

Polska – Słowacja, zła komunikacja

1 lutego 2016

Rusza nowa kampania społeczna na rzecz przełamania problemów komunikacyjnych polsko-słowackiego pogranicza. Poza nielicznymi wyjątkami, obecnie z Polski na Słowację nie da się dojechać inaczej, niż własnym samochodem. Przez polsko-słowackie przejścia kolejowe nie jeżdżą już żadne pociągi pasażerskie, a lokalnych transgranicznych połączeń autobusowych jest zaledwie kilka.

Chce to zmienić portal „Port Europa”, który postanowił zainicjować kampanię społeczną pod nazwą „Polska – Słowacja”. Dlaczego niemal nic z Polski na Słowację nie jeździ? Połączeń kolejowych nie ma ze względu na fatalny stan torów po polskiej stronie – jedynym sposobem na zmianę tej sytuacji jest realizacja dawno potrzebnej inwestycji w magistralę kolejową Kraków – Podłęże – Piekiełko z odgałęzieniem na Muszynę i Zakopane. Z autobusami sprawa jest bardziej złożona. Mamy do czynienia z klasycznym błędnym kołem: skoro nie ma jak dojechać, to ludzie nie podejmują pracy czy nauki po drugiej stronie granicy, co w warunkach UE bez granic jest na pozostałych pograniczach rzeczą naturalną. Nie ma autobusów – więc nikt nie jeździ. Nikt nie jeździ – więc nie ma popytu na uruchomienie takich przewozów.

Polscy przewoźnicy busowi z Zakopanego i okolic przyznają, że klienci często pytają o możliwość zawiezienia ich do basenu w Orawicach, nad Jezioro Orawskie czy w słowackie Tatry Wysokie. Mimo dużego popytu, polski przewoźnik nie może jednak ich tam zawieźć – bo to już inny kraj, choć unijny. Uruchomienie regularnej linii autobusowej do przygranicznych słowackich miejscowości wiąże się natomiast z niemiłosierną biurokracją. Prawo nie rozróżnia, czy jest to linia Warszawa – Paryż czy lokalna, choć formalnie międzynarodowa linia busowa z

Zakopanego do położonego kilka kilometrów od granicy kurortu Orawice. Jedna i druga formalnie jest taką samą linią międzynarodową, a jej uruchomienie wiąże się z takimi samymi uciążliwościami biurokratycznej natury.

W tej sytuacji praktycznym rozwiązaniem wydaje się dojazd polskim busem do miejscowości przygranicznej, przejście pieszo na drugą stronę i skorzystanie tam ze słowackiego lokalnego autobusu. W ten sposób Polacy już od lat podróżują nie tylko do przygranicznych miejscowości, ale także do Bratysławy, Koszyc, czy nawet na Węgry lub do Wiednia. Podróż wygląda następująco: należy dostać się do Zakopanego, następnie wsiąść w busa jadącego do Morskiego Oka i wysiąść na Łysej Polanie, przejść trzysta metrów na słowacką stronę i tam wsiąść w słowacki autobus jadący do Popradu – gdzie można już się przesiąść na dalekobieżny autobus czy pociąg choćby do Bratysławy (a stamtąd do Wiednia, Budapesztu), Pragi, Koszyc lub Bańskiej Bystrzycy.

I tu pojawia się problem – chociaż rozkłady jazdy polskich i słowackich autobusów lokalnych powstają w porozumieniu z władzami publicznymi (na Słowacji na poziomie Krajów Samorządowych, w Polsce – powiatów), nikt ich nie koordynuje. Można więc przyjechać do miejscowości przygranicznej – i czekać aż dwie, trzy godziny na słowacki autobus. Albo odwrotny przykład: poza sezonem, w okresie jesiennym, kiedy autobusy kursują rzadko, ostatni słowacki autobus powrotny przyjeżdża na Łysą Polanę jakieś 40 minut po odjeździe ostatniego polskiego busa. Jeżeli spóźnimy się na autobus odjeżdżający z Tatrzańskiej Łomnicy około godziny 16, następny jest dopiero około 19 – i zostajemy w nocy na pustej i zimnej Łysej Polanie, skąd możemy co najwyżej próbować złapać stopa lub przemaszzerować 20 km pieszo do Zakopanego.

Co proponuje nowa inicjatywa? Po pierwsze: polskie i słowackie organy samorządu terytorialnego, w gestii których jest ustalanie rozkładów jazdy na dotowane lokalne linie autobusowe, powinny koordynować między sobą rozkłady jazdy.

Tak aby można było dojechać do granicy, przejść na drugą stronę – i za kilkanaście minut pojechać dalej. I po drugie, najważniejsze: postuluje, aby rząd Rzeczypospolitej Polskiej zawarł z Republiką Słowacką umowę międzynarodową, na mocy której krajowi przewoźnicy mogliby wykonywać przewozy traktowane jako przewozy krajowe nie tylko na obszarze swojego kraju, ale także do 5 – 10 lub 15 km w głąb sąsiedniego kraju. Albo do pierwszej najbliższej większej miejscowości, szczegółowo wyznaczonej w umowie. I co w tym wszystkim najważniejsze, aby ta zasada dotyczyła także lokalnych przewozów użyteczności publicznej, dotowanych przez samorządy (powiat, kraj samorządowy), które powinny kończyć się nie w ostatniej miejscowości w danym kraju (jak to jest dzisiaj), ale w pierwszej miejscowości kraju sąsiedniego.

W najbliższych dniach organizatorzy kampanii wyślą małopolskim, śląskim i podkarpackim parlamentarzystom prośbę o wystosowanie interpelacji w tej sprawie. Identyczną prośbę skierują do parlamentarzystów słowackich, a o rezultatach będą na bieżąco informować na łamach portalu „Port Europa” oraz na Facebooku – na stronie kampanii społecznej „Polska – Słowacja”: www.facebook.com/polskaslowacja.

Źródło: NowyObywatel.pl