Po pandemii trzeba koniecznie odbudować zaufanie do transportu publicznego – wywiad z Adrianem Furgalskim

Kategoria: Wywiady
Opublikowano: piątek, 18, luty 2022 12:28
Małgorzata Orłowska
Odsłony: 1449

Pandemia mocno wpłynęła na sytuację w zbiorowym transporcie publicznym. Nie tylko z powodu obaw przed zakażeniem, ale też przez naukę i pracę zdalną. Poza odbudowaniem zaufania do publicznego transportu, konieczne są też zmiany w prawie. „Brakuje cały czas jednak systemu, nowej ustawy o zbiorowym transporcie publicznym" – przyznaje Adrian Furgalski, Prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Za nami niemal dwa lata pandemii. Jak oceniłby Pan po tym czasie kondycję transportu publicznego w Polsce? Co zaliczyłby Pan do jego największych bolączek?

Najbardziej boli mnie utrata zaufania do transportu publicznego wynikająca z obaw o bezpieczeństwo sanitarne. Nigdzie na świecie nie było i nie ma dowodów na to, że pociąg czy autobus miejski to istotne ogniska zarażeń, ale lekceważenie przez część osób choćby obowiązku noszenia maseczki zachęciło inną część do powrotu do korzystania z własnego samochodu. Oczywiście rok 2021 był lepszy frekwencyjnie niż 2020, ale na kolei – bo całościowych danych dotyczących transportu miejskiego jeszcze nie ma – dobrnęliśmy do 73 proc. liczby pasażerów sprzed pandemii. Wycofanie się wielu dotychczasowych klientów z zakupu biletów przyczyniło się do konieczności pokrycia przez samorządy większego deficytu niż dotychczas. Teraz zaś mamy kolejną plagę w postaci wysokiej inflacji, presji płacowej czy dramatycznego wzrostu cen prądu. W wielu miastach mamy już za sobą podwyżki cen biletów i choć nadal taniej jest poruszać się komunikacją publiczną to psychologicznie wielu Polaków tym bardziej przywiąże się do własnych czterech kółek. Odbudowa zaufania staje się więc tym pilniejszym, ale i droższym wyzwaniem.

Czy zmienił się też w jakiś sposób model podróżowania ludzi?

Pomijając już wspomniany powrót wielu osób do własnego samochodu, a widzimy to po poziomie ruchu i na drogach krajowych i na drogach miejskich, gdzie zatłoczenie jest wyższe niż w 2019 roku, przede wszystkim zmalało zapotrzebowanie na przemieszczanie się. Mieliśmy oczywiście takie czy inne formuły lockdownów gdzie po prostu na skutek zakazów cele naszych podróży stały się niedostępne, ale najszersze znaczenie miała nauka i praca zdalna. O ile dzieciaki zaraz wrócą do szkolnych ławek o tyle model pracy hybrydowej będzie miał zastosowanie szersze i już z nami zostanie. Jaka będzie skala tego zjawiska? Zobaczymy. Na pewno mylili się ci, którzy wieszczyli puste biura, ale biura wypełniane pracownikami na zmianę to jak najbardziej realny scenariusz. Może jeszcze pocieszające jest to, że w czasie pandemii mocno wzrosła sprzedaż rowerów, więc nie każdy uciekł z tramwaju do samochodu.

Jak ocenia Pan rządowe wsparcie dla przewozów autobusowych? Jak wyglądałby Pana zdaniem optymalny model publicznego transportu zbiorowego – autobusowego dla Polski powiatowej?

Oczywiście dobrze się stało, że w ogóle ktoś pomyślał o instrumencie wsparcia tego typu przewozów, bo wcześniej mówiło się, że to sfera działania samorządu i państwu nic do tego. Zapisy prawne są jednak na tyle nieostre, że wiele gmin odsuwało od siebie ten obowiązek, a wiele zwyczajnie nie było go w stanie udźwignąć finansowo. Fundusz powoli się rozkręca. W 2019 roku 1228 linii komunikacyjnych dofinansowano kwotą 10 mln zł. W 2020 to już było 2834 linii i kwota 140 mln zł. W 2021 roku 4081 linii i 435 mln, a szacunki na rok bieżący mówią o 4920 liniach komunikacyjnych i dofinansowaniu kwotą 550 mln zł. Oczywiście dobrze, że zwiększono także do 3 zł kwotę dopłaty do wkm. Brakuje cały czas jednak systemu, nowej ustawy o zbiorowym transporcie publicznym. Nie może to być jednak przeregulowanie, z jakim mieliśmy do czynienia w poprzednich wersjach, jakieś sztuczne wyznaczanie z poziomu Warszawy, ile linii o jakim stopniu rentowności miałoby wchodzić do pakietów przetargowych.

Phoca PDF

Docelowo zrezygnowałbym z rozmaitych funduszy centralnych, dopłat do biletów ulgowych zapisywanych w budżecie państwa na rzecz wzrostu udziału w podatkach i integracji taryfowo – biletowej na obszarze metropolii, choć nie tylko tam. Taki ruch podatkowy w odniesieniu do finansowania kolejowych przewozów regionalnych bardzo szybko przyniósł przecież zauważalną poprawę, a nadanie części połączeń autobusowych charakteru dowozowego do stacji kolejowych aż się prosi o pilne wdrożenie.

Na jakim kraju w tej dziedzinie Polska może się wzorować i dlaczego?

