Jak obywatele zostawiani są sami sobie ze swoimi problemami komunikacyjnymi
Karol Trammer, „Z Biegiem Szyn”
(tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 50, listopad-grudzień 2010)
http://zbs.net.pl/

12 października pod Nowym Miastem nad Pilicą w powiecie grójeckim – na drodze wojewódzkiej 707 do Rawy Mazowieckiej – doszło do czołowego zderzenia busa z



ciężarówką. W wypadku zginęło 18 osób. Wszystkie ofiary to pasażerowie dostawczego Volkswagena Transportera, zarejestrowanego do przewozu tylko sześciu osób. Ci, dla których nie starczyło miejsc w fotelach, jechali siedząc na wstawionych do furgonetki pniach. W ten sposób mieszkańcy oddalonej 25 km od miejsca wypadku Drzewicy oraz okolicznych wsi dojeżdżali do pracy w sadach w rejonie Grójca.

Sami sobie

Jan Guz, przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, po tragicznym wypadku wystosował list do premiera Donalda Tuska:
„Za tę tragedię odpowiada pośrednio również rząd i jego instytucje. Osoby, które zginęły w Nowym Mieście nad Pilicą, jadąc do pracy stłoczone w niewielkiej furgonetce, mogłoby żyć, gdyby nie były zmuszone biedą i złymi standardami pracy do podróżowania w takich warunkach. (…) Walka z bezrobociem w Polsce nie istnieje. Obywatele pozostawieni są sami sobie, często z braku środków do życia decydują się na zajęcia nie tylko uwłaczające ludzkiej godności, ale i niebezpieczne z punktu widzenia ich zdrowia i życia. (…) W obliczu tej tragedii OPZZ apeluje do Pana Premiera o refleksję nad brakiem działań rządu w zakresie walki z bezrobociem, o zwiększenie środków na aktywne formy przeciwdziałania bezrobociu, w tym wydatków na szkolenia, prace interwencyjne, roboty publiczne, prace społecznie użyteczne, wyposażenie i doposażenie stanowisk pracy oraz szybszy wzrost płacy minimalnej”

28 osób w dziewięcioosobowym busie

Tragiczny wypadek – a przede wszystkim warunki, w jakich mieszkańcy Drzewicy i okolic jechali do dorywczej pracy – nie tylko pokazał, jak zarabia się na życie w Polsce powiatowej, ale również zwrócił uwagę opinii publicznej na stan transportu w wielu regionach kraju. Niestety potwierdziło się, że są w Polsce obszary, na których nie tylko bardzo trudno o zdobycie pracy, ale równocześnie trudno o bezpieczny, regularny i dobrze zorganizowany transport, którym możnaby szybko dojechać do miejsc, gdzie praca jest.

Już po zdarzeniu pod Nowym Miastem nad Pilicą ujawnione zostały kolejne przypadki drastycznie przepełnionych busów. Przypadki te całe szczęście nie miały tak tragicznego finału jak w powiecie grójeckim.

13 października – a więc zaledwie dzień po katastrofie pod Nowym Miastem – policja zatrzymała 31-osobowy mały autobus, którym z Kielc do Kakonina podróżowało aż 58 osób. „Policjanci z kieleckiej drogówki wracający z pracy na miejscu kolizji w Napękowie zauważyli, jak przez Cedzynę jedzie bus, tak zatłoczony, że pasażerowie praktycznie leżeli na szybach" – opisywał zdarzenie kielecki dziennik „Echo Dnia".

14 października w podkarpackim Przeworsku zatrzymany został przepełniony bus, którym z Rzeszowa do Przemyśla podróżowało 10 osób ponad dopuszczalny limit. Jak poinformowała policja, tydzień wcześniej ten sam kierowca został zatrzymany za takie samo przewinienie przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Kilka dni później, 18 października, policjanci zatrzymali w Jarocinie na Podkarpaciu dziewięcioosobowy mikrobus Mercedes Sprinter, którym podróżowało aż 28 osób: 26 uczniów, opiekunka oraz prowadząca pojazd. W ten sposób po skończonych lekcjach rozwożono uczniów do domów. Oto jak wygląda transportowa codzienność w wielu częściach Polski.

