

Wykluczyć wykluczenie

11 grudnia 2021

Problem wykluczenia transportowego wciąż nie został rozwiązany – podkreśla rzecznik praw obywatelskich. I postuluje, aby wprowadzić standardy, które społecznościom lokalnym zagwarantują połączenia.



W kwestii wykluczenia transportowego Marcin Wiącek – od lipca 2021 r. sprawujący funkcję rzecznika praw obywatelskich – kontynuuje działania swojego poprzednika Adama Bodnara. To właśnie za kadencji Bodnara problemy z funkcjonowaniem transportu publicznego weszły w zakres spraw, którymi zajmuje się Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich.

Nierówny dostęp

Problemy z dojazdami były jednym z najczęściej poruszanych tematów podczas spotkań regionalnych, których Adam Bodnar przez sześć lat urzędowania odbył w całej Polsce ponad 150. Ich uczestnicy alarmowali, że autobusy do mniejszych miejscowości zbyt wcześnie kończą kursowanie, przez co młodzież nie tylko nie może brać udziału w zajęciach pozalekcyjnych, ale czasem musi się wręcz zwalniać z ostatnich

lekcji. Z kolei seniorzy skarżyli się, że z powodu braku połączeń mają problemy z dotarciem nie tylko na zajęcia uniwersytetów trzeciego wieku, ale też do przychodni: „Nie mogę dojechać do lekarza, jeśli córka nie weźmie urlopu i mnie nie zawiezie” – mówiła uczestniczka jednego ze spotkań.

„Doprowadziliśmy do tego, że w Polsce do aktywnego życia i korzystania z praw potrzebny jest prywatny samochód” – mówił Bodnar po spotkaniu we Wrześni, a w Lublińcu stwierdził: „Jeżdżąc po kraju, widzimy jak rośnie problem wykluczenia transportowego. Jak nierówny jest przez to dostęp do edukacji, służby zdrowia, urzędów”.

Kwestie te Adam Bodnar starał się przede wszystkim nagłaśniać: z mównicy sejmowej, na spotkaniach z samorządowcami czy na organizowanych przez biuro rzecznika Kongresach Praw Obywatelskich.

W podsumowującym kadencję Bodnara raporcie biura rzecznika odnotowano wprowadzenie przez rząd programu Kolej Plus oraz uchwalenie ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Rozsądne minimum

Nowy rzecznik praw obywatelskich alarmuje, że społeczności lokalne wcale nie przestały borykać się z trudnościami w dojazdach: „Na podstawie liczby skarg dotyczących przedmiotowej problematyki wpływających do mojego biura po wejściu w życie wyżej wymienionej ustawy nie mogę jednak stwierdzić, że problem wykluczenia komunikacyjnego został rozwiązany” – napisał Marcin Wiącek w piśmie wysłanym na początku października 2021 r. do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zaznaczając, że „wykluczenie transportowe stanowi faktyczną przeszkodę w realizacji szeregu konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, takich jak wolność poruszania się, prawo do ochrony zdrowia, prawo osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych, prawo do nauki”.

Choć rządowy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych działa od 2019 r., to nadal duża część samorządów nie zorganizowała na swoim terenie transportu publicznego. Z wsparcia funduszu samorządy mogą, ale nie muszą korzystać. Co więcej, samorządy w ogóle nie mają obowiązku tworzenia i utrzymywania połączeń. Żadne sankcje nie grożą nawet w sytuacji, gdy nie tworzy się linii komunikacyjnych zapisanych w planach transportowych uchwalonych przez samorządy. Choć plany te są aktami prawa miejscowego, to brak ich realizacji nie może stanowić podstawy do dochodzenia roszczeń przez mieszkańców.

