

Warszawa, dnia 13.07.2017 r.

Szanowny Pan

Mateusz Morawiecki

Wicepremier

Minister Rozwoju i Finansów

Plac Trzech Krzyży 3/5 | 00-507 Warszawa

Szanowny Panie Wicepremierze,

jako pasażerowie obserwujemy z uwagą i zainteresowaniem działania Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w zakresie planowanej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W pracach powołanego przez Pana Ministra Jerzego Szmita zespołu ds. nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym biorą udział urzędnicy, branżowe organizacje przedsiębiorców oraz samorządy. Ale nikt nie reprezentuje w nich pasażerów. Niezaproszenie organizacji obywatelskich, a tym samym brak możliwości monitorowania prac zespołu (nawet w roli obserwatora) ogranicza nam dostęp do informacji nt. kierunku prac. W rezultacie klienci i użytkownicy transportu publicznego nie mają okazji do wskazania kluczowych oczekiwań, pomysłów i potrzeb.

Mamy nadzieję, że obecne rozwiązania wreszcie to zmienią i chcemy być częścią tej zmiany. Śledząc dostępne informacje o pracach zespołu z satysfakcją przyjmujemy zainteresowanie rządu pomijanym przez wiele lat i pozostającym w cieniu, problemowi wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców wsi i mniejszych miejscowości – czyli rozlewania się tzw. białych plam na mapie transportowej kraju. Obserwowany kierunek prac nad ustawą wreszcie dostrzega problem odcinania od usług publicznych

1

całych miejscowości i grup społecznych – począwszy od dzieci i młodzieży (poza obowiązkiem dojazdów szkolnych) przez osoby aktywne zawodowo a kończąc na osobach starszych.

Ogłoszony przez nas i załączony do niniejszego listu manifest „My, pasażerowie” określa najważniejsze potrzeby społeczne dla każdej z grup mieszkańców – szczególnie terenów wiejskich i oddalonych od dużych ośrodków miejskich, w tym obszarów objętych szczególną uwagą w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju min. Morawieckiego.

Przy jego udziale chcemy zwrócić szczególną uwagę Pana Ministra na rolę organizacji sieci transportu publicznego na liniach z małym obłożeniem pasażerów. To obszar od wielu lat systematycznie pomijany przez przewoźników komercyjnych. Również przedsiębiorstwa PKS nie wytrzymujące często nie do końca uczciwej konkurencji likwidują tu połączenia, a jeśli tego nie robią obarczone ich utrzymaniem – upadają. Ten cichy proces, niedostrzegalny w krótkim okresie ogranicza dostępność do rynku pracy, edukacji (szczególnie zawodowej) opieki zdrowotnej oraz usług publicznych. Tam gdzie komunikacja jeszcze trwa rozproszenie przewoźników i bardzo ubogi rynek blokują inwestycje i zakupy lepszego taboru albo prowadzą do radykalnego ograniczania częstotliwości (pojedyncze połączenia rano i po 15:00 to zdecydowanie zbyt mało, aby odpowiedzieć na współczesne potrzeby społeczne i gospodarcze).

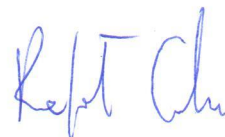
Zamiast chaotycznego rozdrobnienia pod sztandarem rynku – które po tylu latach udowodniło, że nigdy nie rozwiąże naszych problemów – chcemy dobrej zintegrowanej oferty realizowanej przez odpowiedzialnych przewoźników, którzy inwestują w jakość i bezpieczeństwo. By zagwarantować podstawy mobilności do systemu trzeba włączyć tzw. „gimbusy”, które w obecnej formie, w połowie kursów jeżdżą bez pasażerów i nie są niedostępne dla mieszkańców wsi oraz małych i średnich miast. Zamknięcie komunikacji szkolnej zwiększa wykluczenie społeczne – szczególnie osób o niższych kwalifikacjach zawodowych, czy też z grupy 50+ oraz tych, którzy nie posiadają i nie chcą posiadać samochodu.

Aby zmiany się udały potrzebny jest też dobry gospodarz. Dlatego chcemy jasnej, przejrzystej odpowiedzialności władzy samorządowej za transport publiczny. Szczególnie niepokojące jest ciągle zaangażowanie gmin zamiast powiatów (jedyne w Europie). Planowanie siatki połączeń z założenia

wskazuje, że to powiaty powinny realizować takie działania, zamiast nadal sankcjonowanego prawnie (prawo oświatowe) podziału kompetencji między 2 różne instancje samorządu terytorialnego. Nigdy rozproszenie odpowiedzialności między różne podmioty nie sprzyja dyscyplinie wydatkowania środków publicznych ich efektywności oraz jakości. Zwiększa w sposób oczywisty koszty osobowe (pracownicy kilku gmin duplikują pracę, którą może wykonać pracownik powiatu dla całego obszaru). Jako obywatele obawiamy się jednocześnie, że lokalna polityka może po raz kolejny stanąć na przeszkodzie do dobrego planowania siatki transportu. Dlatego podkreślamy potrzebę wprowadzenia jasnych i zrozumiałych dla wszystkich praw i obowiązków – pozwalających samorządom ponosić odpowiedzialność (bez jej rozmycia) za organizację transportu publicznego oddając ku temu narzędzia pozwalające wymagać od przewoźników realizacji usług o odpowiednim standardzie (odpowiednia długość przebiegu obsługiwanych linii dla danego wykonawcy, czasu trwania zamówienia pozwalającego przewoźnikom na inwestycję w tabor dobrej jakości, prawa wyłącznego w sytuacji obsługi linii deficytowych dzięki czemu przewoźnik zamiast czerpać zyski z dobrych linii dla siebie, będzie wspierał finansowanie swojej obsługi linii deficytowych dając mu zabezpieczenie przed nieuczciwą konkurencją). Bo w poprawie transportu publicznego chodzi o standard funkcjonowania państwa, bezpieczeństwo obywateli oraz możliwości godnego życia nas i naszych dzieci oraz rodziców.

Mając na względzie powyższe, zwracamy się do Pana Wicepremiera o pozytywne zaopiniowanie projektu ustawy uwzględniającego przedstawione powyżej rozwiązania, przyczyniające się do poprawy jakości i standardów publicznego transportu zbiorowego dla Pasażerów.

Z wyrazami szacunku,



Fundacja
Instytut Spraw Obywatelskich
Rafał Górski
Prezes Zarządu