Z wielu krajów można brać sprawdzone wzorce. Żeby nie szukać daleko, Czesi jeżdżą koleją 10 razy częściej niż Polacy. Oczywiście to mniejszy kraj i miał mniejsze problemy przy przechodzeniu z gospodarki ręcznie sterowanej na wolnorynkową, ale z drugiej strony nie bał się przykładowo otwarcia połączeń kolejowych na działania konkurencji. Nie pakuje ciężkich pieniędzy w modernizację lokalnych linii kolejowych do parametrów, które dla tego typu ruchu w ogóle nie są tam potrzebne i nie puszcza na nie ciężkich składów wagonów dwa razy w ciągu doby, ale lekkie i częste autobusy szynowe. Mamy aktywne działania władz lokalnych, które organizują komunikację autobusową i integrują ją z komunikacją kolejową. System jest mniej skomplikowany, nie ma także tylu różnych poziomów organizowania poszczególnych rodzajów transportu.

Jak ocenia Pan rządowe programy mające na celu wsparcie transportu i infrastruktury, czyli Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg i Kolej Plus?

Doceniam to, że państwo mocniej postanowiło wspierać samorządy, bo te, nawet korzystając z przypisanych im środków unijnych, mają wykraczające ponad ich możliwości potrzeby w tym zakresie. Dość wspomnieć, że zaległości w modernizacji dróg samorządowych oceniane były kilka lat temu na ok. 100 mld zł. Dziś, właśnie dzięki pomocy z poziomu centralnego, ta liczba z pewnością się zmniejszyła. Ważne, że w okresie pandemii i dużych wydatków przeznaczanych w ramach tarcz na ratowanie gospodarki, nie było cięć w programach infrastrukturalnych. Przeciwnie, do RFRD dosypano dodatkowe blisko 4 mld zł. i poszerzono krąg beneficjentów oraz możliwych do sfinansowania zadań. To ważne wsparcie dla firm lokalnych. Zainteresowanie naborem do Programu Kolej Plus także przerosło najśmielsze oczekiwania i jestem przekonany, że program będzie wydłużony czasowo i wzmocniony dodatkowymi środkami. Moim zdaniem istnieją tu dwa problemy. Po pierwsze, mamy dziś dużo wyższe ceny materiałów budowlanych i koszty robocizny, a to może sprawić, że część zainteresowanych samorządów może stanąć przed dylematem, czy i skąd wziąć dodatkowe, brakujące pieniądze. Po drugie, sprawy nie ułatwiają PKP PLK, które często przesadzają z kosztorysami inwestycji. Koncept modernizacji fragmentu linii przebiegającego m.in. przez Mikołajki i Mrągowo początkowo wyceniano na 530 mln zł. Teraz to już 851 mln zł. Samorządu na to nie stać, zwłaszcza wobec planów uruchomienia raptem 3 par pociągów na dobę. Trzy lata temu PKP PLK wyremontowały inny odcinek linii nr 223 za 19 mln zł., co w przeliczeniu na jeden kilometr dawało pięciokrotnie niższe koszty.

Czy w Polsce problemem rzeczywiście jest niedobór środków na publiczny transport zbiorowy, czy może raczej niezbyt dobrze sprecyzowane prawo w tym zakresie?

Odpowiedź jest złożona. Są oczywiście różne samorządy i różne ich potrzeby finansowe odnośnie do infrastruktury i transportu, których same nie są w stanie zaspokoić. Nie brakuje pieniędzy na drogi krajowe, ale w sytuacji, gdy zamrożone są środki unijne w ramach KPO, inwestycje kolejowe wpadają w dołek między perspektywami finansowymi UE, a w odniesieniu do dróg premier ogłasza nowy program o

Phoca PDF

wartości blisko 300 mld zł., gdzie podstawą finansowania będą źródła krajowe. Kolej też często jest przedmiotem krytyki, że modernizuje za wolno, albo tam, gdzie taka potrzeba jest dyskusyjna, jak choćby na fragmencie linii z Poznania do Warszawy. Mamy oczywiście problemy z potencjałem niektórych wykonawców, z przedłużającymi się terminami wydania decyzji administracyjnych, z brakami kadrowymi choćby w nadzorze budowlanym, z deficytem pracowników na budowach. Wydaje mi się, że prawo przeszkadza już stosunkowo najmniej, choć oczywiście nigdy nie jest tak, że nie można czegoś zoptymalizować w tym zakresie. Częściej jednak narzekam na brak myślenia w dłuższej perspektywie, na kolejowy „niedasizm" i brak odwagi w podejmowaniu decyzji.

Czy doczekamy się (a jeśli Pana zdaniem tak, to kiedy) w Polsce sieci dróg na poziomie zachodnioeuropejskim?

O tak, spokojnie. Już dziś nie jest źle, zwłaszcza wobec faktu sklejania w całość kolejnych odcinków dróg ekspresowych. Tutaj akurat mamy niezły postęp. 8000 km dróg najwyższych kategorii przewiduje docelowo rozporządzenie Rady Ministrów, w tym 2100 km autostrad. Na dziś możemy korzystać już z 4625 km, w tym 1754 km autostrad. 1275 nowoczesnych dróg jest w budowie. Jestem przekonany, że w okolicy roku 2025 będziemy mieć ukończony podstawowy szkielet dróg, tych najbardziej potrzebnych biorąc pod uwagę natężenie ruchu. Z pewną satysfakcją dzisiaj przekracza się granicę niemiecko–polską, gdzie ponad połowa autostrad naszego zachodniego sąsiada się sypie i wymaga pilnych remontów. To też lekcja dla nas, jak ważne są środki na utrzymanie wybudowanej infrastruktury, aby przy rosnącym natężeniu ruchu nie popełnić niemieckiego błędu.

Phoca PDF