

My, Pasażerowie!

20 proc. sołectw w Polsce jest odciętych od świata. Nie dociera do nich jakikolwiek transport publiczny. Do wielu pozostałych – tylko dwa autobusy dziennie. Z badań Szkoły Głównej Handlowej wynika, że od momentu wstąpienia Polski do UE liczba usług realizowanych w komunikacji publicznej poza miastami spadła aż o 40 proc.

Autor: Rafał Górski*



Fot. Patryk Ogorzałek, Agencja Gazeta

Dla ponad pół miliona Polek i Polaków dotarcie do pracy, szkoły czy lekarza jest codziennym wyzwaniem. Mniej regularnie dotyczy to kilku milionów osób. Czy to jest problem? Dla zwykłych ludzi – tak. Dla elit, widocznie nie. One autobusami nie jeżdżą. Od 2009 roku nie mamy porządnej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która zapewniałaby dostęp w każdej miejscowości do publicznego transportu drogowego lub kolejowego.

Kto zyskuje na obecnym modelu?

Sytuacja drogowego transportu poza miastami jest zła i stale się pogarsza. Wciąż dochodzi do likwidacji pojedynczych kursów oraz połączeń, upadają kolejni przewoźnicy o długich tradycjach (np. PKS Krosno). Jednocześnie z roku na rok wzrastają dopłaty budżetowe. Te do przejazdów ulgowych w komunikacji autobusowej w latach 2008–2015 zwiększyły się z 527 do 643 mln zł rocznie. Zatem strona publiczna płaci coraz więcej, natomiast obywatele – potencjalni i aktualni pasażerowie – dostają coraz mniej. W zamian za te pieniądze sektor publiczny nie ma nawet możliwości wymagania minimalnych standardów jakościowych ponad te wynikające z przepisów prawa. Spadek liczby przewoźników skutkuje również coraz mniejszą ilością pracy dla przewoźników i kierowców.

Można zatem z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że system, w którym samorządy nie mają narzędzi regulacji, jest nieskuteczny i wymaga zmiany. – Obecny model, zderegulowany, oparty na dopłatach do ulg ustawowych dla każdego chętnego, ma zasadniczo tylko jednego beneficjenta. Są nim małe firmy operujące na pojedynczych, rentownych liniach, a dzięki dopłatom do ulg ustawowych linie te stają się rentowne jeszcze bardziej. W takiej skali rzeczywiście można robić biznes, nie patrząc na to, że wokół połączenia zamierają. Z punktu widzenia takiego przewoźnika rzeczywiście należałoby postulować zamykanie rynku i ograniczanie konkurencji. Tylko że nie ma to sensu społecznego. Takie zjawisko jest zresztą znane od lat w teorii regulacji, określane spijaniem śmietanki, czyli wybieraniem najbardziej lukratywnych kawałków rynku bez względu na resz-

tę – mówi dr Michał Wolański z SGH, ekspert współpracujący z Instytutem Spraw Obywatelskich.

Tymczasem pasażerowie listy piszą

„My, niżej podpisani, zwracamy się z prośbą o przywrócenie autobusów. Szczególnym powodem cieszył się kurs o godzinie 20.00, gdyż był on często dla wielu z nas ostatnią możliwością powrotu z miasta do miejsca zamieszkania. Prosimy również o niezawieszanie kursu o godzinie 11.15, który także może zostać zawieszony, a którym wiele osób dojeżdżało do miejsca pracy czy nauki. Dla setek mieszkańców gminy oba te kursy autobusowe są jedynym środ-

w Senacie pojawił się druk nr 208 – nowela miała całkowicie zmienić zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt był bardzo korzystny dla małych przewoźników minibusowych, a jednocześnie utrudniał regulację rynku przez samorządy i działanie dużych podmiotów, np. PKS-ów. Pod drukiem nr 208 podpisało się trzynastu senatorów. Jednak w lipcu 2016 roku, z niewyjaśnionych do dziś powodów, czterech senatorów swoje poparcie wycofało. W rezultacie projekt trafił do parlamentarnego kosza. 5 września 2016 roku mutacja projektu senackiego nieoczekiwanie powróciła jako projekt rządowy, pod numerem UD126. Jego zapisami moc-



