKCJONOWAĆ, A NIE Z POWODU MIŁOŚCI DO LUKSUSU.

WEDŁUG DANYCH INSTYTUTU WSI I ROLNICTWA PAN DO PONAD 20 PROC. SOŁECTW W POLSCE NIE DOCIERA JAKIKOLWIEK TRANSPORT PUBLICZNY.

Samochód 500+

Jechałem z kolegą dobrym samochodem po jednopasmowej drodze krajowej. Kolega przed dłuższy czas próbował wyprzedzić znacznie wolniej jadący, nie najmłodszy już

są zmuszone do zakupu pojazdu, bo ich potrzeby transportowe nie mogą być zaspokojone przez transport publiczny ani żaden inny. Paweł Żmuda-Trzebiatowski z Politechniki Poznańskiej w materiale przesłanym

Miasta, które znikną

Brak dobrych połączeń transportowych i komunikacji publicznej jest jednym z powodów umierania miast. Raport „Niepotrzebny region. Wykluczenie transportowe Małopolski Wschodniej”, przygotowany przez ekspertów z Klubu Jagiellońskiego na zlecenie Elżbiety Borowskiej, postanki Kukiz'15, wskazuje, że liczba mieszkańców Nowego Sącza z 84 tys. osób spadnie w 2030 roku do 78 tys., a w roku do 67 tys., a zatem w ciągu dwudziestu lat miasto może zmniejszyć się o 11 tys. mieszkańców.

Problem dotyka wielu innych miejscowości. Wymierają m.in. Ząbkowice. „Puste uliczki na ząbkowickim rynku, witryny sklepowe brudne i ochlapane przez błoto, kryjące puste wnętrza. Wynajmę lokal lub sprzedam, to najczęstszy komunikat, jaki można spotkać w niegdyś świetnie prosperujących punktach handlowych. Ząbkowice Śląskie przemieniają się w miasto – widmo” – pisze lokalny portal.

„Tygodnikowi” wskazuje, że jednym z podstawowych powodów, dla których Polacy uruchamiają samochód, jest obok edukacji i zakupów dojazd do pracy.

Prawo jazdy stało się dobrem pierwszej potrzeby, ale nie wszyscy mogą je posiadać. – Jestem osobą niepełnosprawną i nie mogę samodzielnie prowadzić pojazdu – mówi Stanisław. Co z osobami starszymi, chorymi, biednymi czy dziećmi, które nie mają prawa jazdy?

Jeśli zadzwonisz po karetkę, urodzisz w domu

Osoby z małych miejscowości odciętych od świata, bo nie dojeżdża tam transport publiczny, są narażone na tzw. wykluczenie transportowe, które może przerodzić się w wykluczenie społeczne. – Osoba dotknięta wykluczeniem transportowym ma trudności w nawiązaniu kontaktów oraz uczestniczeniu w codziennych aktywnościach danej grupy społecznej, zwłaszcza poza jej miejscem zamieszkania. Rzadziej korzysta z obiektów użyteczności publicznej czy oferty kulturalnej.

Wykluczenie transportowe może prowadzić do spadku na margines społeczny – mówi dr inż. Marcin Kiciński z Politechniki Poznańskiej. Naukowiec wskazuje, że wykluczenie przyczynia się do trwałego bezrobocia osób, którym nie opłaca się podjąć pracy w odległych miejscach. – Jeśli transport publiczny nie jest realizowany na obszarze gminy, jakkolwiek zmiana sytuacji społecznej nie jest możliwa – mówi.

Na istotną korelację między bezrobociem a wykluczeniem transportowym zwracają uwagę autorzy opracowania „Szanse i bariery aktywizacji zawodowej osób chronicznie bezrobotnych”. „Mobilność sprawia, że szanse zatrudnienia po utracie pracy wzrastają, a brak popytu

na pracę może być skompensowany rozwojem regionu sąsiedniego. Na mobilność wpływ ma rozwój infrastruktury i usług transportowych. A zatem zmniejszenie dostępu do komunikacji publicznej (ograniczenie liczby pociągów czy lokalnych autobusów dawnego PKS, częściowo zrekompensowane przez małe firmy transportowe) może być uznane za barierę polepszenia sytuacji na lokalnych rynkach pracy” – piszą Arkadiusz Karwacki, Paweł Kubicki i Anna Ruzik-Sierdzińska z SGH.

Wykluczenie transportowe często skutkuje również niskimi dochodami, słabym wykształceniem, złymi warunkami mieszkaniowymi oraz kłopotami ze zdrowiem. Co mają robić osoby chore, gdy autobus nie zawiezie ich do szpitala lub przychodni, a sąsiad nie ma czasu? Teoretycznie w takich sytuacjach powinny wezwać transport medyczny lub lekarza. Takie działania

w praktyce mogą okazać się jednak nieskuteczne. Na forum Babyonline użytkowniczka podpisana jako Michelle32, zadaje pytanie: „Będę samotną mamą, a w miejscowości, w której mieszkam, nie mam rodziny. Do szpitala mam 30-40 min. jazdy autem. Czy po odejściu wód płodowych będę w stanie sama dojechać (kierować) autem do mojego szpitala na poród?

WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE SKUTKUJE: NISKIMI DOCHODAMI, SŁABYM WYKSZTAŁCENIEM, KŁOPOTAMI ZE ZDROWIEM.

Taksówka lub znajomi do mojej wsi jechaliby pół godziny, a potem drugie tyle z powrotem do miasta, do szpitala. Dlatego chciałam się dowiedzieć, czy fizycznie dam >

radę dojechać do szpitala samodzielnie”. W odpowiedzi inne użytkowniczki forum odpowiadają, że należy w takiej sytuacji wezwać karetkę lub poprosić sąsiada o pomoc. Ale Teresa 211186 jest innego zdania: „Nam na szkole rodzenia położna wprost powiedziała że jeśli któraś z ciężarnych wpadnie na pomysł, by dzwonić po karetkę, gdy już poczuje, że zaczyna się poród, lepiej żeby dzwoniła po taksówkę, bo urodzi w domu”.

