

W ten sposób daleko nie zajedziemy

8 kwietnia 2013

Rozszerzają się obszary całkowicie pozbawione usług komunikacji zbiorowej lub takie, w których usługi te ograniczają się do rannego dowozu pasażerów do szkół czy pracy i popołudniowego odwiezienia ich do domów. Dużo w tym winy samorządów.

Dzieje się tak, ponieważ maleje zakres komunikacji autobusowej, która – zgodnie z założeniami polityki transportowej – miała być alternatywą dla mieszkańców małych miast i wsi, pozbawionych sprawnej komunikacji kolejowej. Jak informuje wnp.pl, z danych Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wynika, że o ile jeszcze w 2000 r. z przewozów autobusowych (poza miejskimi) korzystało prawie 956 mln osób, to w 2011 r. tylko 446 mln. Dwukrotnie zmalała też praca przewozowa – z 31,7 mld pasażerokilometrów do 15,3 mld. Dane obejmują przedsiębiorstwa transportowe zatrudniające co najmniej 10 osób.

O ile w okresie 2000-2006 przewozy spółek PKS zmniejszyły się tylko o 4,5 proc., to po 2006 r. nastąpiło gwałtowne ograniczenie przebiegu o ponad 34 proc. Według oceny PIGTSiS wynika to głównie z faktu, że w ciągu tych 10 lat wyczerpane zostały proste rezerwy w redukcji kosztów. Powodów powyższego trendu jest kilka, wśród nich niedopełnianie obowiązków, jakie ciąży na samorządach. „Żaden samorząd terytorialny nie podjął się w stosunku do samochodowego transportu zbiorowego funkcji organizatora przewozów, w rozumieniu przedmiotowych aktów prawnych” – mówi Zdzisław Szczerbaciuk, prezes PIGTSiS. „Żaden nie chce organizować ani rekompensować ponoszonych przez przedsiębiorców kosztów realizacji komunikacji publicznej” – dodaje. Według niego, zdarzające się przypadki dofinansowywania niektórych przewozów drogowych przez

jednostki samorządu szczebla gminnego, są dokonywane na innych zasadach niż wynikające z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Z przeprowadzonej przez PIGTSiS ankiety wynika, że tylko 7 proc. przewoźników deklaruje, iż samorząd podjął jakieś działania w tym zakresie.

Zdaniem Izby, do innych przyczyn ograniczenia komunikacji zbiorowej należy zaliczyć: swobodne wydawanie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów, szczególnie na linii i godziny kursowania dotychczasowych przewoźników w godzinach szczytów przewozowych; tolerowanie przez organy państwa i samorządy nieuczciwej konkurencji ze strony części przewoźników, szczególnie posiadaczy małych autobusów (wykonują pracę pod pozorem tzw. przewozów okazjonalnych lub nagminnie łamiąc zasady ograniczenia prędkości poruszania się autobusów, co oznacza tzw. konkurencję czasem przejazdu); wydawanie zezwoleń na podstawie rozkładów jazdy, w których niezachowane są prędkości podróżowania po drogach w Polsce.

Z wyżej wymienionych przyczyn np. przedsiębiorstwa i spółki PKS od 2005 r. są trwale nierentowne. W 2011 r. strata na przewozach wynosiła 8,5 proc., w 2012 r. – 6,4 proc. Jest to również powód, dla którego firmy te wycofują się z regularnych przewozów osób. „Z reguły na te linie komunikacyjne nikt nie wchodzi i powstają kolejne białe plamy bez obsługi publiczną komunikacją regularną” – podsumowuje Szczerbaciuk.

Źródło: [Nowy Obywatel](#)