

Do długiej listy ustaw zawetowanych przez Prezydenta dołączyła niedawno nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Słuchając argumentów przemawiających za taką decyzją trudno rozstrzygnąć czy weto jest wynikiem głębokiej nieznajomości realiów, doraźną kalkulacją polityczną obliczoną na krótkoterminowe zyski polityczne, czy po prostu profilaktycznym blokowaniem wszystkiego, co mogłoby okazać się sukcesem rządu. Pewne jest natomiast jedno: na pewno nie przyczyni się do budowy przywołanego przez Prezydenta „transportu dostępnego dla mieszkańców małych miast i polskiej wsi”.

Jakie więc argumenty znalazł Prezydent?

Najpierw pochylił się nad problemami przedsiębiorstw przewozowych, dla których maksymalny okres pięciu lat zawierania umów miałby być okresem zbyt krótkim. W ten sposób Prezydent pokazał konsekwencję, bo poprzednio zawetował ustawę przewidującą trzy lata jako maksymalną długość umowy. Faktycznie, okres trzyletni był okresem zbyt krótkim, bo jest krótszy niż połowa okresu amortyzacji zakupu nowego autobusu – wiązał się zatem ze zbyt dużym ryzykiem gospodarczym. Faktycznie, obecna ustawa przewiduje hojnie dziesięć lat jako okres maksymalny – tyle tylko, że w praktyce nie jest on tak często stosowany. Głównie w małych gminach, które obecny stan prawny uznały za doskonałą okazję zmniejszenia swoich kosztów związanych z obowiązkiem ustawowym zapewnienia dowozu dzieci do szkół – a zatem w zakresie, który z punktu widzenia likwidacji białych plam był całkowicie neutralny. Pięcioletni okres był zatem całkiem racjonalny, zwłaszcza że uchwalona ustawa zawierała coś więcej niż skrócenie okresu trwania umowy. Drastycznie zwiększała rynek wprowadzając standardy dostępności transportowej, a zatem zmniejszała ryzyko pozostania z niezamortyzowanym autobusem.

Najciekawszym argumentem Prezydenta przeciwko podpisaniu ustawy była zmiana kolejności przyznawania środków z obecnego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (czyli niedoszłego Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu). Zdaniem Prezydenta jest to niedopuszczalne, gdyż gminy są najbliżej mieszkańców i najlepiej wiedzą, gdzie potrzebny jest autobus. Słusznie, tyle tylko że jest to typowy przykład wyciągnięcia błędnego wniosku ze skądinąd słusznych przesłanek – a wszystko poprzez nieumiejętność prawidłowego wnioskowania. Tak, gminy są najbliżej mieszkańców. Z tej też przyczyny stanowią podstawową jednostkę samorządu terytorialnego. Tak, gminy najlepiej wiedzą, gdzie mieszkają ludzie potrzebujący transportu. Żadna z tych przesłanek nie oznacza jednak, że gmina ma organizować publiczny transport zbiorowy. To wynika z potrzeb transportowych, a te – co do zasady – odbywają się w granicach obszaru funkcjonalnego miasta, a zatem w relacji między wsiami a obsługującym je pod względem usług publicznych miastem. Przy organizowaniu transportu przez miasta i miasteczka ich mieszkańcy spokojnie dadzą sobie radę. A w gminie wiejskiej? Czy młodzież dojedzie do szkoły ponadpodstawowej? Czy bezrobotny bez problemu dotrze do powiatowego urzędu pracy? Czy senior dotrze do przychodni specjalistycznej? Odpowiedź na te wszystkie pytania brzmi: NIE. Nie, bo wszystkie punkty docelowe są położone poza granicą gminy, więc gmina sama transportu tam nie zorganizuje. Prezydentowi najwyraźniej zabrakło wyobraźni, aby sobie to uświadomić przed podjęciem decyzji o nie podpisywaniu ustawy.

Trzeci argument był po prostu kuriozalny. Było nim zastrzeżenie wobec pomysłu zastępowania regularnych autobusów „przejazdem na żądanie” realizowanym samochodem osobowym – gdyż przy takich przejazdach nie zagwarantowano ustawowych ulg dla seniorów, uczniów czy osób z niepełnosprawnościami. Biorąc pod uwagę zawarte w ustawie ograniczenia dotyczące obszarów, na których przejazd na żądanie mógłby być realizowany trudno mówić o jakimkolwiek „zastępowaniu”

regularnych autobusów. Po prostu na tych obszarach żadnego autobusu nie ma. I powiedzmy sobie wprost – nie będzie.

Sam jestem zwolennikiem tworzenia sprawnego systemu publicznego transportu zbiorowego. Tyle tylko, że o ile w ramach tego systemu jesteśmy w stanie połączyć regularnym transportem poszczególne wsi to nie jesteśmy w stanie dotrzeć w ten sposób do każdej kolonii, czy przysiółka. Nie jesteśmy w stanie ze względów ekonomicznych, ale nie tylko.

Pomimo pewnych doświadczeń z pojazdami autonomicznymi autobusy komunikacji zbiorowej dalej potrzebują kierowców. A tych brakuje. Są już miejsca w Polsce, gdzie kursy się nie odbywają – nie dlatego, że brakuje autobusu, czy pieniędzy na paliwo do autobusu. Nie odbywają się, gdyż kierowca zachorował, a nie ma kim go zastąpić. Przypominam, że nie wystarczy tu prawo jazdy kategorii B.

Obsługa terenów peryferyjnych transportem na żądanie jest zatem jedynym sposobem ich komunikacyjnego włączenia. Opowiadanie o tym jak to nowe rozwiązanie przewidziane w zawetowanym projekcie zaszkodzi istniejącym liniom komunikacyjnym jest poruszaniem się w świecie urojeń. Urojeń o tyle szkodliwych, że uderzających w dostępność komunikacyjną.

Młodzież i seniorzy owszem będą mieli uprawnienie do ulgowych przejazdów – tyle że tylko teoretyczną. Bo nie będzie jeździło nic, w czym z tego uprawnienia mogliby skorzystać.