Peryferie w centrum Polski

Okolice liczącej 4 tys. mieszkańców Drzewicy to przykład peryferii wewnętrznej – choć położonej w centrum Polski, na pograniczu województw łódzkiego i mazowieckiego, to borykającej się z problemami bezrobocia oraz słabej dostępności komunikacyjnej.

Powiat opoczyński, w którym leży Drzewica, to – według danych Głównego Urzędu Statystycznego z lipca 2010 r. – jeden z trzech powiatów w województwie łódzkim dotkniętych najwyższą stopą bezrobocia.

Sytuacja na rynku pracy w Drzewicy i okolicach ściśle powiązana jest z fabryką sztućców Gerlach, która w szczytowym okresie zatrudniała 4 tys. pracowników, dając pracę całym rodzinom. Drzewicki Gerlach – po przeprowadzonych w 2009 r. kolejnych już zwolnieniach grupowych – zatrudnia jedynie około 200 osób.

W Drzewicy trudno dziś nie tylko o pracę, ale także o dojazd do miast, gdzie pracy jest więcej. Z Drzewicy do Łodzi, a więc do stolicy województwa, odjeżdżają zaledwie dwa pociągi dziennie: o godz. 5.40 i 8.49. Kolejową ofertę przewozową dopełniają jeszcze cztery pociągi dziennie do Radomia (wyruszające z Drzewicy o godz. 5.39, 6.32, 14.00 i 18.16). Tymczasem jeszcze w połowie lat 90. – oprócz regionalnych połączeń do Łodzi, Koluszek, Tomaszowa Mazowieckiego i Radomia – przez Drzewicę kursowały pociągi pospieszne, którymi bez przesiadek można było dojechać Lublina, Poznania, Szczecina czy Rzeszowa.

Wyspy bez kolei

W wyniku cięć sieci kolejowej w Polsce powstały ogromne wyspy, do których kolej całkowicie

przestała docierać. Największa taka wyspa ciągnie się wzdłuż doliny Wisły od rogatek Krakowa aż po okolice Radomia. Ten pozbawiony dostępu do pociągów pasażerskich zwarty obszar obejmuje 11 powiatów (proszowicki, dąbrowski, kazimierski, mielecki, buski, staszowski, sandomierski, opatowski, opolski, lipski, zwoleński) leżących na terenie pięciu województw: małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego, lubelskiego oraz mazowieckiego. Na tej największej wyspie bez kolei – zajmującej powierzchnię liczącą prawie 7,9 tys. km2 – mieszka 689 tys. osób! Kolejną dużą wyspę bez kolei tworzy sześć powiatów na Roztoczu (biłgorajski, hrubieszowski, janowski, tomaszowski, zamojski, Zamość), które łącznie tworzą obszar o powierzchni ponad 7,2 tys. km2, zamieszkiwany przez 480 tys. osób. W sumie ponad 3,1 mln Polaków mieszka w powiatach, do których nie da dojechać się koleją.

Daleko od szosy

Również coraz gorzej jest z regularnymi połączeniami autobusowymi. Od przedsiębiorstw PKS oczekuje się bowiem funkcjonowania bez publicznego dofinansowania. W efekcie przewoźnicy ci wycofują się z nierentownych tras do mniejszych miejscowości, w których często autobus PKS stanowił jedyne okno na świat.

Mieszkańcy ze swoimi potrzebami komunikacyjnymi zostawiani są sami sobie: – Mamy kłopoty z wydostaniem się z Suliszowic, a później z dotarciem do domów. Musimy liczyć na pomoc sąsiadów mających samochody, kiedy musimy coś załatwić w mieście – skarżyła się mieszkanka Suliszowic w powiecie myszkowskim na łamach „Dziennika Zachodniego". Gazeta doniosła, że mieszkańcom mniejszych miejscowości w okolicach Częstochowy, Kłobucka, Myszkowa i Lublińca coraz częściej pozostaje poruszanie się autostopem. – Niektórzy z naszej wsi dochodzą do pobliskiej drogi wojewódzkiej i łapią okazję, bo inaczej nie dostaną się do Żarek czy Myszkowa – tak komunikacyjną codzienność w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej opisywała mieszkanka Czatachowy.

