

Kraj PKS-ów

27 listopada 2021

Publicyści z Klubu Jagiellońskiego upowszechnili pojęcie „wykluczenia komunikacyjnego”. Oznaczało to brak dostępności milionów mieszkańców peryferyjnych miast, miasteczek i wsi, do usług pasażerskiego transportu zbiorowego. Wyliczenie „wykluczenia” zrobili według klasyki z PRL; liczyć się miał tylko transport publiczny: PKS i PKP. Stąd, wbrew intencjom owych publicystów, rząd dostał w 2018 r. przedwyborczy bodziec, by rzecz załatwić w stylu PRL: zwołać naradę, pochylić się nad problemem i „rzucić na ten odcinek” trochę pieniędzy.



Dokładnie: 800 mln zł rocznie, bo tyle przeznaczane jest na tzw. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, powołany ustawą z 16 maja 2019 r.

Pieniądze pochodzą z kieszeni kierowców, zbierane są w ramach opłat paliwowych; wydawane przez wojewodów na podstawie konkursów na odbudowę likwidowanych linii przewozowych. W teorii trudno podważyć społeczną użyteczność działania: diagnoza wykazała potrzeby, centrum przyznało środki, lokalna społeczność zyska... Tylko jeszcze nie wiadomo co zyska..., bowiem rekonstruowanie PRL to żmudny powrót do tradycji rozwiązywania

problemów, które nie występują w innych systemach.

Upadku regionalnego – zbiorowego transportu pasażerskiego, nie można zlekceważyć. Nie jest to też problem tylko wiejski, w odczuwalny sposób dotyczy on także wielkich miast. Podam jako przykład powiaty ziemskie: myszkowski i częstochowski. Po upadku PKS-ów zwiększyła się liczba samochodów prywatnych; przekracza ona wskaźnik 700 pojazdów na 1000 mieszkańców, więcej niż w Warszawie, prawie o połowę więcej niż w Berlinie. Posiadanie dwóch samochodów w rodzinie stało się, nie objawem dostatku, ale koniecznością: jak inaczej dojechać do pracy i zawieźć dziecko do szkoły. Ponieważ miejsca pracy i szkoły mieszczą się w dużych miastach, znosić one muszą napływ owych „nadmiarowych” ilości samochodów.

Do Katowic dziennie migruje ponad 100 tys. ludzi, do Częstochowy ok. 40 tys. Katowice ratuje częściowo w miarę dobrze zorganizowana Kolej Śląska, Częstochowa takiego szczęścia nie ma. W codziennym przepływie przez to miasto ponad 100 tys. samochodów blisko 1/5 to dojeżdżający z sąsiednich, ziemskich powiatów. Każde miasto ma ograniczoną pojemność, w centrum prawie każdego miasta blisko 50% zanieczyszczeń to spaliny samochodowe. Brak PKS-ów wyraźnie się odczuwa.

Z drugiej strony pomysł, by poprawiać spójność komunikacyjną odbudową PKS-ów, przypomina marzenie, by likwidować bezrobocie przez budowę drugiej Huty „Katowice”. Istniejący przewoźnik państwowy – PKP – stanowi dziś widoczny i odczuwalny przykład niemożności dobrego wypełniania przez państwo usług publicznych. Od 1990 r., od kiedy podzielono jednolite państwowe przedsiębiorstwo PKS na blisko 100 lokalnych firm, mających ponoć konkurować ze sobą, nie zrobiono nic, cierpliwie przyglądając się stopniowej agonii autobusowych przewozów. W czasach rządu PO myślano przez 8 lat, czy ścieżką rozwoju ma być prywatyzacja, czy komunalizacja; za PiS-u zaczął obowiązywać dogmat „państwowości”. W sumie za wszystkich rządów kwestia transportu publicznego, była na 99

miejscu na liście 100 spraw priorytetowych. I nie zanosi się na zmianę.

Gdy wprowadzono Kasy Chorych „odkryto”, że usługi publicznej służby zdrowia uzupełniane są usługami prywatnymi. To samo widać w zbiorowych przewozach pasażerskich; „używane” busy śmiało konkurują z państwowymi „ogórkami”. Był taki „historyczny moment”, czas wprowadzania II etapu reformy samorządowej, gdy to zauważono; częściowo pod naciskiem UE, częściowo pod naciskiem rzeczywistości, próbowano wprowadzić model, w którym organizator transportu publicznego miał być oddzielony od wykonawcy. Tak jak w Kasie Chorych: samorząd zamawiałby konkretne usługi, wykonawca wyłaniany miał być w konkursie.

Niestety, podobnie jak w reformie służby zdrowia, systemowe rozwiązanie zostało popsute nierównomiernością traktowania „własnego” podmiotu publicznego i „cudzego” prywatnego. W teorii wybiera się usługi najtańsze i najlepsze, w praktyce chodzi o to, by „nasze” nie zbankrutowało. W organizowaniu przewozów nie ruszył nawet mechanizm konkursowego wyboru wykonawców. Miasta mają własne MPK i chronią je przed konkurencją, samorządy wojewódzkie powołały własne Koleje Śląskie, Dolnośląskie, Mazowieckie itd. i wszystkie środki przewidywane na organizowanie regionalnego transportu zbiorowego wydają na utrzymanie tych tworców. PKS-y, jako „państwowe” nie miały szczęścia; samorządy nie widziały powodu, by je dotować, w budżecie państwa też nie było na ten cel środków.

Mam u siebie PKS Częstochowa, więc obserwuję efekty strategii tuczenia much na ściervie. Gdy skończył się okres dyskusji prywatyzować czy komunalizować (czas P0), firma już była na skraju upadłości. Pomysł przywrócenia „państwowego” potencjału (czas PiS) polegał na wycofywaniu się z obsługi tradycyjnych tras po regionie, połączonego z szantażem adresowanym do gmin wiejskich: zapłacicie, to będziemy jeździć. Taktyka ta niewiele dała; obsługę gmin wiejskich przejęły prywatne busy.

PKS-y przestały jeździć, zarząd firmy zdecydował się wystąpić o ogłoszenie upadłości, ale w Warszawie dostrzeżono lokalny majątek podmiotu. Wycofano wniosek o upadłość, inna firma państwowa – PKP – kupiła za 12 mln zł dworzec autobusowy. Wpływ ten, wraz z nadziejami na pozyskanie środków z centralnego funduszu, otworzył nową perspektywę. Wprawdzie autobusy nadal nie będą jeździć po wsiach, ale na uzyskanych wpływach muchy mogą się jeszcze parę lat pożywić. Rzekłbym: klasyka...

Pozostaje mieć satysfakcję, że rząd dostrzega problem „wykluczenia komunikacyjnego”, pochyla się nad nim, tworzy fundusz. Każdy kierowca, w imię solidarności, na ten fundusz płaci, ktoś dostał pracę przy obsłudze tego funduszu, wojewoda zwiększył swoje znaczenie jako kreator rozwoju regionalnego. Pieniądze z funduszu, owe 800 mln zł, rocznie, gdzieś idą... Gdzie – nie wiadomo, może to kiedyś wyśledzi NIK, może Nelly Mała Reporterka... Ważne, że problem dostrzeżono i podjęto działania.

Autorstwo: Jarosław Kapsa

Zdjęcie: Wikimedia Commons

Źródło: StudioOpinii.pl