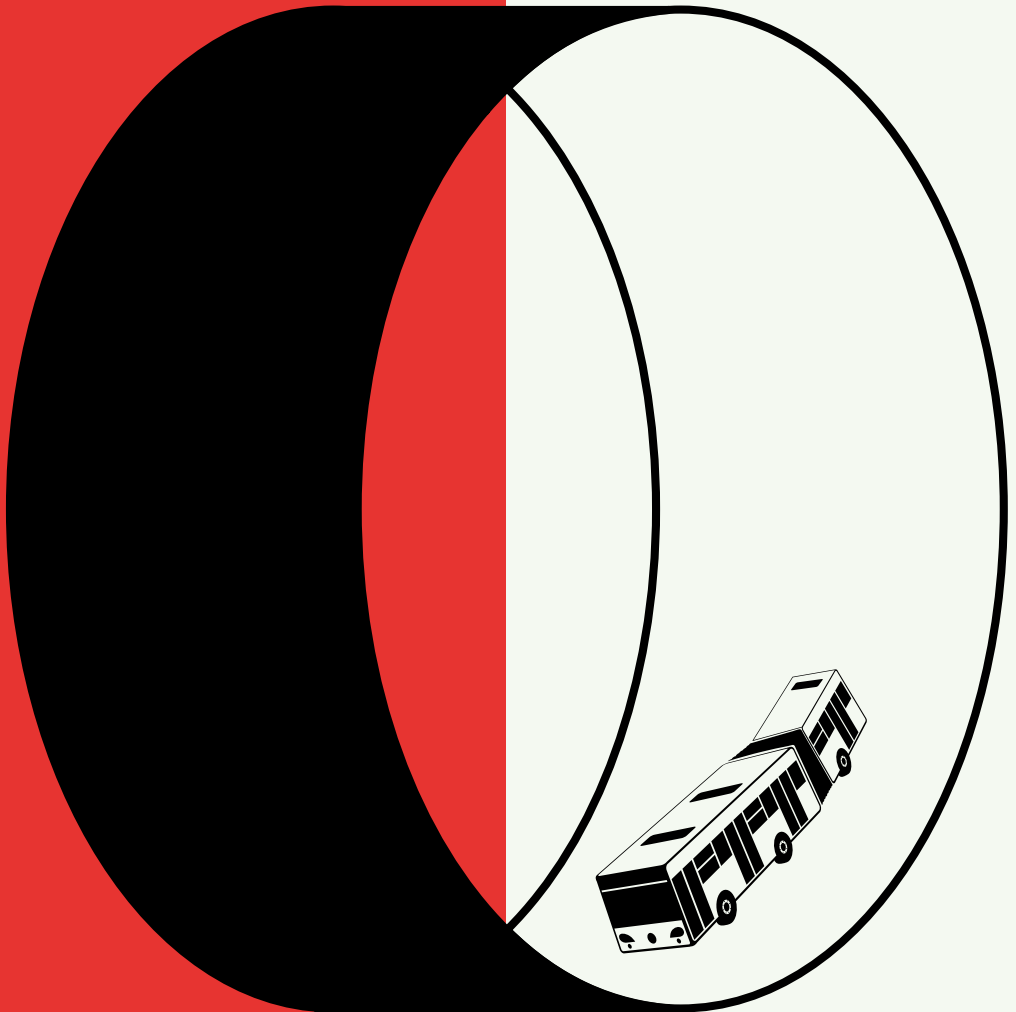


# Równość

Stowarzyszenie  
im. Tadeusza Regera

kwartalnik  
nr 2/2021  
ISSN 2081-4518

*Byle dojechać*



- <sup>2</sup> **Elegia o dworcach i przystankach** *Agnieszka Pietrzak*
- <sup>5</sup> **Zza okien rządowej limuzyny nie widać problemów publicznego transportu** *rozmowa z posłanką Lewicy Razem Pauliną Matysiak – Maciej Szlinder*
- <sup>8</sup> **Jazda bez trzymanki** *Angelika Ogrocka*
- <sup>12</sup> **Zielony transport publiczny, czyli gazowce zostają w tyle** *Hubert Maślanka*
- <sup>16</sup> **Czekając na Teslę dla mas** *Paweł Miech*
- <sup>19</sup> **Bezpłatna komunikacja miejska (i nie tylko) zmienia Polskę** *Dariusz Jakubowski*
- <sup>23</sup> **Koniec ery motoryzacji – rozterki i fascynacje posiadacza samochodu** *Agnieszka Lamek-Kochanowska*
- <sup>27</sup> **Miasto przyszłości** *Igor Budny*
- <sup>30</sup> **Polska na zwrotnicy – dokąd zmierza polska kolej?** *rozmowa z Karolem Trammerem – Patryk Stisz*
- <sup>32</sup> **Uber – tania podróż, drogi problem** *Michał Pytlík*
- <sup>36</sup> **Chodzę, więc jestem** *Adam Konieczny*
- <sup>38</sup> **Nie tylko miejska rewolucja rowerowa** *Bartosz Grucela*
- <sup>42</sup> **JakNIEdojade.pl** *Barbara Slania*

„Byłe dojechać” – tytuł tego numeru naszego kwartalnika mówi o transporcie bardzo wiele. Choć mierzymy się z różnymi problemami związanymi z przemieszczaniem się, to właściwie chodzi nam wszystkim o to samo: byłe dojechać. Dojechać do celu – nie zawsze na czas, niekiedy w urągających warunkach, wbrew ochronie środowiska, wbrew przepisom i prawu. Ale dojechać.

Numer otwiera tekst Agnieszki Pietrzak oparty na książce Olgi Gitkiewicz *Nie zdążę*. Książki, która pokazuje w pigułce, z czym mierzymy się na co dzień korzystając z usług komunikacji zbiorowej. Po nim z pewnością sięgniecie po wspomnianą książkę. Maciej Szlinder przeprowadził rozmowę z Pauliną Matysiak, posłanką Lewicy Razem, na temat wykluczenia transportowego, a Angelika Ogrocka, opisując perypetie związane z prywatnymi przewoźnikami, skrupulatnie wskazuje również na ich wynikające z prawa obowiązki. Barbara Slania pisze o sytuacjach, z jakimi możemy się spotkać, kiedy nie mieszkamy w centrum dużego miasta i nie mamy własnego samochodu, *bo Polska to kraj, w którym „trzeba sobie jakoś radzić”*.

Problemy związanych z transportem jest więcej, np. te związane z ekologią. Hubert Maślanka, prezes MZK Bielsko-Biała, dzieli się z nami informacjami na temat zielonej (r) ewolucji, która właściwie już trwa. Czy samorzady postawią na gazowce, czy „eko” musi znaczyć „drogo” i czy autobusy elektryczne na pewno są ekologiczne? Szukajcie odpowiedzi w jego artykule. Jeśli chcecie z kolei wiedzieć, czy samochody elektryczne

Tesli staną się kiedyś autami dla mas – koniecznie zagłębicie do tekstu Pawła Miecha. Warto jednak pamiętać, że najbardziej ekologicznym środkiem transportu jest zawsze niezawodny rower, o czym przypomina nam Bartosz Grucela. Z kolei o nieoczywistym podejściu do podstawowego środka transportu – chodzenia – oraz o jego znaczeniu dla nas pisze Adam Konieczny w tekście *Chodzę, więc jestem*.

W obecnym numerze znajdziecie również artykuł o Uberze, który teoretycznie zapewnia transport tańszy od tradycyjnej taksówki, lecz koszty społeczne, jakie przez niego ponosimy, stanowią duży kłopot. Poza diagnozowaniem problemów staramy się jednak również szukać rozwiązań, dlatego polecamy tekst Dariusza Jakubowskiego, który pisze o praktyce wprowadzania bezpłatnej komunikacji miejskiej. Agnieszka Lamek-Kochanowska zapowiada wręcz koniec ery motoryzacji, która zmieniła o wiele więcej, niż mogłoby się nam wydawać. Igor Budny roztacza przed nami wizję przyszłości miast, w której transport samochodowy będzie ograniczony lub nawet całkowicie zlikwidowany. Jeśli zaś jesteście ciekawi i ciekawe, dokąd zmierza polska kolej, to Patryk Stisz zadał kilka pytań Karolowi Trammerowi, redaktorowi naczelnemu czasopisma *Z biegiem szym* i autorowi książki *Ostre cięcie*.

Więcej artykułów znajdziecie na naszej stronie [rownosc.eu](http://rownosc.eu).

Zapraszamy do lektury!  
**Katarzyna Gasparska**

Agnieszka Pietrzak

## Elegia o dworcach i przystankach

**Droga jest metaforą zmiany, rozwoju, uczenia się, dorastania. Ale co, jeśli na trasie czekają nas przepełnionebusy, spóźnione pociągi, przystanki bez rozkładów jazdy, zarośnięte tory?**

**Co można powiedzieć o kraju, mówiąc o transporcie publicznym?**

Kiedy Olga Gitkiewicz zaczęła pisać *Nie zdążę*<sup>1</sup>, sprzedała samochód. *Żeby mnie nie kusiło* – powiedziała w wywiadzie<sup>2</sup>. Po półtora roku musiała jednak ponownie kupić auto, aby książkę dokończyć. Do wielu rozmówców inaczej by nie dotarła.

### Bez rozkładu jazdy

*Nie zdążę* jest zapisem podróży. Autorka wylicza: 2200 km

busem, 34 000 km pociągiem, 3000 km na piechotę, 3400 km samochodem osobowym. I jak w podróży zmienia się krajobraz za oknem, tak w tym reportażu migają nam przed oczami miasta, miasteczka, wsie. Sołectwa, gminy, powiaty, województwa. Czasem inne państwa i inne kontynenty. Prywatne busy z przyciemnionymi szybami, puste odnowione perony,

### Wykluczenie transportowe dotyczy 14 mln Polaków

reprezentacyjne place zamienione na parkingi, opuszczone hale ZNTK, bezpieczne wnętrza własnego auta. Współpasażerowie, kierowcy, maszyniści, piesi. Kobiety na obładowanych siatkami rowerach, aktywiści miejscy, dzieciaki popijające piwo pod wiatą nieczynnego przystanku, entuzjaści kolei, politycy. Nawet język i forma wypowiedzi są tutaj w nieustannym ruchu. Wszystkie te widoki i scenki, rozmowy i monologi, komentarze z internetu i oficjalne dokumenty układają się jednak w spójny obraz systemu, który nie działa

tak, jak powinien, i ludzi, których ów system pozostawił samym sobie.

Według szacunków Klubu Jagiellońskiego z 2018 r. wykluczenie transportowe dotyczy 14 mln Polaków (tyle osób mieszka w gminach, w których nie ma żadnej komunikacji publicznej). Gitkiewicz pisze, że ma ono płeć i wiek: *Jest kobietą, już niemłodą*. Wykluczenie

komunikacyjne nie oznacza przy tym wyłącznie sytuacji, kiedy zupełnie nie da się gdzieś dojechać. Chodzi o to, że na transporcie, którego potrzebujemy, żeby dostać się do pracy, szkoły, sklepu, przychodni czy teatru, nie możemy polegać. Połączeń jest za mało lub są w niepasujących nam godzinach. Najbliższy przystanek znajduje się 5 km od naszego domu. Nie ma na nim rozkładu jazdy albo jest, ale przewoźnik się do niego nie stosuje. Nie wiadomo zresztą, czy w ogóle coś pojedzie – czasami trzeba dzwonić do kierowcy i pytać. Do tego brak miejsc, ścisk, nieodpowiednia temperatura, bagaż przewożony na kolanach, schody za wysokie dla starszej osoby, konieczność rezerwacji biletu przez internet lub aplikację (choć przecież wciąż nie wszyscy mają do nich dostęp i potrafią z nich korzystać), hałas, brud, zmęczenie, ciągle spóźnienia. Codziennosc wykluczonych komunikacyjnie jest „pofragmentowana” – plany trzeba dopasowywać do dostępnych możliwości transportu, a nie odwrotnie, i zawsze mieć

przygotowane opcje awaryjne. Gitkiewicz opowiada o dzieciach, które autobus dowozi do szkoły półtorej godziny przed lekcjami, i o dorosłych, którzy co kilka miesięcy muszą prosić szefa o ustalenie nowych godzin pracy, bo znów zmienił się rozkład pociągów. *Wykluczenie komunikacyjne to również końcówki filmów znane tylko z opowieści. Zajęcia dodatkowe, w których się nie uczestniczy. (...) Wizyty u lekarzy, które się nie odbyły. Randki, na które nie udało się zdążyć, i związki, których nie udało się utrzymać.*

### Pełny parking

Osoba, która nie może liczyć na państwo, szybko się uczy, że powinna liczyć tylko na siebie. Ludzie dogadują się między sobą. Łapią stopa. Niezależnie od pogody dojeżdżają do szkoły czy sklepu na rowerze. Przemierzają po kilka kilometrów pieszo, często przydrożnymi rowami, bo nie ma nawet pobocza, nie mówiąc już o chodniku. Wreszcie: kupują samochód. Albo kilka.

Olga Gitkiewicz rozmawia z nastolatkami, których największym marzeniem jest mieć samochód. Odkładają pieniądze, planują, egzamin na prawo jazdy zdają najwcześniej, jak się da. Własne auto to jedyny oprócz internetu sposób na jakieś życie towarzyskie. Można zgarnąć znajomych, pojechać tam, gdzie jest więcej ludzi. Można pootwierać drzwi, puścić głośno muzykę i zorganizować imprezę gdziekolwiek. Można się kiedyś, docelowo, z tego zadupia wydostać. Dokładnie tak mówią: „wydostać się”, jak z pułapki. Inna bohaterka, która przez 3 lata próbowała udowodnić sobie i innym, że nawet z dala

**Prawie połowa obywateli naszego kraju uważa, że posiadany samochód świadczy o statusie społecznym jego właściciela**

<sup>1</sup> Olga Gitkiewicz, *Nie zdążę*, Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa 2019.  
<sup>2</sup> Edyta Bryła, *Życie bez PKS-u. „Ludzie myślą, że transport publiczny jest dla tych, którym się w życiu nie udało”*, <https://wyborcza.pl/7,155287,24716255,zycie-bez-pks-u-ludzie-mysla-ze-transport-publiczny-jest.html> [dostęp: 22.04.2021].



od miasta da się bez samochodu żyć, wspomina: *Miałam silne poczucie uwiecznienia.*

Według danych GUS w 2018 r. w Polsce było zarejestrowanych 22,5 mln samochodów osobowych. W całej Unii Europejskiej więcej aut na 1000 mieszkańców przypada jedynie we Włoszech

## Własne auto to jedyny oprócz internetu sposób na jakieś życie towarzyskie

i w Finlandii. Życiowa konieczność to tylko jedno oblicze polskiej samochodowości. Prawie połowa obywateli naszego kraju uważa, że posiadany samochód świadczy o statusie społecznym jego właściciela<sup>3</sup>. Pokutuje świadomość, że z transportu zbiorowego korzystają ci, których na auto nie stać, a więc: niezaradni, gorsi. *Niektórzy traktują tę komunikację tak, jakby to dla jakiejś niższej sfery było coś* – mówi Kamil Piwowarczyk, jeden z bohaterów reportażu. Rafał Górski, prezes Instytutu Spraw Obywatelskich INSPRO, zauważa, że trudno wskazać w Polsce jakąś rozpoznawalną postać, która promowałaby transport publiczny – celebryci nadal fotografują się na tle luksusowych wozów, a większość polityków do tramwaju czy metra wsiada wyłącznie w czasie kampanii wyborczej; zresztą w ramach kampanii znacznie częściej obiecuje nowe drogi i parkingi niż tańsze bilety i przywrócenie zlikwidowanych połączeń. A przecież – jak przypomina Bartosz Jakubowski, ekspert do spraw transportu z Klubu Jagiellońskiego – wielu dzisiejszych kierow-

<sup>3</sup> Transportowe zwyczaje Polaków, <https://www.busradar.pl/blog/transportowe-zwyczaje-polakow/> [dostęp: 22.04.2021].

ców w pewnym momencie życia przestanie prowadzić samochód z powodu problemów ze wzrokiem czy z koordynacją ruchową: *Bo społeczeństwo jest coraz starsze i będzie coraz starsze. I wtedy, jeśli nie będą mieć w okolicy sprawnego transportu publicznego, zostaną z wielkim problemem.*

### Bilet nie w tę stronę

Agata Bielik-Robson w jednym z wywiadów z odrazą wspomina PRL-owskie „zdezelowane jelicze”, a obecne problemy z transportem zbiorowym określa jako „bzdurę” i „fantazmat”: *Są nowe busy, są prywatne busiki*<sup>4</sup>. Można by poprzestać na złośliwej konstatacji, że to wątpliwe, by pani profesor jakkolwiek z tych busików oglądała od środka, ale jej sposób myślenia jest o tyle ciekawy, że odzwierciedla szersze zjawisko w polskim społeczeństwie potransformacyjnym. Z jednej strony uwierzyliśmy w liberalną opowieść o świecie: prywatne jest zawsze lepsze niż publiczne, więc wystarczy się nie wtrącać, a rynek wyreguluje. Tymczasem wspomniany już Kamil Piwowarczyk, reprezentant pokolenia znacznie młodszego niż to, do którego należy Bielik-Robson, mówi tak: *Lubiłem tym PKS-em jeździć, chociaż na początku nie widziałem wartości w tym, w jakich warunkach się podróżuje, że nie jest ciasno, że okna się uchylają... (...) Nie*

<sup>4</sup> Grzegorz Wysocki, Agata Bielik-Robson: Nie ufam politycznym entuzjastom. Wierzę raczej w powszechne prawo i cywilizowane instytucje, <https://wyborcza.pl/magazyn/7,124059,25272284,agata-bielik-robson-nie-ufam-politycznym-entuzjastom-wierze.html> [dostęp: 22.04.2021].

*widziałem, że po kilku latach będę tęsknił za takim komfortem, jaki był w PKS-ie. I przede wszystkim PKS jak miał być, to był.* Z drugiej strony, szerzej – straciliśmy zaufanie do wspólnoty. Jesteśmy wolnymi jednostkami, stanowimy sami o sobie, każdy broni swojego kawałka przestrzeni bez oglądania się na innych. Prymat transportu indywidualnego nad zbiorowym jest logiczną konsekwencją tej postawy. Jakiegokolwiek próby przywracania wspólnoty są dla nas tym samym, co nawoływanie do restauracji komunizmu. Zresztą takie właśnie głosy się pojawiły, gdy PiS zapowiedział wprowadzenie tzw. „ustawy pekaesowej”.