Obecny model, zderegulowany, oparty na dopłatach do ulg ustawowych dla każdego chętnego, ma zasadniczo tylko jednego beneficjenta. Są nim małe firmy operujące na pojedynczych, rentownych liniach, a dzięki dopłatom do ulg ustawowych linie te stają się rentowne jeszcze bardziej.

kiem komunikacji, dzięki któremu mogą dostać się codziennie do pracy czy szkoły. Nie każdego stać na posiadanie własnego środka transportu, a nie zawsze znajdzie się ktoś, z kim możemy wracać po pracy do domu, zwłaszcza wieczorną porą. W załączniku przesyłam listę osób, które podpisały powyższe podanie z naszej miejscowości i kilka podpisów osób z pobliskiej wioski”.

To fragment apelu do jednego z przewoźników autobusowych pod szyldem PKS. Co państwo na to? Mnie gotuje się krew.

Nowelizacja ustawy na zakrętach

W Ministerstwie Infrastruktury od 2010 roku (!) trwają prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. 17 czerwca 2016 r.

no jednak zaniepokoiły się samorządy różnych szczebli. Zaprotestowały m.in. Związek Miast Polskich oraz Związek Powiatów Polskich. Co nowe uregulowania prawne oznaczałyby w praktyce?

– Podam przykład. Funkcjonowanie sześciu par kursów dziennie komercyjnego przewoźnika minibusowego spod szpitala w Pabianicach do Łodzi wykluczałoby finansowanie na tej trasie przewoźników użyteczności publicznej przez samorządy Pabianic, Ksawerowa i Łodzi. Nie szkodzi, że dziś takie przewozy funkcjonują, jest to linia tramwajowa nr 41, z której korzysta około 15 tys. pasażerów dziennie. Komercyjny przewoźnik minibusowy przewozi zaś... 150 osób dziennie. Podobnych przypadków w kraju jest dużo – zauważa Marcin Gromadzki z Public Transport Consulting.

Rządowy projekt zakładał bowiem ochronę interesu prywatnych przewoźników, kosztem zwykłych pasażerów.

Niespodziewanie 28 lutego 2017 r. wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmít przedstawił kolejny projekt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na szczęście ten projekt dbał już o interes pasażera. Ale co z tego, skoro we wrześniu wiceminister Szmít podał się do dymisji, a termin przygotowania zapowiadanej dużej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przesunięto na przyszły rok.

Piszemy do ministra

12 czerwca 2017 r. Instytut Spraw Obywatelskich oraz Fundacja Pro Kolej wysłały do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka Manifest „My, Pasażerowie”, poparty m.in. przez Kongres Ruchów Miejskich. Do dziś nie otrzymały odpowiedzi.

Czego domagamy się w tym manifestcie? Po pierwsze, likwidacji białych plam transportowych. Polacy chętnie korzystają z komunikacji publicznej, ale na obszarach wiejskich coraz więcej z nich takiej możliwości nie ma. Chcemy systemu transportowego, który mieszkańcy każdego sołectwa umożliwi dojazd do pracy, szkoły średniej, urzędu i przychodni. To jest możliwe, gdyż już teraz praktycznie z każdego sołectwa realizowane są przewozy zamknięte do szkół podstawowych i gimnazjów.