Rzecznik praw obywatelskich uważa, że to powinno się zmienić. „Pragnę zwrócić uwagę na możliwość innego podejścia do problemu, nie ograniczającego się wyłącznie do kwestii zapewnienia finansowania przewozów, ale ujmującego problem z perspektywy praw obywatela” – napisał Marcin Wiącek do resortu rolnictwa i rozwoju wsi, postulując przy tym, aby ustawowo określić obowiązki władzy publicznej w zakresie transportu publicznego. „Wydaje się, że rozsądnym minimum w tym zakresie jest wprowadzenie prawa obywatela do transportu publicznego zapewniającego połączenie do siedziby władz danej gminy”.

Jeden z najważniejszych tematów

1 września 2021 r. Marcin Wiącek gościł reprezentanta Polski w Komisji Europejskiej – komisarza ds. rolnictwa i rozwoju wsi Janusza Wojciechowskiego. Biuro rzecznika informuje, że „jednym z najważniejszych tematów poruszanych w czasie spotkania były problemy związane z wykluczeniem transportowym w wielu rejonach w Polsce”.

Komisja Europejska pod koniec czerwca 2021 r. przedstawiła wizję rozwoju obszarów wiejskich, której jednym z czterech filarów jest ich lepsze skomunikowanie: „Zwiększy to ich dostępność, jednocześnie poprawiając dostęp ludności wiejskiej do szerszego zakresu usług”. To dlatego rzecznik praw obywatelskich wystąpił w sprawie transportu publicznego do

resortu zajmującego się rolnictwem i rozwojem obszarów wiejskich.

„Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi zwróciło się do Ministerstwa Infrastruktury o przekazanie stanowiska w sprawie” – mówi magazynowi „Z Biegiem Szyn” Dariusz Mamiński z resortu rolnictwa. „Stanowisko to jest kluczowe dla dalszych ewentualnych prac nad proponowanymi rozwiązaniami”.

Samorządy nie garną się

Postulat, by Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z samorządami opracowało minimalne standardy obsługi transportowej, został przedstawiony w czerwcu 2021 r. na Kongresie Polityki Miejskiej w Katowicach: „Aby komunikacja finansowana ze środków publicznych stanowiła realną alternatywę dla komunikacji indywidualnej, musi ona odpowiadać na zapotrzebowanie transportowe ludności i zapewniać spójny system” – zaznaczyli eksperci zajmujący się mobilnością, wnioskując przy tym, by spełnianie wypracowanych standardów stało się warunkiem korzystania ze źródeł takich jak Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Eksperci wskazali ponadto, że podczas formułowania standardów należy pamiętać też o stykach województw: „Kiedy organizator transportu kolejowego jest skupiony jedynie na stworzeniu optymalnej oferty przewozowej do stolicy regionu, połączenia na granicach z województwami sąsiednimi realizowane są jedynie w marginalnym zakresie lub nie są realizowane w ogóle”.

W październiku 2021 r. do Ministerstwa Infrastruktury trafił wniosek, w którym Centrum Zrównoważonego Transportu postuluje, aby do 2027 r. sukcesywnie dojść do następujących standardów: w ramach każdego regionu połączenia między miastami wojewódzkimi i stolicami powiatów oraz połączenia między stolicami sąsiadujących powiatów, a ponadto zapewnienie, aby z żadnej miejscowości liczącej minimum 100 mieszkańców nie było dalej niż 3 km do przystanku autobusowego lub kolejowego

obsługiwanego przez co najmniej dziesięć par kursów w dni nauki szkolnej i sześć par kursów w pozostałe dni. W piśmie do resortu infrastruktury prezes CZT Krzysztof Rytel napisał: „Ponieważ samorządy nie garną się do odtwarzania sieci autobusowych, nasuwa się refleksja, że państwo powinno je do tego zobowiązać”.

Rozwój w standardzie

„Nie jest rzadkością, że wójt czy starosta boją się ulepszać ofertę przewozową, myśląc, że jak zabraknie kasy, to trzeba będzie ciąć kursy i z tego się tłumaczyć” – mówi szef PKS Słupsk Piotr Rachwański, który od 2014 do 2019 r. kierował Kolejami Dolnośląskimi. Jest on zwolennikiem przyjęcia standardów: „Powinny one odnosić się do całego transportu zbiorowego dotowanego ze środków publicznych – i autobusów, i kolei. Ich wprowadzenie przyniosłoby skokową poprawę oferty transportu publicznego oraz skokowy powrót pasażerów do systemu”.