Olga Gitkiewicz nie uznaje jednak upadku komunikacji publicznej po 1989 r. za „katastrofę naturalną”. Podobnie jak Katarzyna Duda w *Kiedyś tu było życie, teraz jest tylko bieda*, Magdalena Okrasa w *Ziemi jałowej* czy Karol Trammer w *Oстрым cięciu* przyczyn zapaści usług publicznych upatruje w konkretnym projekcie społeczno-politycznym realizowanym przez władze i powiązany z nimi biznes. Tak jak Trammer bierze pod lupę przypadek polskich kolei. Jak to się stało, że w 1989 r. przewoziły one miliard pasażerów rocznie, a 30 lat później – o 700 mln mniej? Popyt wbrew pozorom nie zmalał sam z siebie, lecz był celowo wygaszany. Nastąpiły „nowe, nielekkie czasy”, w których trzeba zabiegać o rentowność. A co jest najszybszym sposobem na zwiększenie rentowności? Oczywiście cięcie kosztów! Uprzedzając faktyczną dominację transportu samochodowego, postanowiono zlikwidować część połączeń, a żeby

nie budziło to społecznego sprzeciwu, najpierw postarano się ludziom ten środek komunikacji obrzydzić. Przesuwano więc godziny odjazdów tak, by nikomu nie pasowały, a pociągi jeździły puste; zamknięto dworce; zaniedbywano prace techniczne i porządkowe, a na zniszczonych odcinkach trasy zmniejszono maksymalną dozwoloną prędkość nawet do 10 km/h. Pasażerowie stop-

## Uwierzylimy w liberalną opowieść o świecie: prywatne jest zawsze lepsze niż publiczne

niowo się poddawali i przesiadali do aut, a „nierentowne” połączenia kasowano.

„Rentowność”, magiczne zaklęcie czasów transformacji, rezonuje w naszych głowach do dziś. A transport publiczny – przypomina Gitkiewicz w *Nie zdążę* – nigdy nie będzie rentowny, bo nie o to w nim chodzi. Usługi publiczne, takie jak system opieki zdrowotnej czy szkolnictwo, nie mają przynosić dochodów, tylko zapewniać obywatelom spełnienie podstawowych potrzeb. Dojazd tam, gdzie muszą oni dojechać, również jest taką potrzebą. Jak zauważył Enrique Peñalosa, były dwukrotny burmistrz Bogoty, stolicy Kolumbii, który wymyślił i zorganizował w swoim mieście system szybkiej komunikacji publicznej: *Pierwszy artykuł każdej konstytucji gwarantuje równość obywateli wobec prawa. Natomiast ani jeden punkt ani jednej konstytucji nie gwarantuje prawa do parkowania.* ♦

### Maciej Szlinder

## Za okien rządowej limuzyny nie widać problemów publicznego transportu

Rozmowa z Pauliną Matysiak, posłanką Lewicy Razem

**MACIEJ SZLINDER: Zajmiesz się kwestią wykluczenia transportowego. Na czym polega ten problem?**

**PAULINA MATYSIAK:** Najkrócej mówiąc, wykluczenie transportowe (czy komunikacyjne) to po prostu pozbawienie możliwości korzystania z transportu publicznego mieszkańców danego obszaru. Eksperci Klubu Jagiellońskiego, Maciej Dulak i Bartosz Jakubowski, wyliczyli w 2018 r., że gminy, w których nie istnieje organizowana przez samorząd komunikacja lokalna, zamieszkuje obecnie 13,8 mln osób. Skala problemu jest olbrzymia. Kiedy mówimy o wykluczeniu transportowym, podnosimy też kwestię dostępu do biletów czy informacji o istniejących połączeniach.

**Mówisz o badaniach jeszcze sprzed pandemii. Czy miała ona wpływ na poziom wykluczenia transportowego w Polsce?**

Miała i wciąż ma ogromny wpływ. Przyjrzyjmy się temu, co zadziało się wiosną ubiegłego roku. Wprowadzony lockdown i obostrzenia dotyczące komunikacji publicznej, przede wszystkim dotyczące liczby osób mogą-

cych się znajdować w pojeździe, spowodowały znaczny odpływ pasażerów z transportu publicznego. Zresztą wielu przewoźników zmieniło swoje rozkłady jazdy i zmniejszyło siatki połączeń – paradoksalnie autobusów było mniej, mimo że podróżować mogło nimi także mniej pasażerów. A przecież mnóstwo osób musiało się dostać do pracy! Po wprowadzonych jesienią obostrzeniach ustanawiających górny limit miejsc zajętych w pojeździe na poziomie 50% zniknęła część dalekobieżnych połączeń autobusowych. Przewoźnikom nie opłacało się ich uruchamiać.

W tym miejscu warto też wspomnieć o skandalicznych wypowiedziach i sugestiach ze strony rządu podważających zaufanie do transportu publicznego. Przed komunikacją publiczną przestrzegał minister zdrowia Łukasz Szumowski, a Ministerstwo Edukacji we wrześniu, wraz z początkiem roku szkolnego, sugerowało, by unikać transportu zbiorowego. Do tego można dorzucić absurdalną wypowiedź rzecznika rządu Piotra Müllera, który winą za zamknięcie kin i siłowni obarczył komunikację publiczną. Na antenie ogólnopolskiej stacji telewizyjnej powiedział: *Gdyby do siłowni, kin czy teatrów można było dostać się z pominięciem transportu publicznego, to decyzja byłaby pewnie inna.*

Żadne analizy czy badania, które zostały przeprowadzone w innych państwach, nie wskazywały na to, że w transporcie powstają ogniska rozprzestrzeniania się wirusa. Transport publiczny jest bezpieczny, a ryzyko transmisji wirusa jest niewielkie. W pojazdach



dochodzi do szybkiej wymiany powietrza (dobra wentylacja wnętrza) i są one często dezynfekowane. Konieczne jest oczywiście odpowiedzialne zachowanie pasażerów: założona maseczka, która zasłania nos i usta.

**W dyskusji o komunikacji zbiorowej można się spotkać z liberalnym argumentem, według którego problem z transportem nie jest już istotny, bo dzisiaj Polaków stać już na własny samochód i nikt nie będzie jeździł autobusem. Jak odpowiadasz na takie głosy?**

Odwróćmy ten argument: w naszym kraju to zaniedbania państwa często zmuszają ludzi do zakupu samochodu. Bez dobrze funkcjonującego transportu publicznego trudno mówić o prawdziwej wolności wyboru – zakup auta w wielu miejscach to nie wybór, tylko konieczność. Mam tu na myśli osoby, które muszą dojechać do pracy czy do lekarza, ale także młodych ludzi, dla których auto to prawdziwe okno na świat – dzięki niemu mogą stać się bardziej niezależni, pojechać do pobliskiego miasta na spotkanie ze znajomymi czy do kina. To zresztą mówili mi w rozmowie uczniowie z Sędziejowic spod Łasku. Większość z nich w wieku 18 lat albo miała prawo jazdy, albo była w trakcie robienia kursu.

Nie da się sensownie rozmawiać o ochronie środowiska, zapobieganiu globalnemu ociepleniu czy walce ze smogiem w miastach, jeśli nie przyjrzymy się transportowi publicznemu. Jeżeli nie zadamy o wygodną i sprawną sieć połączeń publicznych, to więcej ludzi wybierze

samochód, a w naszych miastach zwiększą się korki, smog i presja na tworzenie parkingów na każdej wolnej przestrzeni, bo zamiast przyjechać autobusem, który wysadzi pasażerów i pojedzie dalej, ludzie przyjadą samochodami, które muszą gdzieś zaparkować.

W tym kontekście trzeba również pamiętać o sytuacji młodych ludzi z całego kraju, którzy bardzo często są zmuszeni do wybrania szkoły średniej na podstawie funkcjonującej siatki połączeń transportowych. Do niektórych szkół ci młodzi ludzie nigdy nie pójda. Po prostu

## Transport publiczny jest bezpieczny, a ryzyko transmisji wirusa jest niewielkie

nie dojadą do nich autobusem, bo takiego nie ma. Warto sobie zadać pytanie: ile tracimy na tych nierównościach infrastrukturalnych, które państwo powinno przecież niwelować?

**Jesteś przewodniczącą Parlamentarnej Zespołu ds. Walki z Wykluczeniem Transportowym. Jak funkcjonuje ten zespół?**

Powstał on w 2019 r. i obecnie pracują w nim parlamentarzyści z różnych ugrupowań: Lewicy Razem, Wiosny, Nowej Lewicy, Kukiz'15, Solidarnej Polski, Konfederacji czy Polski 2050. To pokazuje, że temat jest istotny niezależnie od przynależności partyjnej i nad dobrymi rozwiązaniami trzeba pracować wspólnie. Podczas posiedzeń Zespołu omawiamy kluczowe sprawy: podwyżki cen biletów, wpływ pandemii na transport

publiczny, sytuację transportu autobusowego w czasie pandemii czy pomysły na rok 2021, który jest Europejskim Rokiem Kolei.

**Jakie są największe problemy z dostępem do środków transportu w Polsce?**

Przede wszystkim wciąż widzimy wiele miejsc, do których transport publiczny po prostu nie dociera, tzw. „białe plamy”. W wielu miastach na terenie naszego kraju nie ma czynnego w ruchu pasażerskim przystanku ani stacji kolejowej. Zaliczają się do nich m.in. Jastrzębie-Zdrój, Łomża, Bekchatów czy Mragowo.

Kilka lat temu Karol Trammer, autor książki *Ostre cięcie*, policzył, do ilu miast w Polsce nie dojeżdża żaden pociąg. W jego zestawieniu znalazło się 100 takich miast powyżej 10 tys. mieszkańców. Na tle krajów naszego regionu wypadamy naprawdę kiepsko: w Czechach jest tylko 1 takie miasto, w Austrii 5, w Słowacji 8, a na Węgrzech 6.

Problemem jest również brak zintegrowanej oferty: kolejowej i autobusowej. Gdzieśgdzie pojedyncze samorządy starają się ten kłopot zlikwidować. Oferta i siatki połączeń pozostawiają wiele do życzenia – brakuje kursów w godzinach, które interesują pasażerów. Ostatnio na prośbę mieszkańców interweniowałam w sprawie połączenia na trasie Bydgoszcz–Łódź. Okazuje się, że w godzinach porannych nie ma żadnego pociągu, którym z Bydgoszczy (a tym samym

z Torunia i Włocławka) można dojechać do Łodzi. Na trasie z Warszawą jeździ 10 par połączeń, na trasie do Łodzi – tylko 4. Z perspektywy pasażera sporą niedogodnością są też kwartalne korekty rozkładu jazdy. Z doświadczenia wiem, jak nawet drobna zmiana potrafi zaburzyć plan całego dnia – dojazd do pracy i późniejszy powrót do domu.

**Mowa o problemach z koleją. A jak wygląda sytuacja z autobusami?**

Jeśli chodzi o transport autobusowy, to brakuje miejsca, w którym zbierane byłyby rozkłady jazdy wszystkich funkcjonujących przewoźników. W dzisiejszych czasach nie jest problemem stworzenie zintegrowanej bazy danych tak, by móc w aplikacji sprawdzić połączenia między nawet najmniejszymi miejscowościami. Ministerstwo Infrastruktury na moją interpelację w tym temacie odpowiedziało jednoznacznie: *Utworzenie centralnej ewidencji rozkładów jazdy w przewozach autobusowych jest przedsięwzięciem typowo komercyjnym i powinno być reali-*

*zowane przez podmioty prywatne.* To absurdalna wypowiedź, bo dostęp do informacji jest niezbędnym ogniwem całego systemu. Przerzucanie odpowiedzialności państwa na prywatnych przedsiębiorców z pewnością nie rozwiąże problemów, z którymi się mierzymy. To ślepa uliczka – już od dawna wiemy, że pozostawienie tych spraw wolnemu rynkowi się nie sprawdza.

**Co jest najważniejsze z perspektywy zrównoważonego, dostępnego transportu dla wszystkich Polek i Polaków?**

Przede wszystkim transport publiczny ponownie powinien się znaleźć w centrum zainteresowania inwestycji infrastrukturalnych i być ważnym elementem polityki publicznej. Wydaje się, że obóz rządzący całkiem nieźle to diagnozuje – w 2019 r. powołał pełnomocnika ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, a w czasie kampanii prezydenckiej w marcu 2020 r. ubiegający się o reelekcję prezydent Andrzej Duda podpisywał na peronie nieczynnej stacji w Końskich

nowelizację ustawy o transporcie kolejowym, mającą przywracać połączenia regionalne. Wszyscy chyba kojarzymy ten obrazek siedzącego przy stoliku na peronie prezydenta. Cóż, niestety w Końskich wciąż nie zatrzymuje się żaden pociąg i jeszcze długo się nie zatrzyma.

**To jedna z nieudanych akcji PR-owych rządu, ale jak wygląda realne działanie?**

Niestety, mimo różnych zabiegów PR-owych, rząd nie zbiera danych na temat wykluczenia transportowego i nie bada tego problemu. Ministerstwo Finansów nie ma pojęcia, ile budżet państwa może tracić w wyniku odcięcia od świata ok. 14 mln Polek i Polaków. Za działanie na rzecz niwelowania skutków gospodarczych tego problemu w Polsce uznano m.in. wydatki na rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej czy budowę mostów.

Nie możemy zapominać, że komunikacja zbiorowa powinna odpowiadać aktualnym potrzebom pasażerów i pasażerów. Należy stale



Il.: Posłanka Lewicy Razem Paulina Matysiak – archiwum prywatne

rozbudowywać i utrzymywać sieci połączeń, po których będą się poruszać nowoczesne i wygodne pociągi, tramwaje, kolejki metra czy autobusy. Częstotliwość kursów musi być dostosowana do rytmu funkcjonowania całej gospodarki i życia społecznego, tak aby komunikacja publiczna była pierwszym i najważniejszym środkiem transportu w życiu codziennym:

## Bez dobrze funkcjonującego transportu publicznego trudno mówić o prawdziwej wolności wyboru – zakup auta w wielu miejscach to nie wybór, tylko konieczność

w dojazdach do szkoły, pracy, miejsc kultury, rozrywki czy wypoczynku, a także pierwszym i najważniejszym rozwiązaniem dla gospodarki, transportu towarów i surowców.

### Co zrobić, by tak się stało?

Potrzeba dużych inwestycji w modernizację istniejących linii oraz w budowę nowych. Konieczny jest też zakup nowoczesnego taboru, ale przede wszystkim – zmiana sposobu myślenia decydentów politycznych. Zza okien rządowej limuzyny nie widać wszystkich problemów, a gdyby ministrowie częściej jeździli koleją czy wsiadali do autobusu, to pewnie chętniej działałoby na rzecz prawdziwej dobrej zmiany w komunikacji publicznej w naszym kraju. ♦

Angelika Ogrocka

## Jazda bez trzymanki

**Rynek komunikacji miejskiej opiewa na 9–10 mld zł rocznie. Lwią część tej sumy pochłania 5 największych polskich miast, z czego 30% trafia do samej Warszawy. A co z pozostałymi miejscowościami na mapie Polski? Dlaczego liczba kursów, głównie podmiejskich, jest tak zatrażająco niska? Jak radzą sobie prywatni przewoźnicy, których działalność jest regulowana zezwoleniami wydawanymi przez sektor państwowy?**

W 2019 r. aż 13,8 mln obywateli i obywaterek naszego kraju żyło w gminach wykluczonych komunikacyjnie. Daje to ponad 20% gmin niemal odciętych od świata. Te „białe plamy komunikacyjne”, jak nazwał to Wojciech Bąkowski (wykładowca Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług na Uniwersytecie Szczecińskim), powodują, że grupa wykluczonych staje się wyjątkowo liczna. Bo jak dostać się do innej miejscowości, aby zrobić zakupy, skorzystać z usług lekarza czy dojechać do szkoły? Jeśli zorganizowany przejazd nie istnieje, pozostaje tylko siła własnych nóg lub zakup pojazdu, na co nie wszyscy mogą sobie pozwolić.

Należycie do grupy szczęśliwców, których miejscowość jest położona na trasie autobusowej lub kolejowej? Świetnie! Nie oznacza to jednak, że w tym miejscu problemy się kończą. Zanim do nich dojdziemy, wyjaśnijmy kilka rzeczy.

Komunikacja zbiorowa dzieli się na dwa obszary. Pierwszy z nich dotyczy połączeń o charakterze użyteczności publicznej, a drugi prywatnego transportu zbiorowego. Czym się różnią? Głównie źródłem finansowania, chociaż i w tej kwestii państwo coraz częściej decyduje się na dopłacanie prywatnym przewoźnikom, aby ci obsługiwali kursy zapisane w rozkładzie jako należące do samorządów. W ten sposób zaciera się podział między nimi.

Podczas transformacji systemowej rząd postanowił wycofać się z monopolu na rynku transportowym opartym wyłącznie na państwowych przewozach. Dając szansę prywatnym przedsiębiorstwom, miał się pozbyć rosnącego długu, który przez dekady generowały słynne PKS-y. Pomysł z pozoru był niezły – z racji rosnącej konkurencji miało pojawić się: wiele firm, ciekawe trasy, dbanie o jakość usług, tańsze bilety... Idea, jak wiadomo, utopijna. Pozostawiona sama sobie komunikacja publiczna skupiła się wyłącznie na wielkich aglomeracjach, coraz bardziej bagatelizując potrzeby mieszkańców i mieszkańek mniejszych miejscowości. Ponadto ograniczyła liczbę wykonywanych połączeń, nie wspominając już o kulturze osobistej obsługi i komforcie jazdy.

**„Przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek przedwczesnego odjazdu środka transportowego” oraz „Przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania**

## regularnie kursującego środka transportowego, jeżeli szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika”

Pamiętam czasy licealne, kiedy codziennie trzeba było zaciskać zęby i wstawać o 2 godziny wcześniej, niż zaczynały się lekcje, aby móc wsiąść do mniej zatłoczonego autobusu albo wejść do niego w ogóle, a potem okupować szkolną stołówkę lub szatnię i czekać godzinę na rozpoczęcie zajęć. I chociaż w rozkładzie po godzinie 7:00 rano szumnie widniało 6 kursów, zazwyczaj przyjeżdżały 2 lub 3. Co z uczniami, którzy nie zmieścili się, żeby stać na schodach albo siedzieć na desce rozdzielczej? Ich sprawa. Firma transportowa nie brała za to odpowiedzialności.

