

Ułgi niezgody

5 maja 2016

Ułgi na PKP zostaną z nami jeszcze rok. W Senacie jest już projekt ustawy. Od tygodnia Minister Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Adamczyk zaklinał opinię publiczną, że jest przeciwny ograniczeniu uprawnień do ulgowych przejazdów niepełnoprawnych, uczniów i studentów. Gdy wyszło na jaw, że od 2017 korzystający z ulg przejazdowych w pociągach i autobusach międzymiastowych stracą uprawnienia do zniżek ustawowych, a parlamentarzyści utrzymają przywilej darmowych przejazdów i lotów na trasach krajowych, zawrzało. Zmiany na kolei dotyczą pociągów EIP Pendolino, EIC oraz niektórych kursów TLK między Warszawą a Łodzią. W komunikacji autobusowej szykuje się rewolucja, bowiem zasięg zmian jest o wiele szerszy. Obejmuje wszystkie kursy krajowe dalekobieżne oraz większość linii regionalnych.

Minister Adamczyk zaskoczony skalą społecznego oburzenia, zakomunikował na Facebooku, że jest przeciwny zmianom w przepisach i odroczy je o rok. W tym czasie jego resort ma przygotować ustawę, która wyeliminuje zagrożenia związane z wejściem w życie niekorzystnych dla pasażerów przepisów. Adamczyk zapewnia, że analizy dotyczące rozwiązania problemu ulg ustawowych dla pasażerów rozpoczęły się pod koniec ubiegłego roku, zaraz po zmianie na stanowisku Ministra Infrastruktury. I wszystko byłoby cacy, gdyby minister pokazał opinii publicznej, co jego resort zdążył już zrobić. A przecież co jak co, ale obecna władza jest wprawiona w pisanie ustaw na wczoraj. Szybko też potrafi przepychać je przez parlament, nawet na dwie ręce.

Bardziej prawdopodobne jest, że ministerstwo nie zrobiło do tej pory nic, aby uporać się z problemem ograniczenia ulg przejazdowych. A to dopiero wierzchołek góry lodowej. Znikające ulgi dla studentów i innych grup potrzebujących to tylko jeden z efektów szkodliwej ustawy o publicznym

transporcie zbiorowym. Do stworzenia od nowa jest cały system finansowania oraz organizowania transportu publicznego. Łącznie z zasadami refundacji z budżetu strat przewoźników wynikających ze stosowania ulg przejazdowych. Obecny model organizacji i finansowania transportu publicznego się nie sprawdził. Nie trzeba być ekspertem, żeby się o tym przekonać.

Zgadzam się z ministrem Adamczykiem, że pierwotną odpowiedzialność ponoszą ci, którzy te buble prawne uchwalili. Jest też druga strona medalu. Nowa władza miała mieć przygotowany program dobrej zmiany. Pamiętacie niebieską teczkę pani Szydło? Jakoś zabrakło w niej pomysłu na dobrą zmianę w transporcie publicznym. A szkoda. Nie ma na co czekać. Działać trzeba już. Przełożenie o rok niekorzystnych zmian w ulgach przejazdowych na pewno nie jest zwycięstwem oburzonych studentów. Wątpię też, żeby było odruchem przyzwoitości większości parlamentarzystów. Powód chaotycznych decyzji jest bardziej prozaiczny.

Student, uczeń, czy niewidomy jest w tej układance na ostatnim miejscu. I to niezależnie o tego, kto sprawował bądź sprawuje władzę. Główną przyczyną, dla której będziemy jeździć z naszymi ulgami nie jest nasz niski status społeczny, lecz chęć ratowania finansów PKP Intercity. Spółki, która boryka się z problemami finansowym. Zniżki na przejazdy mają zostać zlikwidowane w najdroższych pociągach tej spółki. Chodzi o Pendolino, które, jak się okazało, nie grzeszy popularnością wśród podróżnych. Średnia zajętość miejsc w tych pociągach waha się w granicach 50 proc. Zakładano, że będzie to 75. Nie pomogła likwidacja tanich połączeń InterREGIO, nie pomogło puszczenia drogą okrężną pociągów pospiesznych TLK i IC. Pasażerowie przesiedli się do autobusów i samochodów. Gdyby teraz zlikwidować ulgi, to w Pendolino może zajętych byłoby 30 proc. miejsc.

To nie pierwszy raz, gdy z budżetu państwa ratuje się spółkę PKP Intercity. Podobnie było w 2002 roku. Pod koniec 2001 roku ówczesny rząd SLD – PSL ograniczył ulgi na przejazdy.

Przestały obowiązywać w pociągach ekspresowych, wszystkich które wtedy obsługiwało PKP Intercity. Jednak prezesem tej spółki był bliski znajomy marszałka Marka Borowskiego. Ulgi wróciły, pasażerowie też. Pytanie tylko, czy w imię zaspokojenia personalnych ambicji prezesów lub ratowania źle zarządzanych przez nich spółek powinniśmy kształtować politykę transportową kraju?

Autorstwo: Piotr Figiel

Źródło: Strajk.eu