Samorządy nie angażują się

Marcin Kiciński jest zdania, że wprowadzanie bezpłatnego transportu ma wpływ na zmniejszenie wykluczenia społecznego, ułatwiając m.in. dojazd do pracy, kontakt z kulturą i korzystanie z obiektów publicznych. Jednak samorządy, które zgodnie z zapisami ustawy są odpowiedzialne za zapewnienie transportu publicznego, nie angażują się zbyt w organizację dobrze funkcjonującego publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców. Do takich wniosków doszła Najwyższa Izba Kontroli. W raporcie z 2016 roku NIK twierdzi, że samorządy na ogół ograniczały się do administrowania publicznym transportem, co polegało na wyda-



Dla wielu osób, zwłaszcza mających problemy

ze wzrokiem,

rozkłady jazdy są nieczytelne.

zowych, choć był to ich obowiązek. Marcin Kiciński uważa, że przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak świadomości wagi transportu

busem – mówi. Problemem są też koszty i kompetencje urzędników. – Osoba odpowiedzialna za transport publiczny w gminie musi znać problematykę transportu, przepisy, znać się na organizacji przetargów. Gminom często brakuje tak wykwalifikowanych osób – uważa Kiciński. Zwraca też uwagę na pewien paradoks: gminy potrafią dowieźć dzieci do szkół gimbusami, ale często nie potrafią zorganizować transportu publicznego.

NIK zwraca uwagę, że obok braku pieniędzy powodem niewielkiego zaangażowania w transport publiczny jest słabość prawodawstwa. O ile rozporządzenie UE dopuszcza możliwość przyznawania przewoźnikom działającym na określonych liniach tzw. prawa wyłącznego (czyli prawa

W 2016 R. WOJEWÓDZKIE INSPEKTORATY TRANSPORTU DROGOWEGO SKONTROLOWAŁY 492 POJAZDY. 49 Z NICH BYŁO NIESPRAWNYCH.

waniu zezwoleń i określania miejsc postawienia przystanków. Połowa skontrolowanych samorządów nie badała lokalnych potrzeb przewo-

zbiorowego w mniejszych gminach. – Często wśród władz lokalnych panuje przekonanie, że jakoś to będzie i jakaś firma będzie zawsze jeździć



umożliwiającego wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej przez jednego przewoźnika), co pozwala na bardziej masowy charakter usług transportowych, ale jednocześnie wzrost cen biletów, o tyle polskie prawo tego nie dopuszcza.

Kto potrafi rozszyfrować rozkład jazdy?

Dla wielu osób, zwłaszcza mających problemy ze wzrokiem, rozkłady jazdy są nieczytelne. – Wielkość czcionek, jaką zastosowano do wydrukowania rozkładów, jest zbyt mała i osoby o słabszym wzroku mają problemy z odczytaniem informacji. Poza tym wieczorami na wielu przystankach trudno cokolwiek przeczytać – mówiła podczas jednej

z sesji bielskiej rady miejskiej radna Agnieszka Gorgoń-Komor. Problem jest powszechny, ale nie jedyny. NIK wskazuje, że w 2016 r. więcej niż połowa samorządów nie realizowała obowiązku udostępniania pasażerom informacji na temat funkcjonującego publicznego transportu zbiorowego. Na stronach internetowych urzędów nie zamieszczano danych o przebiegu linii komunikacyjnych, rozkładów jazdy czy informacji o przewoźnikach.

Problemem od lat nierozwiązywalnym jest również to, że przewoźnicy nie honorują biletów okresowych zakupionych u konkurencji. Prawo ze względów bezpieczeństwa zakazuje także zatrzymywania się na żądanie pasażera poza przystankami

autobusowymi, co sprawia, że część miejscowości leżących na trasie linii autobusowych pozbawionych jest dostępu do transportu publicznego.

Ubóstwo transportowe w Wielkiej Brytanii

Nie tylko Polska ma problem z wykluczeniem transportowym. Dokładne badania prowadzone w Wielkiej Brytanii wskazały, że 42 proc. brytyjskiej populacji nie mogło prowadzić samochodu lub nie posiadało prawa jazdy, prawie 2/3 beneficjentów zasiłków socjalnych lub zasiłków dla bezrobotnych nie miało dostępu do samochodu lub prawa jazdy. Jednocześnie bilety w transporcie publicznym są drogie, a sieć połączeń niewystarczająca. Powoduje to, że 20 proc. bezrobotnych stwierdziło, iż barierą w uzyskaniu pracy jest właśnie transport. W Wielkiej Brytanii właściciele samochodów należący do grupy 20 proc. najgorzej zarabiających wydają na możliwość korzystania z tych pojazdów 25 proc. budżetu domowego.

GMINY POTRAFIĄ DOWIEŹĆ DZIECI DO SZKÓŁ, NIE POTRAFIĄ ZORGANIZOWAĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO.

Co zrobić?

– Przede wszystkim lokalni władarze muszą mieć świadomość wagi problemu i spojrzeć na zagadnienie całościowo – twierdzi Kiciński. NIK wnioskuje do Prezesa Rady Ministrów o zainicjowanie zmian art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, uprawniających samorządy do przyznawania prawa wyłącznego. Sołtys Sławomir Adamczyk ma nadzieję,

że o transport publiczny zechcą się troszczyć władze centralne. Na rozwiązania w obrębie samorządów już nie liczy. **S**