Przypominam sobie również jedną matematyczkę, która notorycznie nie wierzyła nam, że spóźnienie nie jest naszą winą, i wymagała od nas pisemnego

poświadczenia od przewoźnika. Oczywiście nigdy go nie dostaliśmy. Zostaliśmy za to wyśmiani przez obie strony. I to nie raz.

Wracam też pamięcią do wszystkich znajomych, którzy do Cieszyna dojeżdżali z bardziej egzotycznych miejscowości niż Skoczów. Mój przyjaciel dojeżdżał z... Kubalonki. Gdy kierowca postanowił jednak z niewiadomych przyczyn nie zrobić kursu zgodnie z rozkładem jazdy, kolega niejednokrotnie pukał wieczorem do drzwi cieszyńskich znajomych z pytaniem, czy mogą go przenocować. Inna koleżanka, która mieszkała w Kaczycach, co tydzień musiała zwalniać się karteczką od rodziców, aby zdążyć na ostatni kurs przed 16:00, chociaż nasze lekcje trwały do 16:10. Jednocześnie wiedziała, że naraża się na lincz podczas cotygodniowej godziny wychowawczej i wytykanie, że ma zbyt wiele nieobecności.

Niedostosowanie godzin odjazdu do potrzeb pasażerów to jedno. Problemem jest

także niezrozumiały rozkład jazdy. Jeśli już uda wam się trafić na odpowiedni (każdy przewoźnik ma własny) albo mieszkacie w miejscowości, która dba o spisanie całego rozkładu na danym dworcu autobusowym w jednej tabelce, patrzy na was mnóstwo niezrozumiałych skrótów. Niektóre znam na pamięć – np. magiczną literkę „S”, której zawsze mam nadzieję nie zobaczyć. „S” oznacza „kurs w dni nauki szkolnej”. Jak więc zinterpretować dzień, w którym część uczniów przybywa do szkoły na oglądanie filmów, a reszta pisze w tym czasie próbny egzamin? Czy „S” obejmuje ten czas? Trudno odgadnąć. Kierowcy nie wiedzą. Strony internetowe przewoźników, o ile istnieją, nie wyjaśniają. Z kolei profile w social mediach zazwyczaj funkcjonują tylko jako księga zażaleń, bez jakiegokolwiek moderacji ze strony ich firm. Skąd więc przyszły pasażer ma czerpać wiedzę?



Il. Agnieszka Lamek-Kochanowska, bus osobowy prywatnego przewoźnika



**„Jeżeli przed rozpoczęciem przewozu lub w czasie jego wykonywania zaistnieją okoliczności uniemożliwiające jego wykonanie zgodnie z treścią umowy, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym podróżnych oraz zapewnić im bez dodatkowej opłaty przewóz do miejsca przeznaczenia przy użyciu własnych lub obcych środków transportowych (przewóz zastępczy)”**

Środa przed Bożym Ciałem kilka lat temu. W perspektywie cztery letnie dni długiego weekendu. Bilet zakupiony wcześniej (na takich studenckich kursach to jedyna praktyka gwarantująca miejsce w autobusie). Wszystko zorganizowane jest idealnie – tak, aby ominąć korki i po raz kolejny uniknąć siedzenia na drążku do zmiany biegów lub desce rozdzielczej z pijanym podróżnym leżącym mi na dekolcie. Spieszę z siostrą na autobus. Ruszamy z Krakowa o 7:30 rano. Przez dwie godziny kierowca zatrzymuje się co 10 minut i ucieka na tył pojazdu. Nikt nie wie i nie rozumie, po co. Pomimo pytań, nie otrzymujemy odpowiedzi. O godz. 10:00 zostawia nas we wsi pod Kalwarią Zebrzydowską z nadzieją, że już jedzie po nas nowy kurs. Po kolejnych 2 godzinach stania w 40 osób w żarze, bez możliwości schronienia, znajduje nas autobus. Niestety nie nowiutki i pachnący, a kolejny z rozkładu jazdy, w którym znajduje się już o 20 osób za dużo, a na dodatek do środka pakuje się nasza 40. W miejscu docelowym byliśmy po 15:00, zamiast o planowanej 10:00. Cóż, przynajmniej dojechałyśmy do celu.

Luty tego roku. Zimno, mróz. Brenna, godz. 17:38, przedostatni kurs z listy (kolejny do Cieszyna za 2 godziny). To jeden z kursów użyteczności powiatowej wykonywany przez prywatnego przewoźnika. Przyjeżdża autobus, spóźniony o 15 minut. Drzwi nie chcą się otworzyć. Kierowca przeproszającym tonem (co jest rzadkością) wyjaśnia mi przez szybę, że bus zastępczy nie przyjedzie, kolega mu pewnie złośliwie nie dolał paliwa, wskaźnik nie działa i najlepiej będzie, jeśli ogarnę sobie transport na własną rękę.

**Odległość między przystankami to często kilka kilometrów ciemnych zaułków bez oświetlenia, pobocza czy przejść, a gdy nimi idziesz, twoje życie jest zagrożone i sama lub sam stajesz się zagrożeniem ruchu drogowego. Ale dzielnie maszerujesz. Bo jak inaczej wrócić do domu?**

Rozpoczęłam więc telefoniczne tournée po znajomych. Czasami to jedyne wyjście. Zdarza się też, że po zakupie biletu dowiadujesz się od kierowcy, że nie chce mu się jechać zaplanowaną trasą i wysiadka odbywa się dwa przystanki wcześniej lub o trzy za daleko, bo nie zauważył, że stoisz koło niego, komunikując potrzebę wysiadania. Odległość między przystankami to często kilka kilometrów ciemnych zaułków bez oświetlenia, pobocza czy przejść, a gdy nimi idziesz, twoje życie jest zagrożone i sama lub sam stajesz się zagrożeniem

ruchu drogowego. Ale dzielnie maszerujesz. Bo jak inaczej wrócić do domu?

To nie jedyne problemy związane z prywatnym transportem zbiorowym. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na patologiczne sytuacje, takie jak jazda z nadmierną prędkością. Po co? Żeby przyjechać minutę przed konkurencją i przejąć jej niedoszłych podróżnych. Myślicie, że to mały procent? Polecam obserwację rajdów autobusowych na trasie Skoczów–Cieszyn, szczególnie po wiejskich drogach pełnych wzniesień i zakrętów.

Lepiej jednak patrzeć z zewnątrz, gdyż w środku można poczuć się jak worek ziemniaków na przyczepie lub skończyć z połamaną ręką, gdy kierowca zahamuje za mocno. A co z przeludnieniem niektórych kursów? Od dawna krążą filmiki z YouTube’a, na których widać ludzi próbujących się przedrzeć niczym zombie do autobusu na trasie Chybie–Cieszyn. Wierzcie mi, niewiele zmieniło się w tej kwestii do dzisiaj. Do kogo zgłosić takie uchybienia? Pomimo interwencji w każdej z tych sytuacji, jedyne, co robi właściciel firmy, to rzuca słuchawką.

**„Osoby zagrażające bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie mogą być niedopuszczone do przewozu lub usunięte ze środka transportowego”**

Z mojej perspektywy, osoby bardzo ceniącej transport publiczny, najgorzej jest być dziewczyną i młodą kobietą bądź osobą starszą czy dzieckiem, którzy są nieustannie okradani. Kierowcy bardzo szybko potrafią przejść na „ty” i zapytać: „Po co ci ten bilecik? ”, a następnie ostentacyjnie schować 10 zł do kieszeni, choć zgodnie z cytowanym w śródtytułach Prawem przewozowym brak biletu to wina podróżnego:

*Podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości, podlega karze grzywny.*

Tylko jak udowodnić kontrolującemu, że pieniądze zostały już przekazane?

Wracając jednak do kwestii tożsamości: osoby płci żeńskiej są na celowniku. Mowa tu zarówno o kierujących pojazdem, jak i o podróżujących. O tym, że kultura osobista u większości kierowców nie istnieje, już wspominałam. Dystans zostaje skrócony bardzo szybko, po dwóch sekundach zbyt długiego szukania drobnych pojawiają się wulgaryzmy, lecz najbardziej zaskakuje... przemoc. Zirytowany kierowca potrafi pociągnąć pasażerkę za torebkę, warkocz czy cokolwiek innego, jeśli ta nie zareaguje odpowiednio

sprawnie. Reszta zgromadzonych udaje, że nie słyszy, by nie stać się kolejnym celem. Z kolei nabuzowany kierujący przez kolejne minuty (dopóki nie znajdzie nowej ofiary) wykrzykuje obelgi na cały pojazd.

Człowiek człowiekowi wilkiem, a szczególnie mężczyźni pod wpływem używek. Napastowanie seksualne w warunkach dużego ścisku w pojeździe jest powszechne. „Niechący”

**Napastowanie seksualne w warunkach dużego ścisku w pojeździe jest powszechne**

czyjaś ręka łąduje nie tam, gdzie powinna – na twoim ciele. Pasażer siedzący za tobą zaczyna cię miziać po włosach. Z kolei najbardziej „bezczelni” potrafią kwaśnym oddechem szeptać do ucha, jaka jesteś piękna, i zawodzić, dlaczego im nie dasz swojego numeru. A wszystko to w kilkunastocentymetrowej pułapce, gdyż przestrzenie między fotelami nie należą do największych – po twojej lewej okno, a po prawej napastnik (lub na odwrót) i brak możliwości ucieczki. Pomimo wołań i próśb do kierowcy o interwencję lub wezwanie policji, zostajesz uciszana, bo są ważniejsze rzeczy, np. dojechanie do kolejnego przystanku.

**1 zł = 1 km**

Gdy już macie w sobie dość determinacji (albo zwyczajnie nie ma innego wyboru) i decydujecie się na podróż transportem zbiorowym, czekają na was kolejne niespodzianki: nierespektowanie niższych

(za co przewoźnikowi grozi grzywna 2000 zł), okradanie z przesyłek bez wystawiania kwitów bagażowych (należy się wam odszkodowanie) oraz niekontrolowana zmiana cen (każdorazowo powinna być ona podawana w kasach, na stronie czy w cenniku opłat za bilety). Skąd biorą się te nieporozumienia i łamanie praw?

W Polsce odpowiedzialność za komunikację autobusową

przejęły samorządy. Rząd obiecał dofinansowanie w kwocie 1 zł za przejechany kilometr, wypłacaniem obarczając samorządy, które muszą do tej puli dodać kolejne 3 zł. Niestety ich budżety nie są w stanie udźwignąć takich kwot, przez co pojawiają się cięcia finansowe kosztem pasażerów. Może należałoby więc wprowadzić rozwiązanie globalne? W końcu nie chcemy doświadczyć paraliżu komunikacyjnego, a jednocześnie pragniemy być ekologiczni. W 2020 r. Luksemburg wprowadził zupełnie bezpłatny system transportu publicznego na terenie całego kraju, który finansuje tamtejszy rząd. Zakłada tym samym, że liczba pasażerów komunikacji zbiorowej wzrośnie o 20% w ciągu 5 lat. Jak takie rozwiązanie sprawdziłoby się w Polsce? Które problemy zostałyby zniwelowane? Czy kiedyś się tego doczekamy? Pozostaje nam wyłącznie gdybać, marząc na przystanku podczas samotnego czekania na spóźniającego się autobus. ♦

Hubert Maślanka

## Zielony transport publiczny, czyli gazowce zostają w tyle

**Jeszcze do niedawna widok autobusów miejskich z napisem „jestem ekologiczny” był elementem krajobrazu największych aglomeracji. Wszystko jednak wskazuje na to, że wkrótce się to zmieni i coraz częściej będzie to element rzeczywistości także mniejszych miast. Nadchodzi bowiem zielona rewolucja.**

Coraz częściej docierają do nas informacje, że poszczególne miasta przymierzają się do wprowadzenia we własnej komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych, czyli takich, które nie emitują zanieczyszczeń do powietrza. Myli się jednak ten, kto uważa, że jest to efekt naglej troski lokalnych władarzy o środowisko. Powodem otwarcia samorządów na zielony transport publiczny są zmiany, jakie wymusza na nas prawo.

Unijna dyrektywa w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów zobowiązała państwa członkowskie do wprowadzenia przepisów, które nałożą na największe miasta obowiązek częściowego obsługiwanie komunikacji miejskiej autobusami zeroemisyjnymi. Na gruncie polskiego prawa unijne wymagania wprowadza ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która – co ciekawe – jest bardziej rygorystyczna

niż unijne przepisy. O ile bowiem dopuszczają one uzupełnianie floty „czystego” taboru autobusami gazowymi (CNG i LNG), o tyle polskie przepisy takiej możliwości nie przewidują.

### Czerwone światło dla gazowców

Zgodnie z ustawą o elektromobilności operatorzy komunikacji publicznej w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców muszą od początku 2028 r. posiadać w swojej flocie co najmniej 30% autobusów zeroemisyjnych. W odróżnieniu jednak od unijnych regulacji, polskie prawo do zeroemisyjnych autobusów zalicza wyłącznie pojazdy elektryczne i wodorowe, pomijając gazowce. Wyeliminowanie z tej grupy autobusów napędzanych skroplonym gazem ziemnym spotkało się z silną krytyką ze strony części samorządów i operatorów, którzy próbują interweniować na szczeblu rządowym. Prawne wykluczenie autobusów gazowych z transportu zeroemisyjnego budzi szczególnie sprzeciw tych, którzy kilka lat temu postawili na rozwój dostosowanej do nich technologii.

Trudno się dziwić takiej reakcji, skoro podmioty te w ostatnich latach wyłożyły duże pieniądze na dostosowanie swojej infrastruktury do technologii gazowej oraz ponoszą one bieżące koszty jej utrzymania. W tej sytuacji zrównanie ich z operatorami, którzy w kierunku czystego transportu nie zrobili nic, usprawiedliwia ich oburzenie. Czas pokaże, czy autobusy napędzane gazem ostatecznie zostaną włączone do grupy pojazdów zeroemisyjnych. Jeśli

regulacje prawne nie zmieniają się w stosunku do obecnych, wszystko wskazuje na to, że dla gazowców nadal będzie się świeciło czerwone światło.

### Zielony, czyli jaki?

Idea zielonego transportu nie jest nowym zjawiskiem i wynika wprost z unijnej zasady zrównoważonego rozwoju, która zakłada zmniejszanie negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko. O ile do niedawna twierdzono, że samo ograniczanie udziału samochodów w transporcie na rzecz komunikacji zbiorowej jest realizacją tego wymogu, o tyle obecnie uważa się to już za niewystarczające. Dziś konieczne jest, by transport publiczny był w jak największej części transportem zeroemisyjnym, czyli takim, który nie emituje do środowiska zanieczyszczeń. W polskich warunkach istotne staje się pytanie o czystość energii, która ma zasilać zielony transport. Kiedy nasza energia w dominiującej części jest wytwarzana z węgla, to nawet jeśli finalnie zasila ona pojazdy nieemitujące zanieczyszczeń do atmosfery, na pewnym etapie procesu zaburza ona ideę transportu zielonego. W tym kontekście ważne wydają się pytania o to, czy autobusy elektryczne w rzeczywistości są pod względem środowiskowym czyste. Istnieją badania, z których wynika, że produkcja pojazdu elektrycznego (w szczególności baterii), a następnie jego eksploatacja oparta na energii wyprodukowanej z paliw kopalnych jest o wiele bardziej szkodliwa dla środowiska naturalnego niż pojazd napędzany olejem napędowym

czy benzyną. Coraz częściej pojawiają się głosy, że w przyszłości unijne dotacje dla rozwoju zielonego transportu będą dotyczyły wyłącznie inwestycji, które wykażą zeroemisyjność nie tylko w wymiarze eksploatacji, ale w całym procesie inwestycyjnym, obejmującym również źródła zasilania, dopuszczając jedynie zieloną energię. Wydaje się więc, że stawianie na dalszy rozwój autobusów elektrycznych w komunikacji miejskiej powinno być oparte co najmniej na ostrożności.

### Bateria to nie koniec

Dosyć dobrze rozwinięta technologia bateryjna pozwoliła poznać wady i zalety eksploatacji autobusów elektrycznych w wielu polskich miastach. Z pewnością można dziś stwierdzić, że pojazdy elektryczne są ciche i nie emitują zanieczyszczeń podczas eksploatacji. Ich wadą jest jednak ograniczony zasięg i, co się z tym wiąże, potrzeba doładowywania baterii na pętach. Konieczność budowy punktów do ładowania autobusów jest jednym z większych mankamentów tego rozwiązania. Koszty inwestycji nie są jednak jedynymi, które w tym przypadku obciążają budżety lokalne. Przewoźnicy ponoszą dodatkowe koszty związane choćby z wynagrodzeniem dla kierowcy, którego czas pracy liczy się niezależnie od tego, czy prowadzi on pojazd, czy siedzi w fotelu, oczekując na naładowanie autobusu. Jednak, jak pokazuje rzeczywistość, wiele polskich miast zdecydowało się na stałe użytkowanie autobusów elektrycznych. Oznacza to, że niedoskonałości te są do zaakceptowania przez

# Polskie prawo do zeroemisyjnych autobusów zalicza wyłącznie pojazdy elektryczne i wodorowe, pomijając gazowce



wiele samorządów, choć wkrótce może się okazać, że sytuacja ta się zmieni.

## Wodorowa rewolucja

Wydaje się oczywiste, że w polskich warunkach to przede wszystkim samorządy lokalne będą wdrażały zielony transport publiczny. Rygorystyczne przepisy dotyczące czystego transportu, prognozy dotyczące radykalnego wzrostu cen energii elektrycznej i marginalny udział odnawialnych źródeł w produkcji energii sprawiają, że przyszłość rozwoju autobusów elektrycznych staje pod coraz większym znakiem zapytania. Chociaż związana z nimi technologia jest dobrze rozwinięta, coraz więcej samorządów podchodzi do niej z ostrożnością. Powodów tej przezorności można upatrywać przede wszystkim w pojawiającej

się na horyzoncie alternatywie wodorowej.