O ile rzecznik praw obywatelskich wskazuje, że zagwarantowany powinien zostać przynajmniej dojazd do miejscowości gminnej, o tyle Rachwański uważa, że nawet ważniejsze jest zapewnienie połączeń z gmin do miast powiatowych, między powiatami oraz z miast powiatowych do stolicy regionu. „Organizując całą wymienioną siatkę, niejako przy okazji skomunikowano by także znaczną część sołectw. Na poziomie gminnym w dużej mierze wystarczy zmienić zasady dowozu dzieci do szkół, udostępniając kursy pozostałym mieszkańcom i rozciągając je na cały rok” – mówi Rachwański. Przypomina też o kwestii standardu samych pojazdów: „Obowiązkowe miejsce na wózek dziecięcy czy inwalidzki i na większy bagaż, system informacji pasażerskiej z numeracją linii, klimatyzacja, określona norma emisji spalin, lokalizacja GPS pojazdów dostępna w internecie. Określić można też maksymalny wiek taboru: przykładowo autobusów na 15 lat, a pociągów na 30-40 lat. Standardy muszą stymulować rozwój”.

Autobusy zintegrowane z pociągami

Na to, aby przy określaniu standardów nie ograniczać się do połączeń w ramach gmin, zwraca uwagę również geograf transportu z Uniwersytetu Szczecińskiego dr Tadeusz Bocheński: „Istotne jest zapewnienie bezpośrednich połączeń także z ośrodków gminnych do miasta powiatowego oraz z miast do ośrodków regionalnych lub subregionalnych, gdzie zazwyczaj znajdują się obiekty specjalistycznej opieki zdrowotnej i organy wymiaru sprawiedliwości poziomu okręgowego” – mówi Bocheński, dodając, że standardy muszą wiązać się z zapewnieniem stabilnego finansowania systemu transportu: „Państwo powinno zapewnić samorządom na przykład zwiększony udział w podatku PIT, ewentualnie dotację celową. Samorządy zmuszone do uruchomienia nowych połączeń, ale bez otrzymania dodatkowych funduszy na ten cel, mogą zmniejszyć liczbę kursów na jednej trasie, aby uruchomić je na innej”.

Bocheński zaznacza ponadto, że standardy stanowią szansę na zintegrowanie transportu kolejowego i autobusowego. „Miasta, zwłaszcza te będące stolicami powiatów, powinny mieć zapewniony dostęp do kolei. Jeśli jednak kolej nie dociera do danego miasta, należałoby zapewnić komunikację autobusową dowożącą pasażerów do czynnej stacji kolejowej. Autobus taki powinien być zintegrowany z pociągiem zarówno pod względem skomunikowania na stacji przesiadkowej, jak i wspólnego biletu”.

Bez komentarza

Przygotowywanie propozycji zmian legislacyjnych koniecznych do zapobiegania wykluczeniu transportowemu oraz koordynacja prac dotyczących zwiększenia dostępności i poprawy jakości usług przewozowych – to zadania pełnomocnika rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Funkcję tę sprawuje wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Po tym, jak rzecznik praw obywatelskich zaalarmował Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi o wciąż palącym problemie wykluczenia transportowego na obszarach wiejskich, zapytaliśmy w Ministerstwie Infrastruktury, czy dostrzega potrzebę ustalenia standardów transportu i czy wraz z resortem rolnictwa zamierza zająć się tą kwestią. Rzecznik prasowy resortu infrastruktury Szymon Huptyś odparł tylko: „Ministerstwo Infrastruktury nie komentuje wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich do Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi”.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: Remigiusz Okraska

Źródło: ZBS.net.pl