Po drugie, chcemy powszechnej dostępności dobrej jakości transportu. Podróż z wózkiem inwalidzkim lub dziecącym na terenach wiejskich to ogromne wyzwanie, zaś ostatni autobus do wielu miejscowości przyjeżdża przed godz. 16, co uniemożliwia powrót z pracy. Chcemy transportu przyjaznego dla osób niepełnosprawnych oraz rodziców z dziećmi i dobrej częstotliwości kursów na terenach wiejskich. To również jest możliwe, gdyby tylko 10 proc. środków unijnych na transport publiczny i kolej przeznaczyć na autobusy poza miastami. Każdy powiat mógłby dostawać co roku po 6–7 małych, nowoczesnych i tanich w utrzymaniu autobusów! Co roku wydajemy ok. 10 miliardów złotych na projekty unijne w transporcie publicznym i na kolei, ale spośród kilku tysięcy przewoźni-

ków autobusowych i busowych mniej niż 10 realizowało projekty unijne dotyczące zakupu taboru autobusowego dla komunikacji publicznej. Wciąż tylko śladowa ilość kursów transportu publicznego poza miastami realizowana jest autobusami niskopodłogowymi, podczas gdy w miastach jest to już ok. 90 proc.

Po trzecie, chcemy wspólnych biletów i dobrej informacji. W gąszczu taryf i dziwnych rozkładów jazdy odnajdują się tylko miejscowi. Chcemy możliwości dowiedzenia się w jednym miejscu o rozkładach jazdy wszystkich środków transportu w Polsce oraz wspólnych biletów obowiązujących we wszystkich środkach transportu na te-

do udostępniania przewozów szkolnych pasażerom. Obecnie samorządy są odpowiedzialne za organizację komunikacji, ale nie mogą narzucić przewoźnikom busowym określonych rozkładów jazdy ani standardów jakości. Finansowanie budżetowe przewozów uzależnione jest od liczby sprzedanych biletów ulgowych.

Po piąte, chcemy przejęcia przez samorząd odpowiedzialności za transport publiczny. Obywatele domagający się lepszej komunikacji są odsyłani od starosty do wójta i odwrotnie. Odpowiedzialność za komunikację publiczną jest dziś rozmyta pomiędzy gminami, powiatami i województwami. Chcemy jasnego określenia mini-



Polacy chętnie korzystają z komunikacji publicznej, ale na obszarach wiejskich coraz więcej z nich takiej możliwości nie ma. *Potrzeba systemu transportowego, który mieszkańcy każdej wsi umożliwi dojazd do pracy, szkoły średniej, urzędu i przychodni. To jest możliwe, gdyż już teraz praktycznie z każdego sołectwa realizowane są przewozy zamknięte do szkół podstawowych i gimnazjów.*

renie danej gminy lub powiatu. To jest możliwe i działa na przykład w Czechach. Obecnie ani GUS, ani samorządy nie mają pełnych danych dotyczących tego, gdzie i kiedy kursują autobusy. Takich danych nie mają również pasażerowie, zwłaszcza przyjezdni, np. turyści. Absurdem z punktu widzenia pasażera jest fakt, że na terenach wiejskich każdy przewoźnik posiada odrębną taryfę, zaś bilety miesięczne ważne są tylko u określonego przewoźnika, na określonej trasie.

Po czwarte, chcemy narzucić dla samorządów wspierających transport. Dziś są one pozostawione same sobie z zadaniem organizacji komunikacji. Rząd powinien wspierać je w zakupie nowych autobusów (ze środków unijnych), planowaniu sieci transportowych oraz zamawianiu przewozów – ale wsparcie powinno zależeć od jakości organizowanego transportu. Samorządy powinny być też zachęcane

małych standardów obsługi komunikacyjnej, których mieszkańcy mogliby wymagać od samorządu. To jest możliwe i działa chociażby w przypadku przewozów szkolnych – to konkretna gmina odpowiada za dowóz dzieci do szkoły, jeśli odległość z domu przekracza określoną liczbę kilometrów.

Co dalej?

Będziemy nagłaśniać temat wykluczenia transportowego w debacie publicznej. Szukamy sojuszników. Proszę wszystkich ludzi dobrej woli o wsparcie kampanii obywatelskiej „My, Pasażerowie!”. Zastanawiamy się nad podjęciem wyzwania napisania obywatelskiego projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawy, która likwidowałaby problem wykluczenia transportowego. ■

** społecznik, prezes Instytutu Spraw Obywatelskich*