Jeszcze do niedawna szacowano, że zastosowanie wodoru w transporcie miejskim to kwestia najbliższych dwudziestu lat. Dziś już wiemy, iż rozwój tego sektora przyspieszył na tyle, że udział autobusów zasilanych tym pierwiastkiem będzie dość istotny w przeciągu najbliższej dekady. Sądono również, że zastosowanie wodoru jako źródła zasilania autobusów miejskich będzie wdrażane ewolucyjnie, jednak wspomniane przyspieszenie obserwuje się już zarówno na gruncie przepisów, jak i rozwoju infrastruktury. W Polsce aktualnie produkowane są pojedyncze egzemplarze autobusów z ogniwem wodorowym, które, wykorzystując podawany ze zbiornika wodór, zamieniają go w zasilającą pojazd energię elektryczną. Odpadem

tego procesu jest neutralna dla środowiska para wodna. Na pełnym zbiorniku wodoru autobus osiąga zasięgi kilkukrotnie dłuższe niż autobusy elektryczne, co powoduje, że jego użytkowanie jest bardziej efektywne. Tym, co istotnie odróżnia ten segment od autobusów elektrycznych, są technologie produkcji, które pozwalają wytwarzać tzw. zielony wodór, czyli taki, przy powstawaniu którego nie emituje się zanieczyszczeń powietrza. Ten element jest najistotniejszym wyróżnikiem, sprawiającym, że w istocie możemy mówić o systemie w pełni przyjaznym dla środowiska, począwszy od produkcji wodoru, aż do jego zużycia w autobusach.

W Polsce nie mamy jeszcze ani jednej stacji ładowania wodoru dla potrzeb transportu, choć kilku producentów produkuje wodór o odpowiedniej dla

nich czystości. Biorąc jednak pod uwagę szybką ekspansję rynku paliwowego, sytuacja ta ma szansę się zmienić. PKN Orlen zapowiedział budowę dwóch hubów<sup>1</sup> wodorowych, które zaspokoją początkowe zapotrzebowanie na ten pierwiastek. Hub południowy ma powstać w Małopolsce (a dokładniej: w Trzebini), ośrodek północny z kolei ma zostać utworzony we Włocławku. Koncern już dziś bada rynek pod kątem potencjalnych odbiorców, co świadczy o tym, że realnie przygotowuje się do roli wiodącego producenta tego paliwa. Największym wyzwaniem, będącym jednocześnie najsłabszą stroną sektora wodorowego, jest nieznaną ceną kilograma wodoru. Dziś kwota ta stanowi ok. 10 euro za kilogram, co, przy założeniu, że autobus zużywa go aż 9 kg na 100 km, jest ceną absolutnie nie do udźwignięcia przez żaden samorząd. Jeśli w przyszłości cena ta nie ulegnie spadkowi, może okazać się, że będzie to główny – jeśli nie jedyny – czynnik, który przesądzi o zahamowaniu rozwoju tego sektora.

## Nie tylko Zielona Góra

Kraków czy Warszawa to nie jedyne miasta, które odważyły się postawić na autobusy zeroemisyjne. Choć metropolie te zdecydowały się uruchomić stałe linie obsługiwane taborami elektrycznymi, musiały ustąpić miejsca Zielonej Górze i Jaworznu, które stały się liderami w tym obszarze. Dysponując sporą flotą autobusów elektrycznych, już dziś wypełniły one ustawowy obowiązek posiadania 30% pojazdów zeroemisyjnych.

Do Warszawy, Krakowa czy Zielonej Góry z powodzeniem dołączyły Kutno, Sochaczew czy Łomianki, w których lokalni przewoźnicy użytkują autobusy elektryczne. Inne miasta wiedzą, że nie mogą zostać w tyle, dlatego również podejmują działania mające na celu przygotowanie się do nadchodzących zmian. Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej w ubiegłym roku opracował szczegółową koncepcję wdrożenia autobusów elektrycznych, a w roku obecnym pracuje nad koncepcją wdrożenia autobusów wodorowych. W ramach tych działań bielska spółka testuje autobusy elektryczne i analizuje różne warianty inwestycyjne,

## Na pełnym zbiorniku wodoru autobus osiąga zasięgi kilkukrotnie dłuższe niż autobusy elektryczne, co powoduje, że jego użytkowanie jest bardziej efektywne

w szczególności licząc potencjalne koszty operacyjne, jakie w przyszłości będzie musiała ponosić zarówno w przypadku autobusów elektrycznych, jak i wodorowych. Bielski operator poważnie przygotowuje się więc do potencjalnej inwestycji. W ramach opracowań rozważa częściową produkcję wodoru na własne potrzeby na terenie zajezdni. Spółka planuje oprzeć swoje plany dotyczące zeroemisyjności również na partnerstwie. 5 marca 2021 r. zarząd podpisał list intencyjny z PKN Orlen, a w najbliższym czasie nawiąże współpracę z Krajową Agencją Poszanowania Energii, która wdraża program wsparcia

dla samorządów zainteresowanych wykorzystaniem wodoru w komunikacji miejskiej.

## Eko, czyli drogo

Proekologiczne zmiany w transporcie miejskim charakteryzują się sporą dynamiką, która w dużej mierze wynika ze zmian technologicznych, jakie stoją u jej podstaw. Coraz bardziej wyśrubowane normy dotyczące emisji spalin wymuszają na producentach autobusów poszukiwanie rozwiązań, które będą nie tylko coraz bardziej wydajne, ale i akceptowalne finansowo. Trzeba bowiem pamiętać, że z punktu widzenia miejskich przewoźników istotne

znaczenie mają koszty związane nie tyle z samymi zakupami pojazdów, ile z późniejszym ich użytkowaniem. Dla większości miast kwestie nakładów inwestycyjnych w tabor zeroemisyjny będą mniej ważne, zwłaszcza że będą mogły liczyć na spore, bo aż 90-procentowe dofinansowanie. Istotniejsze będzie prawidłowe oszacowanie kosztów utrzymania zielonych autobusów, szczególnie biorąc pod uwagę, że mogą one być spore. Aktualnie szacuje się, że koszt eksploatacji autobusów elektrycznych i wodorowych jest porównywalny, a ewentualna zmiana może wynikać z kształtowania się cen energii



IL: MZK Bielsko-Biała

<sup>1</sup> Centrow produkcji.

elektrycznej i wodoru. Jedne i drugie są jednak zdecydowanie droższe od diesli czy gazowców, również spełniających, co warto podkreślić, rygorystyczne normy emisyjne.

Koszty operacyjne nie są jedynym kryterium, które w większości przypadków

## Największym wyzwaniem, będącym jednocześnie najślabszą stroną sektora wodorowego, jest nieznana cena kilograma wodoru

będzie miało kluczowe znaczenie przy podejmowaniu przez polskie miasta decyzji o wdrażaniu zeroemisyjnego transportu. Ważną rolę będą odgrywały również tzw. koszty zewnętrzne, na które składają się te istotnie wpływające na otoczenie. Ograniczenie hałasu i zatorów drogowych, znaczna redukcja zanieczyszczenia powietrza, sprawniejsza organizacja sieci komunikacyjnej czy możliwość wprowadzenia stref czystego transportu – to niewątpliwie dodatkowe elementy, które mogą mieć znaczenie przy podejmowaniu decyzji o wpuszczeniu do miast zielonych autobusów. Trzeba jednak dodać, że nie są to rozwiązania darmowe. Wręcz przeciwnie: będą nas one kosztować na początku o wiele za dużo. Czy dotknięte skutkami pandemii samorządy będą stać na to, by płacić krocie za rozwiązania ekologiczne – czas pokaże. ♦

Paweł Miech

## Czekając na Teslę dla mas

**W 2020 r. znacząco wzrosła liczba samochodów elektrycznych w Europie. W Polsce „elektryki” wciąż jednak uchodzą za luksus. Czy modele Tesli staną się kiedykolwiek autami dla mas, niczym swojejskie dziś golfy, pandy czy passerati?**

Zanim auta elektryczne staną się powszechne, będą musiały stać się tańsze. Obecnie są na ogół droższe od samochodów z silnikiem spalinowym. Tesla model 3 kosztuje prawie 200 tys. zł, a renault zoe, jeden z popularniejszych modeli elektrycznych w Europie, 124 tys. „Elektryki” są droższe głównie z powodu kosztu baterii. Szacuje się, że to aż 1/3 ich ceny<sup>1</sup>. Producenci dążą do tego, by ją obniżyć, a produkcję baterii uczynić tańszą. Wprawdzie w przeciagu ostatnich 10 lat jej koszt spadł o 89%, jednak nadal jest on wyższy od kosztu silnika spalinowego.

Jan Wiśniewski z Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych oczekuje, że ceny w większości segmentów wyrównają się mniej więcej do końca 2023 r.:

*Już teraz w przypadku niektórych modeli premium cena auta elektrycznego jest porównywalna do ceny samochodu konwencjonalnego. Przy zakupie pojazdu warto jednak analizować nie tylko samą cenę zakupu, ale całkowity koszt posiadania. O ile samochody*

*elektryczne na etapie zakupu są dziś w większości droższe niż konwencjonalne, o tyle sytuacja ta zmienia się na etapie eksploatacji. To ona, wraz z niższymi kosztami energii, sprawia, że całkowity koszt posiadania już dziś może być równy.*

Koszt posiadania zależy oczywiście od ceny prądu, która w Polsce w ostatnim czasie niestety rośnie. Jeśli jednak ktoś posiada w domu własną instalację fotowoltaiczną, to cena będzie niższa lub w ogóle spadnie do zera. Zakładając ładowanie z sieci, można szacować, że koszt przejechania 100 km autem elektrycznym będzie wynosić około 9,45 zł (przy zużyciu energii na poziomie 15 kWh/100 km i koszcie kWh w wysokości 63 gr). Dla porównania: przy średniej cenie litra benzyny w wysokości 5,20 zł i spalaniu 8 litrów na 100 km ten sam koszt auta benzynowego wynosi 42 zł. Rocznie, przy założeniu przejechania 15 tys. km, koszt ładowania elektrycznego wynosi 1417 zł, a benzynowego 6300 zł.

### 9 tys. euro dotacji na auto

Rządy w Europie znacząco dotują zakup samochodów elektrycznych, by zachęcić ludzi do ich nabycia. Przykładowo w Niemczech taka dotacja wynosi aż 9 tys. euro. W USA z kolei nabywcom „elektryków” przysługuje system ulg podatkowych, co motywuje konsumentów do zakupów zwłaszcza małych, tanich modeli. Po niektóre z nich ustawiają się długie kolejki. Według doniesień dziennika „Handelsblatt” na elektrycznego volkswagena E-up! jeszcze niedawno trzeba było czekać aż 9 miesięcy.

Nabywcy samochodów elektrycznych w Polsce również

mogą liczyć na pewne korzyści, choć nie aż tak duże, jak za Odrą. Kierowcy „elektryków” mają możliwość jechania buspasem, a zakup auta jest zwolniony z akcyzy, co przekłada się

## Rządy w Europie znacząco dotują zakup samochodów elektrycznych, by zachęcić ludzi do ich nabycia

na nieco niższą cenę. W wielu miastach w strefach płatnego parkowania samochodem elektrycznym parkuje się za darmo<sup>2</sup>. W 2020 r. można było skorzystać z programu dotacji do zakupu „elektryka” – jej maksymalna wysokość wynosiła 18 750 zł. Program nie przełożył się jednak znacząco na wzrost popularności pojazdów z napędem elektrycz-

<sup>2</sup> Michał Zieliński, *Jakie przywileje mają kierowcy aut elektrycznych? Nie tylko wjazd na buspas*, <https://e.autokult.pl/40393/jakie-privileje-maja-kierowcy-aut-elektrycznych-nie-tylko-wjazd-na-buspas> [dostęp: 15.05.2021].

nym. Sceptycznie ocenia go Jan Wiśniewski:

*Dotychczasowe programy dotacji nie były dostosowane do warunków rynkowych. W połączeniu z warunkami pandemicznymi*

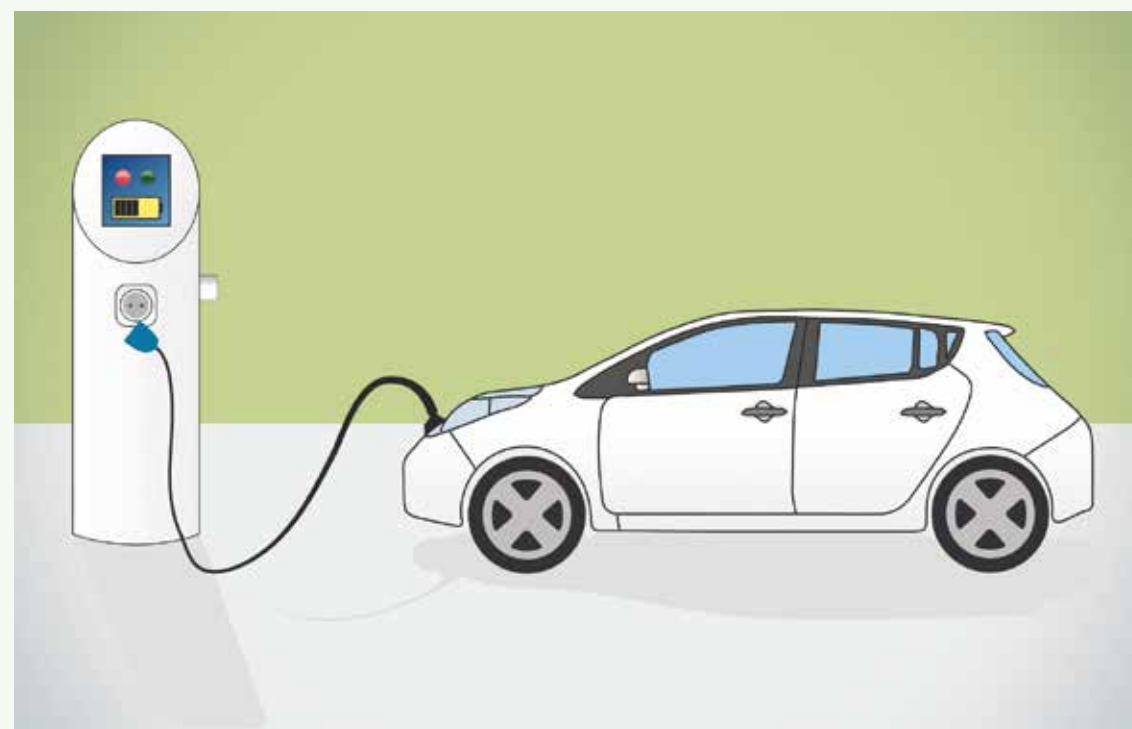
*w 2020 r. nie przyniosły rezultatów. Z jednej strony minusem była zbyt niska kwota dotacji, a z drugiej zakładano bardzo niski limit maksymalnej ceny pojazdu. To sprawiło, że dotacją nie objęto wiele modeli aut elektrycznych, nie tylko z segmentu premium. Problemem były również skomplikowane procedury, programem nie objęto leasingu czy wynajmu długoterminowego, zastosowano również surowe wymagania dotyczące korzystania z pojazdu. Rząd zapowiedział optymalizację systemu wsparcia, nie*

*wiadomo jednak, kiedy miałyby one wejść w życie. Oczekujemy, że może to się stać w drugiej połowie 2021 r.*

### Ekoluksus dla bogatych?

W praktyce auta elektryczne wciąż często są luksusem dla bogatych, którzy mogą się chwalić, że chronią środowisko, i czuć dobrze, że żyją ekologicznie. Nabywcy „elektryków” nierzadko mają dwa auta: jedno, elektryczne, do jazdy po mieście, i drugie, spalinowe, na dłuższe trasy. Mieszkają w domach, więc mogą je łatwo ładować. Jeśli ktoś nie ma domu wolnostojącego, np. mieszka w bloku, jest to spory problem. Stacji do ładowania jest wciąż mało, a te nieliczne są położone w niewygodnych lokalizacjach, oddalonych od miejsca zamieszkania.

*Dzisiaj w Polsce na jeden punkt ładowania przypada 15 samochodów z napędem elektrycznym.*



Il.: Pixaline z Pixabay

<sup>1</sup> Ira Boudway, *Batteries For Electric Cars Speed Toward a Tipping Point*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-12-16/electric-cars-are-about-to-be-as-cheap-as-gas-powered-models> [dostęp: 15.05.2021].



Na tle większości UE jest to niezły wynik, ale nie wynika on z tempa rozbudowy infrastruktury, lecz z niewielkiego parku samochodów niskoemisyjnych. Wraz z dynamicznym wzrostem liczby samochodów elektrycznych powinno się w pierwszej kolejności rozwijać strukturę ładowania. Obecnie mamy 1410 ogólnodostępnych stacji. Te liczby muszą rosnąć – mówi Jan Wiśniewski.

## Nie wiadomo, jak transformacja produkcji od samochodów spalinowych do elektrycznych wpłynie na rynek pracy

Nie wiadomo, jak transformacja produkcji od samochodów spalinowych do elektrycznych wpłynie na rynek pracy. W niektórych regionach Polski, np. na Śląsku czy w Wielkopolsce, branża automotive jest ważnym pracodawcą – jest mocno uzwiązkowiona, a miejsca pracy cieszą się dobrą opinią co do swojej jakości. Koncern Volkswagena niedawno jednak ogłosił redukcję zatrudnienia o 5 tys. osób. Związkowcy obawiają się o pracę w fabrykach.

Innym zawodem, który z czasem może odejść do lamusa, jest mechanik. Samochody elektryczne wymagają mniej napraw niż spalinowe. Może to stanowić zagrożenie dla modeli biznesowych dilerów samochodowych, którzy często czerpią wysokie zyski ze sprowadzenia autoryzowanych serwisów samochodów danej marki.

Układ napędowy samochodu spalinowego jest złożony z kilku tysięcy części, zaś samochodu elektrycznego tylko z ok. 20. W konsekwencji samochody

elektryczne są znacznie bardziej niezawodne i wymagają niższych nakładów serwisowych – mówi Jan Wiśniewski.

### Czy elektromobilność wystarczy do uratowania planety?

Przechodzenie na auta elektryczne wiąże się z ryzykiem zaniebdania inwestycji w transport publiczny czy zmiany stylu życia. Zamiast SUV-a czy pikapa spali-

nowego, spalającego wiele litrów benzyny na 100 km i emitującego dużo dwutlenku węgla, będziemy mieli SUV-y elektryczne. *De facto* są one już wprowadzane przez Audi i Volkswagena. Wprawdzie emisja CO<sub>2</sub> z transportu się zmniejszy, jednak zwiększy się zużycie prądu. Jeśli będzie to prąd z źródeł odnawialnych, wzrost ten nie będzie miał negatywnego wpływu na środowisko. Obecnie jednak większość energii na świecie jest produkowana ze źródeł nieodnawialnych, a polska energetyka jest oparta na spalaniu węgla.

Innym problemem jest to, że produkcja auta elektrycznego nie jest neutralna klimatycznie, gdyż wymaga ona wydobycia z ziemi metali ciężkich (takich jak lit, z którego produkowane są akumulatory), transportu, produkcji stali czy produkcji plastiku. Szacuje się, że wytworzenie samochodu elektrycznego powoduje znacząco większe emisje dwutlenku węgla niż produkcja samochodu z silnikiem spalinowym. Przykładowo

produkcja tesli emituje o 65% więcej CO<sub>2</sub> niż produkcja toyoty RAV4<sup>3</sup>.