Plagą oferty PKS jest to, że na wielu lokalnych trasach autobusy kursują wyłącznie w dni nauki szkolnej. Oznacza to, że do setek polskich miejscowości w weekendy, ferie oraz przez całe wakacje nie da się dotrzeć transportem publicznym. W wielu polskich gminach po odjeździe ostatniego autobusu w drugiej połowie czerwca, na następny trzeba więc czekać aż do początku września.

Błędne koło

Prywatni przewoźnicy – którzy owszem w wielu regionach wypełniają porzucone przez kolej i PKS nisze rynku przewozowego – ograniczają się do obsługi najbardziej rentownych tras i to w porach gwarantujących wysoką frekwencję. Ponadto mali przewoźnicy obsługują swoje kursy kilkunastoosobowymi busami, które albo nie są w stanie zabrać wszystkich chętnych, albo często wyruszają w trasę drastycznie przepełnione. Skutkuje to tym, że przewoźnicy prywatni cieszą się co prawda pewnym zyskiem, jednak tworzone przez nich sieci połączeń są ograniczone – nie tylko nie zapewniają regularnych kursów od wczesnego rana do późnego wieczora, ale także nie dojeżdżają do miejscowości położonych przy bocznych drogach. Taki

układ transportowy tworzy swoiste błędne koło. Charakteryzuje się ono tym, że że prywatni przewoźnicy podbierają pasażerów przedsiębiorstwom PKS w takich porach i na takich trasach, gdzie kursy mogłyby być rentowne. Pogarsza to wyniki ekonomiczne PKS-ów, które zmuszone są szukać oszczędności poprzez wycofywanie się z obsługi połączeń do mniejszych miejscowości. Szanse, by na te boczne drogi w miejsce wycofianych autobusów PKS wjechały prywatne busy, są oczywiście nikłe.

Natomiast kolej – przez ostatnich kilkanaście lat masowych cięć w ofercie – ograniczyła się do obsługi tras znaczenia regionalnego, ponadregionalnego oraz dalekobieżnego, zupełnie wycofując się z linii znaczenia lokalnego. Segment rynku kolejowego obejmujący połączenia lokalne faktycznie więc już w Polsce nie istnieje.

Transport publiczny tylko dla bogatych?

Brak sprawnej komunikacji na poziomie Polski lokalnej jest jedną z zasadniczych barier dla rozwoju i poprawy jakości życia. Prof. Krystian Heffner z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, zajmujący się problematyką rozwoju małych miast i obszarów wiejskich, w swoich analizach na potrzeby Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju podkreślał: „Głównym ograniczeniem rozwojowym dla wielu małych miast jest słaba dostępność komunikacyjna. Rekomendacją skierowaną do polityki regionalnej jest intensywne wzmacnianie dostępności małych miast".

Problemem polskiego systemu transportowego jest skupanie się sieci połączeń na głównych ciągach łączących większe miasta. Oferta transportu publicznego na obszarach peryferyjnych jest na tyle słaba, że koniecznością staje się posiadanie własnego samochodu lub poruszanie się „awaryjnymi" środkami komunikacji – zwykle źle zorganizowanymi, a co gorsza nie zawsze bezpiecznymi. Skrajnym przykładem takiego środka komunikacji był przepełniony samochód dostawczy z miejscami do siedzenia na wstawionych pniach, którym mieszkańcy Drzewicy i okolic zmuszeni byli jechać do zdobytej chwilowej pracy w oddalonych o kilkadziesiąt kilometrów sadach. Wciąż jeszcze stosowaną metodą transportu – przy krótszych relacjach na obszarach wiejskich – jest podróż w przyczepie traktora.

Pytanie, czy właśnie tak ma wyglądać mobilność w regionach peryferyjnych. A atrakacyjne systemy transportu publicznego mają rozwijać się wyłącznie na obszarach zurbanizowanych? Czy też sprawna obsługa transportowa powinna stanowić narzędzie poprawiające dostępność komunikacyjną w regionach peryferyjnych i tym samym pobudzać rozwój mniejszych miejscowości?

Dopiero wzrost poziomu życia w małych miastach i na obszarach wiejskich – a nie tylko bogacenie się społeczeństwa w kilku największych aglomeracjach – będzie sygnałem, że w Polsce mamy do czynienia z prawdziwym rozwojem regionalnym.

>> do góry