Podczas użytkowania samochodu elektryczny nie emituje tego pierwiastka. W przypadku USA, gdzie produkcja prądu jest w coraz większym stopniu oparta na OZE, całkowity ślad węglowy Tesli staje się niższy po przejechaniu 32 tys. kilometrów. W przypadku Polski dystans ten zapewne będzie znacznie większy, ponieważ, jak już zostało wspomniane, nasza produkcja energii wciąż w większości jest oparta na spalaniu węgla.

Znacznie bardziej zielony jest transport publiczny: kolej, tramwaje i autobusy elektryczne. Tych ostatnich wprawdzie przybywa, lecz wciąż jest ich bardzo mało: w 2020 r. mieliśmy ich na drogach jedynie 406. Nowy program dotacji do autobusów elektrycznych jest w trakcie opracowywania, a wnioski o nabór mają być przyjmowane pod koniec 2021 r.

W przypadku transportu publicznego trudniej osiągnąć dynamiczny wzrost nakładów, ponieważ nie przynosi on biznesowi takich zysków, jak sprzedaż samochodów. Transport publiczny na ogół jest niedochodowy, co we współczesnym świecie oznacza jego zaniedbywanie. Tymczasem największe szanse na ocalenie planety dają nie tyle samochody elektryczne, co całościowa transformacja obejmująca wiele dziedzin życia, takich jak transport, produkcja energii czy recykling. Samochody elektryczne są tylko jednym, choć ważnym, elementem tej układanki. ♦

<sup>3</sup> Are Electric Cars Really Better for the Environment?, <https://www.wsj.com/graphics/are-electric-cars-really-better-for-the-environment/> [dostęp: 15.05.2021].

Dariusz Jakubowski

## Bezpłatna komunikacja miejska (i nie tylko) zmienia Polskę

**Czasy pandemii nie są najszczęśliwsze dla transportu zbiorowego, a tym bardziej dla idei bezpłatnej komunikacji. Pomimo tego trafiła ona, niczym kielkujące ziarno, na podatny, choć z pozoru jałowy grunt Polski zdominowanej przez transport indywidualny, przewoźników prywatnych i wykluczenie transportowe, szczególnie w mniejszych miejscowościach. Przyjrzyjmy się bliżej idei rewolucjonizującej nasze myślenie o transporcie zbiorowym.**

Ostatnie miesiące i lata, zwłaszcza poprzedzające pandemię, upłynęły w naszym kraju pod znakiem rewolucji obejmującej swoim zasięgiem setki tysięcy, jeśli nie miliony obywateli, choć na razie słabo dostrzegalnej z perspektywy większych miast. Obywatele ci do tej pory byli pozostawieni przez władze centralne sami sobie. W krajo-brazie komunikacyjnej pustyni, opisaney w ostatnich latach m. in. w świetnych, a jednocześnie przygnębiających książkach pt. *Ostre cięcie. Jak niszczone polską koleją Karola Trammera*<sup>1</sup> czy *Nie zdążę* Olgi Gitkiewicz<sup>2</sup> (o której więcej w artykule Agnieszki Pietrzak), z pomocą zaczęli przychodzić samorządowcy.

<sup>1</sup> Karol Trammer, *Ostre cięcie. Jak niszczone polską koleją*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa 2019.

<sup>2</sup> Olga Gitkiewicz, *Nie zdążę*, Wydawnictwo Dowody na Istnienie, Warszawa 2019.

Bezpłatna, a nie darmowa

Co to właściwie znaczy, że komunikacja jest bezpłatna? Jej przeciwnicy za każdym razem rzucają frazesami, takimi jak „nie ma darmowych obiadów”, jak gdyby fakt, że ostatecznie za każdą usługę, w tym publiczną, ktoś musi zapłacić, był czymś odkrywczym. To oczywiście prawda, tyle że trywialna i niewiele wnosząca do dyskusji. Komunikacja miejska to rodzaj usługi, w któ-

## Do tej pory w Polsce na bezpłatną komunikację decydowały się głównie małe i średnie ośrodki o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys.

rej koszty ponosi najczęściej samorząd albo sam organizujący taki transport, albo zlecający go jakiemuś zewnętrznemu przedsiębiorstwu transportowemu. Pasażerowie, czyli mieszkańcy danej jednostki samorządu terytorialnego, a zwykle wszyscy przebywający na danym obszarze obywatele, są wówczas zwolnieni z bezpośredniej opłaty za przejazd. Pokrywanie tych kosztów z samorządowej kasy właściwie niczym się nie różni od tego, jak to się dzieje w przypadku tradycyjnej, biletowanej komunikacji znanej z większości polskich miast. Wpływy z biletów zawsze zwracają jedynie część kosztów utrzymania takiej komunikacji i najczęściej nie przekraczają połowy. Samo jej prowadzenie wiąże się z dodatkowymi kosztami i generuje dużo pracy, np. konieczność wydrukowania biletów (ewentualnie wyrobienia karty czy prowadzenia aplikacji z biletami elektronicznymi) i ich kolportażu, zatrudnienia

kontrolerów, a także, niestety, egzekwowania długów od tych pasażerów, którzy uchylają się od ponoszenia opłat.

### Bariera wielkowiejskości

Z powyższym argumentem do pewnego stopnia łączy się inny, często podnoszony przez przeciwników bezpłatnej komunikacji miejskiej, zgodnie z którym rozwiązanie to zdaje egzamin, ale tylko w mniejszych

miastach (np. Kościerzynie, Głucholazach, Wieluniu, Nowym Dworze Mazowieckim, Wrześni czy Wągrowcu), obsługujących mniejszy obszar i mniejszą liczbę pasażerów. To twierdzenie wydaje się częściowo prawdziwe, jednak do tej pory żadne z większych miast nie zdecydowało się na wprowadzenie bezpłatnej komunikacji, a więc trudno rozstrzygnąć, czy przyjęłaby się ona w nich dobrze. Wydaje się, że mogłaby dać wiele korzyści: ograniczenie transportu kołowego, a tym samym redukcję smogu (wiele miast decyduje się na takie rozwiązanie w trakcie epizodów smogowych, oferując jeden lub dwa dni z bezpłatną komunikacją po stwierdzeniu największych zanieczyszczeń, jednak zazwyczaj jest już wtedy na to za późno), zwiększenie mobilności m.in. osób ubogich i bezdomnych, a także wszystkich innych nieposiadających własnego środka lokomocji, ograniczenie korków i problemów z miejscami



parkingowymi, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego czy redukcję hałasu. O ile mniejsze miasta z powyższymi kwestiami zwykle mają niewielki problem, o tyle duże na pewno zyskałyby w ten sposób jeszcze więcej. Do tej pory jednak w Polsce na bezpłatną komunikację decydowały się głównie małe i średnie ośrodki o liczbie mieszkańców poniżej 100 tys. Największy wśród nich jest Nowy Sącz (ok. 85 tys., zaś łącznie we wszystkich gminach uczestniczących w kosztach ok. 150 tys. osób) i Lubin (ok. 75 tys., a cały powiat ok. 110 tys.).

#### Korzyści dla lokalnej społeczności

To jednak nie koniec korzyści oferowanych przez tego rodzaju transport. Wiele miejsc, w których likwiduje się opłatę

za bilety, doświadcza silniejszej integracji lokalnej społeczności. W licznych gminach i powiatach z bezpłatną komunikacją w zakres jej funkcjonowania włączono mniejsze miejscowości, do tej pory często uzależnione od transportu indywidualnego, dzięki czemu ich mieszkańcy, nieposiadający własnych środków lokomocji, zyskali możliwość bezpłatnego dojazdu do większych ośrodków, a więc załatwienia spraw urzędowych, zrobienia zakupów czy skorzystania z atrakcji lokalnej turystyki.

To jeszcze nie wszystko. W kilku przypadkach sąsiednie samorządy porozumiały się co do zasad dzielenia kosztów i wprowadziły wspólną bezpłatną komunikację. Tak się stało np. w sercu Zagłębia Miedziowego, gdzie połączono Lubin i Polkowice. W niektórych

przypadkach takie miasta nie muszą nawet tworzyć wspólnych rozkładów i dzielić się kosztami – czasami wystarczy, że pokrywają się zasięgi bezpłatnej komunikacji dwóch ośrodków. Dotyczy to np. odległych od siebie o ok. 25 km Śremu i Środy Wielkopolskiej, które swoje przejazdy, obejmujące okoliczne gminy, zorganizowały poprzez włączenie w obszar komunikacji miejskiej dwóch powiatów niemal w całości. Oba systemy obsługują linie do Zaniemyśla, znajdującego się między nimi mniej więcej w połowie drogi. Pełne połączenie mogłoby się odbyć właściwie bez dalszych kosztów: w podobnych sytuacjach wystarczyłoby po prostu skoordynować ze sobą rozkłady jazdy. Osobnym problemem jest dopasowanie częstotliwości przejazdów i liczności taboru do aktualnego zapotrzebowania,

lecz na ogół lokalne wydziały transportowe po upływie maksymalnie kilkunastu miesięcy doskonale sobie z tym radzą.

#### Kilkadziesiąt miast, miliony pasażerów

Czy można powiedzieć, że bezpłatna komunikacja funkcjonuje w wielu miejscach na terenie Polski? Wydaje się, że tak: to ok. 70 miast, które czynią nasz kraj jednym z europejskich liderów w tej dziedzinie. Wprawdzie ewidencja takich miejsc jest trudna, lecz istnieją inicjatywy, które próbują się jej podjąć. Na Facebooku funkcjonuje profil Bezpłatna Komunikacja Miejska<sup>2</sup> w Polsce, na którym co pewien czas aktualizowana jest mapa z bezpłatnymi przejazdami. Na profilu często pojawiają się też wiadomości z lokalnej prasy, w których mowa jest o zmianach w tym zakresie. Co ciekawe, w czasach pandemii doniesień o planach otwierania nowych połączeń, poszerzaniu lokalnych zasięgów oraz – przede wszystkim – pojawianiu się bezpłatnej komunikacji w nowych miejscach jest zdecydowanie więcej niż informacji o rezygnacji z takich pomysłów.

#### Częściowo bezpłatna komunikacja w dużych miastach

W przypadku dużych miast, gdzie wpływ z biletów oraz koszty utrzymania całości systemu są znacznie większe, rezygnacja z płatnych przejazdów byłaby dużym wyzwaniem. Pomimo tego na liczne sposoby jest ono

<sup>2</sup> <https://www.facebook.com/bezplatnakomunikacjamijskawpolsce> [dostęp: 30.04.2021]



Il.: Stefan K z Pixabay

# Ciekawe rozwiązanie wprowadzono w Rzeszowie, gdzie zwolniono z opłat osoby bezrobotne, co ma im umożliwić dojazdy na rozmowy kwalifikacyjne

częściowo podejmowane. Wiele miast zwolniło z opłat uczniów, co np. znacząco ograniczyło korki w godzinach dojazdów do szkoły. Inną grupą, która może jeździć bez biletów, są seniorzy – dotyczy to Wrocławia (od 66 lat), Warszawy, Krakowa, Poznania, Szczecina, Trójmiasta czy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (od 70 lat). Bezpłatnymi przejazdami mogą się cieszyć także osoby represjonowane, weterani i kombatanci. Bardzo ciekawe rozwiązanie wprowadzono w Rzeszowie, gdzie zwolniono z opłat osoby bezrobotne, co ma im pomóc m.in. w zdobywaniu nowych umiejętności w ramach szkoleń i umożliwić dojazdy na rozmowy kwalifikacyjne, a przede wszystkim stanowić formę wymiernego wsparcia ułatwiającego codzienne funkcjonowanie. Inne miasta powinny pójść podobną drogą. Rezygnacja z opłat dla osób bezrobotnych czy w trudnej sytuacji finansowej prawdopodobnie oznaczałaby

## W kwestii ruchu kołowego czy poziomów zanieczyszczenia powietrza znajdujemy się na niechlubnym szczycie w Europie

bardzo niewielkie zmniejszenie wpływów z biletów, m.in. dlatego, że w przypadku takich osób ewentualne ściąganie długów może być trudne (nie wspominając o pogłębianiu ich kłopotów życiowych).

Podsumowując: katalog grup, które nie muszą płacić za przejazd, w większości miast w kilku ostatnich latach zdecydowanie się poszerzył. Warto tu nadmienić, że wspomniany Wrocław od kilku lat obniża wiek zwolnio-

nych z opłat seniorów. To trend, który warto rozszerzać również na inne miasta.

### Estonia, Luksemburg, Polska?

W Polsce nierówności komunikacyjne odważnie starają się zasypywać głównie samorządy. Czy można jednak pójść o krok dalej? Przykład niewielkiej Estonii pokazuje, że tak. Stolica i największy ośrodek w kraju, Tallinn, to jedno z dużych miast na ich coraz dłuższej liście<sup>3</sup>, w którym bezpłatny transport miejski przyjął się świetnie. Warto dodać, że system ten domknięto wprowadzeniem bezpłatnych przewozów kolejowych. Skąd taki pomysł? Miało to zachęcić mieszkańców Tallinna do płacenia podatków w tym mieście, ponieważ wszystkie pozostałe osoby, w tym cudzoziemcy, powinny każdorazowo uiścić opłatę za przejazd. Sytuacja jednak zmieniła się w 2018 r., od kiedy w całym kraju

funkcjonują bezpłatne przejazdy autobusowe. Na początku 2020 r. wprowadzenie całkowicie bezpłatnej komunikacji ogłosiło także inne niewielkie europejskie państwo – Luksemburg, gdzie brak odpłatności za bilety rozszerzono na wszystkie rodzaje transportu zbiorowego.

<sup>3</sup> Tallinn jest miastem o wielkości porównywalnej z Gdańskiem. W naszych dużych miastach, w których usługi transportowe są stosunkowo drogie, bezpłatna komunikacja funkcjonuje tylko w formie kadłubkowej. Darmowe przejazdy kolejami regionalnymi mają miejsce u niektórych przewoźników w czasie epizodów smogowych.

## Bez opłat tylko dla podatników czy dla wszystkich?

Pomysły bezpłatnej komunikacji wyłącznie dla podatników danego miejsca od czasu do czasu pojawiają się w samorządowych kampaniach wyborczych w miastach wojewódzkich, np. w Białymstoku. Warto wspomnieć,

## Katalog grup, które nie muszą płacić za przejazd, w większości miast w kilku ostatnich latach zdecydowanie się poszerzył

że lewicowi politycy i polityczki nie chcą uzależniać opłaty za przejazd od miejsca płacenia podatków choćby ze względu na wspomniane osoby bezrobotne czy turystów, a także z przyczyn środowiskowych. Póki co jednak czekamy na pierwsze większe miasto, które odważy się na taki krok – jeśli w jego przypadku korzyści przewyższą straty (a można sądzić, że tak będzie), to za jego przykładem pójdą następne.

Nie można zapominać o roli władz centralnych, które również mogłyby włączyć się w promocję bezpłatnej komunikacji. Bez ich woli politycznej i wymiernego wsparcia dla samorządów przekroczenie bariery wielkomiejskości wydaje się mało prawdopodobne. Miejmy nadzieję, że taka wola ostatecznie się pojawi, tym bardziej że w kwestii ruchu kołowego czy poziomów zanieczyszczenia powietrza znajdujemy się na niechlubnym szczycie w Europie. ♦

### Agnieszka Lamek-Kochanowska

## Koniec ery motoryzacji – fascynacje i rozterki posiadacza samochodu

Samochód to współczesny potwór Frankenstein: osiągnięcie ludzkości, które wymknęło się spod kontroli. Trudności wywołane przez motoryzację i bezradność w ich pokonywaniu sprawiają, że era samochodów dobiega końca. Symptomami kresu są problemy komunikacyjne miast, rosnące zanieczyszczone zasoby naturalne, które wykorzystuje się przy produkcji i eksploatacji aut.

Kiedy w drugiej połowie XIX w. Nikolaus August Otto skonstruował czterosurowy silnik spalinowy, a następnie, udoskonalając go, elektryczny zapłon do silnika benzynowego, niewiele przypuszczało, że znajdzie się on w ponad bilionie wyprodukowanych samochodów na świecie. Choć był to czas, w którym eksperymentowano z różnymi sposobami napędu – także elektrycznego – stworzenie pojazdu poruszanego silnikiem spalinowym dało najlepsze rezultaty, tzw. największe osiągi. Dodatkowo do jego sukcesu przyczyniła się strategia Henry’ego Forda, która polegała na seryjnym wytwarzaniu samochodów skrojonych pod kieszeń rodzącej się amerykańskiej klasy średniej. Pokłosiem tej masowej produkcji (zwanej

fordowską) była szybko rosnąca liczba pojazdów prywatnych: samochód powoli stawał się nieodłącznym elementem życia społecznego, zmieniając nawyki, kulturę i potrzeby ludzi.

### Samochód i motoryzacja zmieniają architekturę miasta

Wraz z rozwojem motoryzacji wzrosła nasza mobilność. Samochód umożliwił na nieznaną

## Z powodu upowszechnienia się samochodów zaprojektowaliśmy całą przestrzeń na nowo

dotąd skalę nie tylko podróżowanie, wykonywanie pracy czy zakupy, ale także korzystanie z rozrywek i wypoczynku. Z powodu upowszechnienia się samochodów zaprojektowaliśmy całą przestrzeń na nowo. Pojawiły się trakty komunikacyjne: autostrady, drogi szybkiego ruchu, estakady, parkingi ze stacjami benzynowymi i restauracjami, a także miejsca rozrywek. Poza miastami wybudowaliśmy gigantyczne centra handlowe i magazyny towarowe, a także zakłady pracy i fabryki. Dzięki samochodom pojawiły się też zupełnie nowe sposoby spędzania wolnego czasu: ujawniły się nowe marzenia i treści kultury. Motoryzacja zrewolucjonizowała sposób myślenia o urbanistyce, czyniąc z niej istotny element programu przemiany przestrzeni, którego najważniejszym celem była likwidacja ciasnoty i braku higieny, tak charakterystycznych dla ery przemysłowej. Dzięki motoryzacji architekci i urbaniści wkroczyli na drogę rozbudowy miast, które przestrzennie eks-

plodowały, co jeszcze bardziej wzmocniło rolę samochodu i opartej na nim mobilności. W ten oto sposób narodziły się współczesne miasta z szerokimi ulicami szybkiego ruchu, wąskimi chodnikami, licznymi parkingami dla samochodów i przejściami podziemnymi dla pieszych; miasta bez skwerów, ogrodów, ławek i targów, za to z hipermarketami, które zaczęły pełnić rolę publicznej

go terenu miejskiego; miasta, w których nie przewidziano budowy tras dla rowerów. Nim zorientowano się, do czego prowadzi umasowienie motoryzacji, projektowanie przestrzeni ściśle powiązane z możliwościami, jakie daje auto. Od tego czasu przestrzeń miejska odzwierciedla fascynacje i rozterki wywołane przez wynalazek Otta i pomysłowość Forda.

### Motoryzacja jest zagrożeniem dla ładu społecznego

Możliwości samochodu nie tylko uwodziły ich użytkowników, lecz były również przedmiotem fascynacji architektów i urbanistów, którzy w czasach bryczki i konia musieli mierzyć się z ciasnotą, a następnie poszukiwać rozwiązań dla nowej epoki samochodu. Rozwój motoryzacji nie cieszył się jednak akceptacją badaczy społecznych – w ekspansji aut dostrzegali oni zagrożenie dla istniejącego ładu. W dobie industrializacji, która pociągała za sobą intensywny napływ ludności do miast,



wspólnotowy charakter życia ulegał coraz większej erozji, a upowszechniająca się motoryzacja wzmacniała te obawy. Samochód podważał bowiem sens dotychczasowej reflek-

(np. domowych) i nadaje się jej charakter miejsca, w którym kształtuje się społeczeństwo. To w niej wymienia się poglądy, podziela normy i wartości. Nade wszystko miejsca wspólne

## Rozwój motoryzacji nie cieszył się jednak akceptacją badaczy społecznych – w ekspansji aut dostrzegali oni zagrożenie dla istniejącego ładu

sji humanistycznej na temat roli przestrzeni publicznej w budowaniu ładu społecznego. Przestrzeń publiczną postrzega się przecież jako opozycję w stosunku do sfer prywatnych

opierają się na fizycznej współobecności ludzi. Tymczasem motoryzacja wyeliminowała osoby, które pieszo wędrują po mieście, i zastąpiła je indywidualnymi podróżami

samochodem, które w zasadzie wykluczają bezpośredni kontakt z innymi użytkownikami dróg i ulic.

### Motoryzacja kolonizuje miasto

Podróżowanie samochodem podważało fundament ładu społecznego, jednak sprzeciw humanistów był daremny – nieskrępowane przemieszczanie się było bardziej atrakcyjne niż ich wątpliwości. Filmy drogi i literatura podróżnicza pokazywały, jak ważnym elementem kultury stał się samochód. W latach 20. XX w. przestrzeń miejska zauroczyła się motoryzacją. Po pewnym czasie auto coraz śmielej kolonizowało

śródmieścia i zaczęło być przyczyną zatłoczenia ulic, jednak nikt nie chciał zamykać rogatek miasta przed tak popularnym pojazdem. Wydawało się, że problem można rozwiązać poprzez regulację ruchu czy budowę miejskich autostrad, które stały się charakterystycznym elementem mieszczańskiego krajobrazu. Dzięki rozwojowi motoryzacji urbanisty zaczęli wyodrębniać dzielnice pełniące różne funkcje: mieszkalne, produkcyjne, handlowe, usługowe i administracyjne, co przestrzeni miejskiej nadawało ład. Przy okazji budowania tras szybkiego ruchu łączących dzielnice spodziewano się wyeliminować zauważalny problem zatłoczenia. W imię usprawnienia ruchu drogowego zaczęto budować trasy, które bez pardonu naruszały historyczną tkankę miejską.

### Bielsko-Biała i Tychy – polskie stolice motoryzacji

Działania te wspierał przemysł motoryzacyjny, gdyż budowa nowych dróg dawała szansę na popularyzację posiadania prywatnego auta, a to – na prace i modernizację kraju i regionu. Aktywnie włączał się on więc w marginalizację publicznych form transportu, przyczyniając się do likwidacji połączeń kolejowych i tramwajowych, które przecież salonom samochodowym odbierały klientów. Na początku lat 70. XX wieku na południu Polski utworzono konkurencyjny dla Warszawy ośrodek przemysłu motoryzacyjnego, tj. Fabrykę Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. Powstanie takiej gałęzi przemysłu miało wyraźny wpływ



Il.: Agnieszka Lamek-Kochanowska, stary tramwaj i autobus – czy taki los czeka samochody?

**Nadziei na rozwiązanie problemów wywołanych przez motoryzację coraz częściej upatruje się nie w radykalnych decyzjach, ale w kompromisach**



na region, miasto i ludzi w nim mieszkających. Gdy w Warszawie podjęto decyzję, że w Bielsku-Białej ma powstać FSM, w latach 1972–1975 dokonano w nim wyburzeń i przebudowano centrum miasta, przez które poprowadzono czteropasmowe trasy szybkiego ruchu. Miejska, publiczna sieć komunikacji nie nadążała za rosnącymi z roku na rok przewozami, które zwiększały się głównie z uwagi na rozbudowę przemysłu,

## Nie chodzi o wyeliminowanie samochodu z przestrzeni miejskiej, ale o ograniczenie jego roli i stworzenie konkurencyjnej alternatywy wszędzie, gdzie jest to możliwe

przede wszystkim motoryzacyjnego, oraz budowę kolejnych wielkich osiedli mieszkaniowych poza centrum. Wzrastała liczba ludności (w 1970 r. liczyła 105 tys. mieszkańców, w 1979 r. już 160 tys.), dlatego komunikację autobusową uznano za bardziej ekonomiczną i praktyczną. W miarę rozwoju motoryzacji miasto zapełniało się trasami szybkiego ruchu, estakadami, wiaduktami i labiryntami podziemnych tuneli, nazywanych „przestrzeniami odspołecznionymi” lub „nie-miejscami”. Niewydolność komunikacyjna, a także mnogość nieprzyjaznych miejsc czy wreszcie przekonanie o nadmiernej eksploatacji środowiska sprawiły, że coraz częściej słyszano się głosy krytyczne, które nawoływały do zwrotu w lokalnej polityce przestrzennej i transportowej. Żądano, by motoryzacja przestała determinować życie miasta i aby zepchnięci na margines

piesi odzyskali swoje miejsce w hierarchii.

### Revolucji nie będzie i nie zrezygnujemy z mobilności

Wpływ motoryzacji na życie społeczne możemy obserwować na wielu wymiarach. Wyraża się on nie tylko w praktykach architektonicznych i urbanistycznych, lecz nade wszystko w gospodarce, która uczyniła z motoryzacji źródło akumulacji kapitału.

Z tego względu w obecnych czasach późnego kapitalizmu mamy niewiele możliwości na ograniczenie ludzkiej mobilności. Nie dziwi więc, że nadziei na rozwiązanie problemów wywołanych przez motoryzację coraz częściej upatruje się nie w radykalnych decyzjach, ale w kompromisach pomiędzy interesami ekonomicznymi i dążeniami do nieskrępowanego przemieszczania się a walką z konsekwencjami masowej obecności samochodów na ulicach miast. Próby wprowadzenia równowagi w transporcie zderzają się z szeregiem trudności wymagających konsensusu i usprawniania transportu publicznego, o którym uważa się, że ze względu na swoją specyfikę jest na przegranej pozycji. Komunikacja zbiorowa nie sprawdza się, gdy cel podróży jest łączony lub rozproszony i wymaga od pasażera sprawnego przemieszczenia się, np. na nogach. Dlatego – jak

mawiają zwolennicy kompromisu – nie chodzi o wyeliminowanie samochodu z przestrzeni miejskiej, ale o ograniczenie jego roli i stworzenie konkurencyjnej alternatywy wszędzie, gdzie jest to możliwe. W praktyce nadal oznacza to pogoń za standardami wyznaczonymi przez samochód, który dał człowiekowi elastyczność.

Atrakcyjność auta wynika nie tylko z szybkości, ale też z wygody i dostarczania emocji w trakcie jazdy. Dlatego przed zainwestowaniem w infrastrukturę tramwajową czy kolejową dobrze jest rozpoznać preferencje transportowe mieszkańców, zbadać strukturę miejskich podróży i przygotować kampanie promujące alternatywne wobec samochodu środki przemieszczania się. Najważniejszym zadaniem jest znalezienie sposobu, dzięki któremu kierowcy przesiedliby się do autobusu, tramwaju, pociągu lub na rower. Wielu zdaje sobie sprawę, że wyzwanie rzucone przez motoryzację trzeba podjąć, zwłaszcza że powrót do dawnych czasów jest niemożliwy. Jeśli istnieje jakakolwiek szansa na rozwiązanie problemów komunikacyjnych miast, to z pewnością nie wiedzie ona przez redukcję mobilności, bez której współczesne miasto nie mogłoby istnieć.

### Nie mamy niczego, co może zastąpić samochód

Nawet jeśli wyobrażamy sobie kierunek zmian, to nie bardzo wiemy, w jaki sposób miałyby się one dokonać. Człowiek nie dysponuje niczym, co mogłoby zastąpić samochód. Trudno zatem powiedzieć, co powinniśmy zrobić, aby podtrzymać

mobilność w przestrzeni i nie zaszkodzić lokalnej gospodarce, a jednocześnie wyzbyć się wad

## Człowiek nie dysponuje niczym, co mogłoby zastąpić samochód

charakterystycznych dla motoryzacji. Zmiana polega na znalezieniu alternatywy dla auta. Czasu jest mało, a problemy wywołane przez umasowienie motoryzacji osiągają już punkt krytyczny. Konieczność zmian i procesy zastępowania samochodu innym środkiem przemieszczania się nie sposób dziś zatrzymać.

A czy umiemy przewidzieć los polskiej stolicy motoryzacji? Jaka będzie jej przyszłość? Nie wiemy nawet, czy samorządowcy ockną się i dostrzegą, że czas motoryzacji się kończy, ani czy przestaną oni inwestować w gigantyczną infrastrukturę skrojoną na potrzeby samochodu. Bielsko-Biała, tak jak inne przemysłowe miasta, przeżyło już swoją zapaść po transformacji ustrojowej w roku 1989. Wówczas dotknęła ona głównie przemysł włókienniczy, od którego miasto, na szczęście, nie było całkowicie uzależnione. Dzięki przemysłowi motoryzacyjnemu Bielsko-Biała dość szybko otrząsnęło się z transformacyjnego szoku. Czy podoła raz jeszcze i znajdzie sposób na przeżycie, gdy przemysł motoryzacyjny będzie się zwijał? Czy uniknie losu Detroit, miasta stworzonego przez Forda i jego fabrykę samochodów? Czas pokaże. ♦

### Igor Budny

## Miasto przyszłości

**Przez dziesiątki lat akceptowaliśmy dominację samochodów na naszych ulicach. A gdyby transport udało się zorganizować inaczej? Wiele europejskich miast wprowadza alternatywy, które pozwalają na zerwanie z obecnym trendem.**

Powszechna szarość przełamana ostrymi kolorami wszechobecnej „szyldozy”, stada gołębi przeczesujące betonową dżunglę, dające nam iluzję bioróżnorodności i zdatności do życia – oto krajobraz, którego kulminacją jest samochód, tj. symbol statusu Polek i Polaków, który niesie za sobą problemy uderzające w nasze miasta, a przez to i w nas samych.

### Wszystko ma swoją cenę

Auta odpowiadają nie tylko za zanieczyszczenie powietrza, ale również za zanieczyszczenie hałasem. Choć jest to słabo nagłośnione zjawisko, pozosta-

## Auta odpowiadają nie tylko za zanieczyszczenie powietrza, ale również za zanieczyszczenie hałasem

je ono ważne i aktualne. Życie w głośnym środowisku pogarsza nasz stan zdrowia. Uraz akustyczny, wysokie ciśnienie, choroby serca, bezsenność, długotrwały stres, a nawet problemy w nauce – to wszystko dolegliwości wywoływane i nasilone przez rosnące w całej Europie zanieczyszczenie

hałasem. Duże znaczenie ma w tym przypadku ciągły napływ dźwięków dochodzący z zakorkowanych ulic. Pokazują to statystyki: negatywne skutki może odczuwać aż 65,5% mieszkańców Starego Kontynentu, zaś w uzależnionych od indywidualnych środków transportu Stanach Zjednoczonych na spowodowane nimi dolegliwości skazane jest aż 97% populacji<sup>1</sup>.

Samochody to również ogromne marnotrawstwo przestrzeni. Można by pomyśleć, że to niewielki problem, jednak chodzi o miasta – miasta, w których toczy się ciągła walkę o każdy skrawek terenu, o małe mieszkanko na pięttrze. Tymczasem auta podczas jazdy pozostają puste średnio w 80%, co stanowi główną przyczynę zakorkowania ulic. Z kolei parkingi i inne elementy infrastruktury samochodowej zajmują przestrzeń, na której można by stworzyć parki, mieszkania i inne budynki użyteczności publicznej.

Zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiskowej 30% emisji dwutlenku węgla

w Unii Europejskiej pochodzi z transportu, z czego 72% to transport drogowy. W takich krajach jak Wielka Brytania czy Stany Zjednoczone stał się on główną przyczyną emisji gazów cieplarnianych do atmosfery,

<sup>1</sup> Environmental noise in Europe – 2020, raport Europejskiej Agencji Środowiskowej, National Transportation Noise Map BTS 15–17, Bureau of Transportation Statistics.

co stanowi przykład nadmiernej konsumpcji krajów globalnej Północy, za którą zapłacą miliony ludzi oraz nasza planeta. Choć przemysł samochodowy próbuje produkować coraz bardziej ekologiczne auta, nie powoduje to, że redukcja ich liczby na drogach nie jest konieczna.

Pierwszą ofiarą śmiertelną samochodu była Bridget Dri-

## Auta podczas jazdy pozostają puste średnio w 80%, co stanowi główną przyczynę zakorkowania ulic

scoll. W 1896 r., kiedy w Wielkiej Brytanii doszło do tragicznego wypadku, kobieta miała 44 lata. Od tamtego czasu rozwój tego środka transportu był nierozdzielnie związany z ofiarą z ludzkich istnień, na którą zgadzamy się w imię postępu. Pytanie jednak, czy naprawdę chodzi o postęp, czy tylko o naszą wygodę. W 2019 r. w Polsce w wypadkach samochodowych zginęło aż 3 tys. osób, a 35 tys. zostało rannych.

### Miasto z tradycjami

Wraz z kryzysem naftowym w latach 70. dominująca pozycja aut została zagrożona. Pionierem nowego spojrzenia na urbanistykę była Kopenhaga, stolica ciężko dotkniętej kryzysem Danii. Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom załamania gospodarczego, w mieście wprowadzono nie-

dziele bez auta, które zachęciły jego mieszkańców do przesiadki na rower. Korzystny dla rozwoju cyklizmu okazał się również aktywizm Duńskiej Federacji Cyklistów. W przeciwieństwie do wielu krajów Europy, związki cyklistów w Danii i Niderlandach przetrwały burzliwą pierwszą połowę XX w. i zapewniły siłę polityczną, która pozwoliła popularyzować jazdę na rowerze i rozwijać potrzebną do tego infrastrukturę. Dziś Kopenhaga

jest uznawana za rowerową utopię i wzbudza zazdrość na całym świecie – stąd rozwój miasta w kierunku przyjaznym dla cyklistów nazywa się „kopenhagizacją”. Jak podaje ambasada cyklistyczna Danii, podstawowym celem kopenhagizacji jest zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu jazdy na rowerze. Cel ten jest osiąga się poprzez rozwój infrastruktury rowerowej, bezpieczeństwa drogowego i systemu wypożyczania rowerów oraz polepszanie wizerunku jednoślada np. poprzez kampanie społeczne.

### A to wszystko w kwadrans!

Paryż to miasto świateł i rewolucyjnego żaru; zadziwiające, wyznaczające trendy i zmieniające nasze postrzeganie świata. Od 6 lat w stolicy Francji organizuje się dzień wolny od aut, w którym większość pojazdów nie ma wstępu na ulice. W minionym roku 2020 taki dzień odbył się 27 września i pozwolił nie tylko tymczasowo

zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i hałasem, ale również odkryć miasto no nowo. Paryżanie i turyści wykorzystali go, by cieszyć się możliwością spaceru czy organizacji pikników, pozwalając sobie w ten sposób na oddech od tak typowego dla miasta hałasu i pośpiechu.

Stolica Francji od lat przoduje w poszerzaniu przestrzeni przyjaznych dla ludzi oraz środowiska. Pierwsza kobieta na stanowisku mera Paryża, wywodząca się z francuskiej Partii Socjalistycznej Anne Hidalgo, planuje zrewolucjonizować metropolię poprzez koncepcję tzw. miasta piętnastominutowego, czyli takiego, w którym wszystkie podstawowe sprawy, jak dojdzie do pracy czy po zakupy, można załatwić pieszo w kwadrans. Oznacza to koniec ze staniem w korkach.

Piętnastominutowe miasto niesie za sobą wiele korzyści. Pierwszą, dość oczywistą, jest oszczędność czasu. Po zsumowaniu wszystkich codziennych podróży okazuje się, że przemierzanie się z miejsca na miejsce zabiera nam ogromną część życia, czemu pomysł Hidalgo pozwala zapobiec. Poza tym mieszkańcy Paryża pozostają zdrowsi, bo nie dość, że mniejsza liczba samochodów znacząco redukuje zanieczyszczenie, to na dodatek stwarza kolejne okazje do ruchu, tak potrzebnego nam w dzisiejszych czasach.

Czy pomysł ten nie wydaje się jednak nierealistyczny? Paryż, jak wiele innych europejskich miast, powstał w czasach sprzed ery samochodów i rozwijał się w podobnym schemacie, co miasta piętnastominutowe. Wizja, która wydaje się być tak odległa i utopijna, jest więc jedynie powrotem do przeszłości. Stolica Francji nie

jest zresztą jedynym miastem w Europie, które pragnie stać się bardziej przyjazne do życia.

### Gdzie rower jest ulicy królem

Bogata sieć kanałów i kultura rowerowa skutecznie odstrasza przed rozwojem infrastruktury samochodowej w Amsterdamie, który z ponad 700 km ścieżek rowerowych staje się oazą dla

## Bogata sieć kanałów i kultura rowerowa skutecznie odstrasza przed rozwojem infrastruktury samochodowej w Amsterdamie, który z ponad 700 km ścieżek rowerowych staje się oazą dla każdego cyklisty

każdego cyklisty. Wraz z Monachium czy Kopenhagą stolica Holandii należy do najbardziej przyjaznych rowerzystom miast na świecie. Jak podaje dziennik „Het Parool”<sup>2</sup>, samochodów do codziennego przemieszczania się używa jedynie 19% populacji Amsterdamu. Stało się to możliwe dzięki idei tzw. „autoluwu”, która oznacza ni mniej, ni więcej niż planowanie lokalnego systemu przemieszczania się tak, by priorytet w poruszaniu się nadać pieszym, cyklistom i pasażerom komunikacji zbiorowej, a nie kierowcom samochodów. Przeciwnicy autoluwu uważają, że jeśli auta stracą swoją uprzywilejowaną pozycję, uniemożliwi to dostawy do sklepów, pojazdy ratunkowe będą spowalniane przez tłumy pieszych, a osoby niesamodzielne ruchowo zamkną się w swoich czterech ścianach. Amsterdam pokazuje jednak, że to nieprawda. Dzięki

znacznie mniejszej liczbie samochodów osobowych na drogach te pojazdy, które pełnią znaczącą funkcję, mogą do swojego celu dostać się łatwiej. Osoby niesamodzielne ruchowo są z kolei bezpieczniejsze, gdyż nie muszą obawiać się przechodzenia przez jezdnię, w przeciwnym wypadku dla bardzo dla nich niebezpieczną. Ostatecznie zyskują również właściciele małych sklepów,

kawiarenek i restauracji, które częściej niż przez kierowców są zauważane przez pieszych.

### Niewielki krok dla człowieka

Nie tylko Paryż i Amsterdam dążą do ograniczenia ruchu samochodowego. Do inicjatywy dnia bez samochodu w Europie dołączyły takie miasta jak Oslo, Helsinki, Madryt, Barcelona czy Bruksela, a poza Starym Kontynentem obchodzi się go np. w Dżakarcie, Bogocie czy Tajpeju.

Czy ograniczenie ruchu samochodowego rozwiąże wszystkie nasze problemy? Oczywiście nie, jednak jest to ważny krok w przyszłość, w której będziemy żyć w bezpiecznych i zielonych miastach; w której naszym marzeniem będzie zamieszkać w mieście i w której odzyska ono funkcję przestrzeni umożliwiającej spotkanie się różnych ludzi i idei, a nie tylko doświadczanie betonowej pustyni, przez którą czujemy się odizolowani od innych. ♦



Il.: D. Gislason z Pixabay

<sup>2</sup> Marc Kruyswijk, Ruben Koops, Autoluw, dus omrijden: dit is de toekomst van verkeer in de hoofdstad, [https://www.parool.nl/nieuws/autoluw-dus-omrijden-dit-is-de-toekomst-van-verkeer-in-de-hoofdstad-bab774e/\[dostep: 15.05.2021\]](https://www.parool.nl/nieuws/autoluw-dus-omrijden-dit-is-de-toekomst-van-verkeer-in-de-hoofdstad-bab774e/[dostep: 15.05.2021]).



Patryk Stisz

## Polska na zwrotnicy – dokąd zmierza polska kolej?

Rozmowa z Karolem Trammerem

**PATRYK STISZ:** Ostatnimi czasy dość często mówi się o programie Kolej+. Co Pan o nim sądzi i czy faktycznie można tu mówić o przełomie w transporcie kolejowym?

**KAROL TRAMMER:** Zaczniemy od tego, iż samo pojawienie się programu pokazało, że samorządy rzeczywiście chcą reaktywacji kolei i widzą w niej ważny czynnik swojego rozwoju czy chociażby zablokowania dalszego regresu, w szczególności mniejszych miast i powiatów. Co istotne, do stworzenia tego programu wykorzystano bardzo dokładne

### Ludzie po latach cięcia i likwidacji transportu publicznego domagają się jego powrotu

analizy, które jasno wykazały, że ludzie po latach cięcia i likwidacji transportu publicznego domagają się jego powrotu, toteż niemal jednocześnie z planem odbudowy połączeń kolejowych pojawił się fundusz rozwoju transportu autobusowego. Niestety, pomimo dobrych założeń, zawiodła realizacja. Rządzący nie spodziewali się aż tak dużego odzewu – początkowo wpłynęło niemalże sto zgłoszeń. Co ciekawe, zgłoszenia pochodziły z regionów, w których kolei nie ma od dekad, pokazując, iż

nawet po tylu latach wcale nie zniknęło zapotrzebowanie na ten rodzaj transportu, tak jak np. w Chelmnie, gdzie połączenia zlikwidowano w latach 70. Poważną wadą programu okazała się jednak wysokość wkładu własnego samorządów, wynoszącego aż 15% kosztów. Samorządy nie są przyzwyczajone do pokrywania kosztów nie swojej infrastruktury, która stanowi własność PKP PLK.

### Samorządy zapłacą za błędy kolei?

Dokładnie, spółka ta w minionych latach likwidowała tę infrastrukturę, a teraz niejako każe płacić samorządom za własne błędy. Jest to zupełnie odwrotna sytuacja niż normalnie, kiedy to rząd wspomaga finansowo realizację przedsięwzięć samorządów. Ponadto już na etapie studiów wstępnych, określających warunki reaktywacji linii kolejowych PKP PLK, wymagano od samorządów na tyle szerokie-

go i dokładnego raportu, że cena jego wykonania niejednokrotnie przewyższała ich możliwości finansowe, co w niedługim czasie poskutkowało wykruszeniem się kolejnych zgłoszonych projektów. Warto też podkreślić, że wykonanie studium nie jest żadnym gwarantem realizacji projektu (co dla małych samorządów stanowi ryzykowny i kosztowny strzał w ciemno). Uważam, że mamy tu do czynienia z grzechem pierworodnym, gdyż od początku nie należało wymagać wkładu własnego.



Il.: Ostre cięcie. Jak niszczone polską koleją autorstwa Karola Trammera, Wydawnictwo Krytyki Politycznej

Wyobrażam sobie ten program tak, że sprawami całej infrastruktury *stricte* kolejowej zajmuje się PKP PLK (które dostały od państwa odpowiednie dokapitalizowanie na ten cel), zaś samorządy odpowiadają za wykonanie wszelkich prac, które wplotły by reaktywowane linie kolejowe w lokalną tkankę: budowę parkingów, przystanków, ścieżek rowerowych, miejsc dla rowerów itp.

Jeszcze jednym mankamentem programu Kolej+ jest fakt, że w jego ramach zgłoszono też budowę połączeń od podstaw, jak np. z Warki do Kozienic, a to kosztuje wielokrotnie więcej niż rewitalizacja istniejących szlaków. Stąd też moja obawa, iż niedługo może okazać się, że budowa nowych linii ekspresowo wyczerpie środki z programu i zamiast ogólnokrajowego przywracania połączeń będziemy mieli do czynienia z punktowymi inwestycjami od podstaw w 2 lub 3 miejscach w Polsce.

### A jak wygląda sytuacja kolei aglomeracyjnych w Polsce?

**Odbudowa połączeń lokalnych umożliwi poruszanie się pociągów w obrębie miast, co odciążąłoby komunikację miejską, tak jak w przypadku linii z Bielska-Białej do Cieszyńska – po przywróceniu ruchu pociągów planowane jest uruchomienie kolei aglomeracyjnej.**

Bielsko-Biała wraz z przylegającymi do niej miejscowościami tworzy obszar na tyle gęsto zabudowany i zaludniony, że stworzenie w niej kolei aglomeracyjnej jest pomysłem w pełni uzasadnionym, a nawet koniecznym. Niestety, kolej aglomeracyjna w Polsce to wciąż raczkujący temat. Nawet wskazywane jako wzór SKM w Trójmieście czy SKM w Warszawie nie są w tej samej lidze, co inne miasta tej wielkości w Europie. Np. w Warszawie SKM uzupełnia się z pociągami Kolei Mazowieckich i choć pod kątem rozkładu jazdy wygląda to całkiem zadowalająco, to nie ma już możliwości, aby na bilecie SKM jechać tą samą trasą Kolejami Mazowieckimi i na odwrót. Jest to sytuacja niedopuszczalna, aby ze względów taryfowych nie wykorzystywano pełnego potencjału przewozowego. Dla porównania w aglomeracji praskiej możemy bez problemu podróżować na miejskim bilecie zarówno koleją aglomeracyjną, jak i pociągami Kolei Czeskich na obszarze aglomeracyjnym.

Oprócz kwestii taryfowych problemem kolei aglomeracyjnych w Polsce jest ogólne podejście do tego rodzaju transportu. Kolej tego typu kojarzy się przede wszystkim z wielkimi miastami, natomiast mniejsze aglomeracje są skazane na wiecznie zakorkowany transport

uliczny. Ich jedynym wyjściem na chwilę obecną jest liczenie na to, że lokalny przewoźnik umożliwi wykorzystywanie swoich połączeń na potrzeby miasta, o ile są ku temu warunki. Remedium na taki stan rzeczy stanowi dogęszczanie sieci przystanków

### Kolej aglomeracyjna w Polsce to wciąż raczkujący temat

i organizowanie przewozów z uwzględnieniem potrzeb ruchu aglomeracyjnego, a więc duża częstotliwość kursów uzupełniających komunikację miejską i zgranie kolei z transportem miejskim.

**Wracając do tematu odbudowy sieci kolejowej, co z kolejami wąskotorowymi? Czy w XXI w. mają one rację bytu? Do 2002 r. stanowiły one nieodłączny element sieci PKP, były swoistym PKS-em na szynach. Docierały do rejonów, gdzie zwykła kolej byłaby nieopłacalna, dowożąc ludzi, towary, buraki cukrowe kolejkami cukrowniczymi czy rozmaite ładunki na terenach rolniczych i przemysłowych.**

To, co stało się z kolejami wąskotorowymi, było wynikiem odgórnego decyzji PKP, które w 2002 r. stwierdziły, że tego typu koleje nie mają przyszłości. Ich likwidację zaczęto bez uwzględnienia faktu, że do ostatnich chwil odgrywały one istotną rolę w ruchu zarówno pasażerskim, jak i towarowym. Nikt z ówczesnych władz PKP nie zastanawiał się, jakie jest w ogóle zapotrzebowanie na te koleje, tylko uznano, że istnienie wąskich torów nie ma dalszego sensu. Jeśli spojrzymy na sytu-

ację tych kolei za granicą, to odnalazły się one albo w roli historycznego dziedzictwa regionu, gdzie starano się odwzorować ich funkcjonowanie z lat świetności, przez co stawały się atrakcją samą w sobie, albo jako synteza atrakcji dla turystów

chcących podziwiać walory przyrody na ich trasie oraz regionalnego środka transportu, tak jak ma to miejsce w Szwajcarii. W Polsce pozostał niestety rozdźwięk pomiędzy kolejką w roli lunaparku, z otwartymi i przewiewnymi wagonami dla masowego turysty szukającego przede wszystkim wrażeń, a entuzjastami pragnącymi zachować ich oryginalny stan. Warto jednak, by samorządy posiadające na swoich terenach kolejki wąskotorowe zawarły jakiś alians, wypracowując strategię korzystania z takich dóbr nie tylko w celach turystycznych, ale także jako środka transportu poza sezonem albo chociaż tak, żeby przyjezdni pozostawali w danej gminie na kilka dni, korzystając z wielu atrakcji regionu, których spoiwem byłyby właśnie wąskotorówki. Na pewno nie należy skreślać tego typu kolei tylko dlatego, że kojarzą się z przeszłością, gdyż zdecydowanie wciąż drzemie w nich potencjał.

**Nawiązując do Pana książki pt. *Ostre cięcie*, w której w doskonały sposób opisał Pan systemowe niszczenie polskiej kolei po upadku PRL-u, co tak naprawdę spowodowało**



**odejście od tej formy transportu i jej powolny rozkład? Czy panujący w powszechnej świadomości liberalny pogląd, jakoby zalew samochodów po roku 1990 spowodował „naturalną” rezygnację podróżujących z kolei, ma sens?**

Mam wrażenie, że osoby odpowiedzialne za polską kolej do perfekcji opanowały wynajdowanie sobie wymówek i powodów, żeby nic nie robić, a najlepiej likwidować. W obli-

### **Osoby odpowiedzialne za polską kolej do perfekcji opanowały wynajdowanie sobie wymówek i powodów, żeby nic nie robić, a najlepiej likwidować**

czu istnego zalewu polskiego rynku używanymi samochodami z Zachodu nie traktowano zapewnienia atrakcyjności kolei jako wyzwania, tylko uznano ograniczanie połączeń za rozwiązanie problemu konkurencyjności samochodów. W 1994 r. powstał dokument *Nasza kolej. Dlaczego i jak ją restrukturyzować*. Możemy znaleźć w nim stwierdzenia wręcz mrożące krew w żyłach, np. że należy przesunąć popyt z podróży koleją na podróże transportem samochodowym. Strategia ta jest sygnowana przez ówczesnego dyrektora PKP Aleksandra Janiszewskiego. Rzadko się zdarza, aby jakiś program wprost zakładał regres dziedzin, których on dotyczy, a w tym przypadku dokładnie tak jest. Tę strategię realizowano poprzez zmniejszenie liczby połączeń w ciągu doby na danym odcinku, co w naturalny sposób zmniejszało atrakcyjność kolei. Do tej pory zresztą nasza kolej regionalna boryka się z istnymi dziurami w rozkładzie,

jeśli chodzi o kursowanie poza godzinami szczytu.

**Jak likwidacja kolei przełożyła się na funkcjonowanie ośrodków jej pozbawionych? Mam na myśli chociażby Jastrzębie-Zdrój, które jest największym miastem europejskim bez dostępu do kolei.**

Jastrzębie-Zdrój jest najlepszym przykładem tego, co dzieje się w mieście odciętym od kolei. Odnotowano tam spadek liczby

mieszkańców o ponad 10%, a jak wykazały analizy, nie przeprowadzali się oni do Katowic czy innych wielkich miast, lecz do pobliskich Żor i Rybnika, które są lepiej skomunikowane. Oczywiście trudno stwierdzić jednoznacznie, iż to brak dostępu do kolei zadecydował o zmianie miejsca zamieszkania, niemniej jednak głównymi kierunkami migracji były niedaleko położone miasta mające dostęp do węzłów kolejowych, co nie pozostaje bez znaczenia. Niestety, Jastrzębie-Zdrój nie jest odosobnionym przypadkiem – w Polsce wśród miast powyżej 50 tys. mieszkańców w tej samej sytuacji znajdują się Łomża, Mielec czy Bełchatów. Pokazuje to, jak daleko zaszły te likwidacje, które w latach 90. media przedstawiały jako pozbywanie się nikomu niepotrzebnych linii lokalnych. Jak widać, dotyczyło to w rzeczywistości dużych miast, gdzie po dziś dzień trudno jest nam uwierzyć w brak kolei. ♦

Michał Pytlak

### **Uber – tania podróż, drogi problem**

**Z jednej strony tani transport, z drugiej – masa problemów. Choć usługi transportowe Ubera w większych miastach zdążyły wpisać się w powszechną świadomość jako wygodny i relatywnie tańszy środek przemieszczania się, nie warto kłaniać się przed amerykańskim koncernem.**

Przez kilka ostatnich lat w większych miastach w Polsce piątkowe czy sobotnie imprezy w gronie znajomych często kończyły się w podobny sposób: ktoś wyciągał telefon i zamawiał transport do domu bez rozmowy, lecz za pomocą kilku kliknięć. Po tej prostej czynności na ekranie wyświetlała się informacja o dokładnym położeniu na mapie osoby, która zawiezie nas do domu, jej imię oraz przybliżony czas, w jakim ma się pojawić na miejscu (zazwyczaj krótszy niż w rzeczywistości). Kierowca przyjeżdżał, odwoził pod wskazany wcześniej adres i nie pobierał płatności – przejazd został opłacony podczas klikania w telefon.

Tak w skrócie wygląda korzystanie z Ubera – aplikacji mobilnej stworzonej do realizacji usług transportowych. Biorąc pod uwagę ilość pieniędzy, jaka krąży wokół aplikacji, oraz jej popularność, ktoś mógłby nieopatrznie nazwać tę formę podróżowania „transportem naszych czasów”. Inni całkiem na serio sądzą,

że jest to innowacyjna forma przemieszczania się.

Dlaczego Uber, a nie zwykła taksówka? Powód jest przede wszystkim jeden: cena dla klienta. O jakiej różnicy mówimy? Czasami bardzo dużej. Podróż taksówką z dworca głównego we Wrocławiu na lotnisko w Strachowicach kosztuje ok. 80 zł. Do niedawna za przejazd Uberem na tej samej trasie w godzinach nocnych płacono nieco ponad 20 zł.

Brzmi świetnie, prawda? Przy czterokrotnej różnicy w cenie i zazwyczaj nie bardzo zasobnych portfelach decyzja o wyborze Ubera jest całkowicie zrozumiała. Gdyby tylko niski koszt i łatwość obsługi były jedynymi cechami tego rodzaju usług transportowych, ich twórcom można by szczerze podziękować za ułatwienie nam życia. Niestety tak nie jest, a lista grzechów Ubera jest bardzo długa.

#### **Wszystkie grzechy Ubera**

Zacznijmy od prostej konstatacji: Uber to nie tylko tanio zawożeni na miejsce klienci, ale również nisko opłacani kierowcy. Ci ostatni nie są nawet pracownikami firmy Uber, która tłumaczy się tym, że jako aplikacja jedynie łączy kierowców z klientem, więc nikogo nie zatrudnia. Oczywiście jest to zwykła wymówka mająca na celu obniżenie kosztów.

Gdzie firma zyskuje, tam tracą kierowcy, którzy zazwyczaj pracują na czarno: za niewielkie pieniądze, bez ubezpieczenia, bez odkładania na emeryturę. To dzięki temu – między innymi – cena za przejazd może być tak niska. Czy jako klienci, którzy oszczędzają kilka złotych, mogliśmy się tym nie przejmować?

# **Kiedy pozycja firmy się ustabilizuje, a konkurencja znika lub przestaje być zagrożeniem, ceny usług lub produktów rosną**

Zapewne tak. Warto jednak zadać sobie pytanie: czy sami chcielibyśmy pracować w takich warunkach?

Inną sprawą jest to, że Uber, przedstawiając się jako zwykły pośrednik między klientem a kierowcą, nie ma racji nie tylko na zdrowy rozum, ale także z punktu widzenia prawa. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł bowiem, że firmę należy traktować jako normalne przedsiębiorstwo transportowe. Oznacza to, że powinna ona spełniać te same standardy co firmy taksówkarskie (mowa tu o opłacaniu ubezpieczeń, kasach fiskalnych, podatku VAT od każdego kursu czy posiadaniu przez kierowców licencji). Fakt, iż tego nie robi, poskutkowało m.in. zawieszeniem zezwolenia na działalność w Londynie.

Nietrudno się domyślić, że Uber unika także płacenia podatków. Mimo że w 2017 r.

miał zapłacić 1,7 mln zł CIT-u, pieniądze te nie trafiły do polskiego budżetu, tak jak się to dzieje w przypadku zwykłych firm taksówkarskich, lecz do Holandii, gdyż właśnie tam zarejestrowana jest firma. Niedofinansowana ochrona zdrowia? Niskie pensje dla nauczycieli? Ubera to nie obchodzi. Ty się na nie składasz, on nie.

Problem z Uberem jest również taki, że stosuje on tzw. dumping, tj. świadczy swoje usługi po cenie niższej niż koszty, które ponosi. Przemysław Pająk, redaktor naczelny portalu Spider's Web, nazywa firmę *największym finansowym szwindlem w historii świata biznesu*<sup>3</sup>. Wyobraźcie sobie, że Uber, pomimo 11,14 mld dolarów przychodu w 2020 r., jest firmą nierentowną, a jego straty pokrywają inwestorzy,

<sup>3</sup> Przemysław Pająk, *Uber jest bezprecedensową anomalią finansową w historii*, <https://spidersweb.pl/2018/03/uber-strata.html> [dostęp: 19.04.2021].

którzy wierzą w przyszłą pozycję firmy na rynku. W 2017 r., pomimo 4,5 mld dolarów straty, inwestorzy wpłacili na konto Ubera aż 17,3 mld dolarów.

A może nie ma w tym nic złego? Przecież płacimy mniej, a co nas obchodzą zyski jakiejś amerykańskiej firmy? Problem w tym, że motywem stosowania dumpingu nie jest wcale szczodrość przedsiębiorców, lecz walka o przejęcie rynku (w tym przypadku: rynku usług transportowych). Kiedy pozycja firmy się na nim ustabilizuje, a konkurencja znika lub przestaje być zagrożeniem, ceny usług lub produktów rosną. Znacznie szybciej niż pensje pracowników.

O tym, że Uber nie kieruje się szczodrością, świadczą jego liczne „kryzysy wizerunkowe”. Twórcy aplikacji przez długi czas opierali się wprowadzeniu tzw. „przycisku bezpieczeństwa”, który w sytuacji niepod-

legania firmy pod jakiegokolwiek regulacje powinien być oczywistością od samego początku. Jednym z bardziej znanych „kryzysów” jest sprawa nadużyć seksualnych, których dopuszczali się kierowcy wobec pasażerów. W Stanach Zjednoczonych ponad stu oskarżono o gwałt. Dopiero w tej sytuacji uznano, że umywanie się od odpowiedzialności jest, mówiąc łagodnie, nie na miejscu, a jakiegokolwiek zabezpieczenie przed niewłaściwym zachowaniem kierowcy ma sens.

Innym dowodem na to, że osoba prawna Uber kieruje się dużo mniejszą wrażliwością niż osoba fizyczna, jest sposób potraktowania obowiązku identyfikacji tożsamości kierowców. Został on wymuszony po problemach, które generował fakt, że kierowcy nie posiadali miejskich licencji np. podczas kontroli policyjnych. Uber postanowił więc wykorzystać technologię automatycznego rozpoznawania twarzy – kierowcy po zalogowaniu się mieli robić sobie zdjęcie, które następnie było weryfikowane przez automat. Co w tym złego? Technologia ta, o czym Uber nie mógł nie wiedzieć, nadal jest daleka od doskonałości, a jej margines błędów – wciąż bardzo wysoki, zwłaszcza w przypadku twarzy innych niż białe. W rezultacie niektórzy kierowcy tracili licencję całkowicie bezpodstawnie. Dlaczego? Ktoś powie: bo technologia zawiodła, zdarza się. Inna odpowiedź brzmi: bo Uber miał świadomość, że jest wysoce zawodna, ale utrata pracy i dochodów przez jego podwykonawców (bo przecież nie pracowników) zwyczajnie go nie obchodziła.

## Lex Uber – koniec problemów?

Wspomniany wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE zrównujący Ubera z firmami taksówkarskimi nie zapadł sam z siebie, lecz dzięki protestom i nieustępliwości taksówkarzy, na których usługi popyt zaczął spadać. Skutkiem wyroku jest tzw. Lex Uber, które w Polsce wprowadzono 1 stycznia 2020 r. z okresem przejściowym najpierw do 1 października 2020 r., po czym, ze względu na pandemię COVID-19, wydłu-

wydłuży. Z tych samych powodów mają wzrosnąć ceny przewozu. Pozostaje więc pytanie: czy to dobrze?

Warto pamiętać, by grzechów Ubera nie przypisywać jego klientom. Odpowiedzialność za nie spada wyłącznie na twórców aplikacji. Większość z nas skrupulatnie liczy każdy grosz, więc wybór tańszego przejazdu – zwłaszcza przy źle funkcjonującej komunikacji publicznej – jest tak samo naturalny, jak skorzystanie z promocji w sklepie.

## Gdyby tylko niski koszt i łatwość obsługi były jedynymi cechami tego rodzaju usług transportowych, ich twórcom można by szczerze podziękować za ułatwianie nam życia. Niestety tak nie jest, a lista grzechów Ubera jest bardzo długa

żono go do 1 stycznia 2021 r. Na biurko ministra rozwoju, pracy i technologii Jarosława Gowina trafił list Rzecznika Praw Obywatelskich, w którym wskazuje on na potrzebę *ustanowienia przepisów regulujących pracę z wykorzystaniem aplikacji mobilnych oraz obowiązki podmiotów, które powierzają pracę takim podmiotom*.

Oznacza to, że najprawdopodobniej zakończyła się era „pośrednika”, a zaczęła epoka normalnych taksówek. Kierowcy muszą mieć licencję, a formę taksometrów zastąpią wirtualne kasy. Podwykonawcy zostaną normalnymi pracownikami, którzy będą mieli szansę na cywilizowany etat. Przedstawiciele Ubera twierdzą, że ze względu na wprowadzone zmiany ubyło wielu kierowców, przez co czas oczekiwania na przejazd się

Za przejazd Uberem nie należy winić ani innych, ani siebie, a o wiele użyteczniejszym sposobem na spożytkowanie energii było chociażby wsparcie taksówkarzy w ich proteście przeciwko amerykańskiej firmie.

Nie trzeba mieć lewicowych poglądów, by widzieć wyraźnie, że dotychczasowy model funkcjonowania Ubera i podobnych mu aplikacji był nieuczciwą konkurencją, która wzbudzała sprzeciw nie tylko szeregowych taksówkarzy, ale także właścicieli firm. Warto również zauważyć, że indywidualne przewozy samochodem, zwłaszcza w wielkich miastach, powoli (wciąż zbyt wolno) ustępują miejsca alternatywnym środkom transportu, takim jak rower czy komunikacja zbiorowa, które należy rozwijać.

A cena? No cóż, na lotnisko we Wrocławiu autobusem dojeżdżemy za 5,20 zł. ♦



Il.: Preestocks - Photos z Pixabay



Adam Konieczny

## Chodzę, więc jestem

Nie da się zacząć rozmowy o transporcie bez uwzględnienia podstawowego, praktycznego, naturalnego, a przy tym mimowolnego sposobu przemieszczania się człowieka, jakim jest chodzenie. Chodzeniu można przypisać różne funkcje i znaczenia kulturowe: od przemieszczania się w celu wykonywania obowiązków służbowych czy dnia codziennego, przez funkcje rekreacyjno-zdrowotne, po chodzenie jako formę wyrażania niezgody. Chodzić możemy w celach religijnych, wyruszając w pieszą, prześlągalno-dziękczynno-pochwalną pielgrzymkę do miejsca kultu. Chodzeniu oddajemy się również bez bliżej określonego celu. Można chodzić dla samego chodzenia.

### Chodzenie dla zdrowia

Chodzenie jest dla człowieka czynnością naturalną, jednak bardzo rzadko myślimy o nim w kategorii aktywności fizycznej. Tymczasem jest to chyba najtańszy (wystarczą wygodne buty i strój), najprostszy oraz najmniej inwazyjny dla naszych mięśni i stawów sposób na włączenie aktywności ruchowej w plan dnia. Nie wymaga specjalistycznego sprzętu, a spacerować można praktycznie wszędzie – wystarczy droga lub leśna ścieżka. Spacerują się dobrem ogólnodostępnym, choć raczej

niedocenianym (co prawda w trakcie pandemii zainteresowanie tą formą ruchu wzrosło, ale czas pokaże, jak trwały będzie to trend). Przejdźmy jednak do konkretów: jakie korzyści niesie ze sobą codzienny, 30-minutowy spacer?

Zacznijmy od przypadłości, która dotyczy każdego człowieka: starzenia się. Dla niektórych to największy życiowy koszmar. Wraz z wiekiem nasze mięśnie i kości słabną, przez co mamy coraz mniej energii. Jeżeli nie będziemy ich wprawiać w ruch, a do tego nasze codzienne funkcjonowanie oprzemy na „komfortowym”, siedzącym trybie życia, proces ten nastąpi szybciej. Nie pomogą ani operacje plastyczne, ani wstrzykiwanie sobie różnych substancji odmładzających. Zestarzejemy

**Musimy więc zadać sobie pytanie, na ulicach jakich miast czulibyśmy się lepiej, bezpieczniej, bardziej komfortowo: opustoszałych, wyobcowanych, bezludnych i martwych czy raczej pełnych życia, ludzi i rozmów?**

się przez zasiedzenie – pomiędzy spędzaniem czasu w pozycji siedzącej przed komputerem w pracy a oglądaniem w podobnej pozycji ulubionych seriali w czasie wolnym. Nasze mięśnie, kręgosłup, kolana i inne stawy nie zostały stworzone do takiego trybu życia i prędzej czy później dadzą o sobie znać w niezbyt przyjemny sposób.

Spacerują się zapobiegają różnym chorobom. Ich regularne odbywanie może poprawić funkcjonowanie układu krążenia, zmniejszać ryzyko

wystąpienia cukrzycy, a także pozwala na kontrolę wagi naszego ciała, co z kolei wspiera profilaktykę chorób bezpośrednio powiązanych z otyłością. Spacerują się na świeżym powietrzu, w przeciwieństwie do siedzenia w zamkniętych pomieszczeniach, hartują nasz organizm i zwiększają odporność. Do ich zalet należy zaliczyć również poprawę funkcji psychologicznych. Dzięki nawet krótkiemu spacerowi możemy poprawić sobie nastrój, „zresetować” mózg i się odstresować. Płynące z nich pozytywy zauważono m. in. w Finlandii, w której lekarze zapisują spacerować po lesie „na receptę”. Trudno sobie wyobrazić podobne zjawisko w Polsce, gdzie widzimy tendencję do wycinania wszystkiego, co zielone, żywe i składające się

na las, a nasza kultura obcowania z naturą często kończy się na biurkowym minikaktusiku. To jednak materiał na zupełnie inną, dłuższą opowieść.

### Chodzenie po mieście

Chodzenie po mieście oznacza obcowanie z życiem publicznym i wspólną przestrzenią w najbardziej namacalny sposób. Chodząc, paradoksalnie stoimy w samym centrum tego, co kolektywne. Jak będzie wyglądało to, co na zewnątrz,

zależać będzie od nas samych – użytkowników przestrzeni publicznej. Musimy więc zadać sobie pytanie, na ulicach jakich miast czulibyśmy się lepiej, bezpieczniej i bardziej komfortowo: opustoszałych, wyobcowanych, bezludnych i martwych czy raczej pełnych życia, ludzi i rozmów? Planowanie przestrzeni publicznej miast, rozwijające się technologie i usługi nie ułatwiają nam życia życiem miasta żyjącego. Zamknęliśmy się (czy może raczej daliśmy się zamknąć) w świecie odizolowanych przestrzeni. Funkcjonujemy w dobrze nam znanych, odseparowanych od świata i ludzi sferach: domowej, samochodowej, biurowej, w centrum handlowym, garażu podziemnym czy innym miejscu parkingowym. Nie wyglądamy poza swojskie płoty, mury, szlabany i maski samochodów. Dodatkowo

wylewająca się zewsząd miejska betonoza, w Polsce oficjalnie zwana rewitalizacją, zniechęca do poruszania się po wspólnej przestrzeni. Co więcej, wskutek wyparcia infrastruktury dla pieszych (np. braku chodników) przy silnej nadreprezentacji infrastruktury dla pojazdów samochodowych (w tle odgłos klaksonów oburzonych samochodziarzy wyrażający niezgodę z powyższym stwierdzeniem) zanika funkcja demokratyczna przestrzeni publicznej. Dla pieszych coraz więcej miejsc staje się po prostu nieosiągalnych, a oni sami w pewnych przestrzeniach są niemile widziani, podczas gdy chodzenie po mieście to odkrywanie, zbieranie nowych doświadczeń, zachwyty i spotkanie z drugim człowiekiem. Amerykańska eseistka i historyczka Rebecca Solnit w swojej książce *Zew*

*włóczęgi*. Opowieści wędrowne opisuje swoje pieszkie spotkanie z miastem następująco:

*Raz, dawno temu, sama padłam ofiarą gróźb i napaści na ulicy, tysiącokrotnie częściej jednak spotykałam na niej przechodzących przyjaciół, nieraz natrafiałam na ciekawą książkę wystawioną w witrynie księgarni, otrzymywałam komplementy i wymieniałam pozdrowienia z moimi gadatliwymi sąsiadami, mogłam podziwiać architekturę (...), ironiczne graffiti na murach, stanowiące trafny polityczny komentarz do bieżących zdarzeń, napotykałam budki telefoniczne, wróżki, wpatrywałam się w księżyc wschodzący między budynkami, przyglądałam się obrazkom z cudzego życia i cudzym domom, wsłuchując się w śpiew ptaków dochodzący z koron ulicznych drzew. Przypadkowość, brak określonych filtrów i utartych ram pozwalają nam się natknąć*



Il.: Łukasz Kacperski, protest w Wojkowie przeciwko wyrokowi Trybunału Konstytucyjnego ws. aborcji

na to, czego nieświadomie szukamy, i nigdy nie wiadomo, jakie jeszcze miejsca mogą nas zaskoczyć, póki ich nie odkryjemy<sup>1</sup>.

Jak widzimy, chodzenie po mieście to coś więcej niż tylko chodzenie. To kompletne zanurzenie się w nim, dokładna obserwacja i poznanie dające możliwość przyjrzeniu się jego problemom z najbardziej ludzkiej perspektywy. Chodzenie może stać się początkiem rozważań nad tym, gdzie powinny nastąpić zmiany, tak aby miasto stało się dla człowieka bardziej przystępne.

### Chodzenie jako forma protestu

Pod koniec 2020 r. w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego dotyczącym zaostrzenia prawa antyaborcyjnego chodzenie na spacer dla wielu Polek i Polaków stało się sportem narodowym. Chodzenie jako forma protestu nie jest niczym nowym, jednak chyba jeszcze nigdy w głowach tylu osób pójsie na spacer nie było związane z przeżyciem tak bardzo wspólnotowym i nie niosło ze sobą tak mocnego ładunku energii i emocji. Chodzić na spacer w tamtym czasie znaczyło być wściekłą/wściekłym (choć to i tak łagodne określenie) oraz wyrażać gniew i niezgodę na łamanie praw kobiet.

Protest przez chodzenie nie musi jednak dotyczyć wyłącznie spraw politycznych czy ogólnospołecznych. Chodzenie, spacerowanie i wędrowanie jako forma protestu mogą również wyrażać sprzeciw wobec świata tkwiącego w szponach produktywności,

samoopimalizacji i pracy ponad siły; świata, w którym praktycznie nie oferuje się zgody na nicnierobienie. Chodzenie jednak nie może być do końca uznane za nieróbstwo. Warto raz jeszcze zacytować przemyslenia Rebecki Solnit:

*Powracam na ten szlak, by odpocząć od pracy i zarazem nabrać do niej sił, gdyż w nastawionej na wytwarzanie kulturze oddawanie się myśleniu na ogół uznaje się za nieproduktywne, a nierobienie niczego produktywnego zwykle przychodzi z trudem. Najlepiej zatem przybrać myślenie w przynajmniej pozór jakiegoś działania, działaniem zaś najbliższym bezczynności jest właśnie chodzenie. Samo w sobie jest tą intencjonalną czynnością, której najbliższe do mimowolnych rytmów ciała, oddychania i bicia serca. Pozwala znaleźć chwijną równowagę pomiędzy pracą a podróżowaniem, byciem a działaniem. Jest pracą ciała niewytwarzającą niczego prócz myśli, przeżyć, ośnien<sup>2</sup>.*

Chodzenie to czas na złapanie oddechu, sposób na pobycie z samym sobą lub wspólnie zaprotestowanie w pilnej sprawie. To czas, w którym pojawić się mogą nowe pomysły i rozwiązania. Pomimo tego, że jest w zasięgu nogi każdego z nas i nie ma praktycznie żadnych skutków ubocznych, pozostaje raczej w cieniu. Dlatego wyróbmy w sobie nawyk chodzenia – porzućmy auto na rzecz nóg. Po przeczytaniu „Równości” przeprowadźmy eksperyment i wyjdźmy pochodzić, nie zważając na cel i kierunek. Powtórzmy to przez kolejnych kilka dni. Ciekawe, co przyniosą nam te wędrowki? ♦

<sup>1</sup> Rebecca Solnit, *Zew włóczęgi. Opowieści wędrowne*, tłum. Anna Dzierżogowska, Sławomir Królak, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2018, s. 26–27.

<sup>2</sup> Tamże, s. 17–18.

### Bartosz Grucela

## Nie tylko miejska rewolucja rowerowa

**Nie ma bardziej równościowego środka przemieszczania się niż rower. Proste urządzenie z dwoma kołami, dwoma pedałami, łańcuchem i ramą powoduje, że dostęp do niego ma prawie każdy na świecie. Dzięki temu staje się on najbardziej egalitarnym wynalazkiem transportowym. XXI w. to jego renesans.**

Banalne urządzenie, które wielu z nas otrzymywało w prezencie na komunię, i niegdyś podświadomie traktowane jedynie jako środek rekreacji (najlepiej młodzieżowej) dziś powoli wraca na pozycję lidera w indywidualnym transporcie miejskim. Czas pandemii nasilił ten proces na całym świecie, lecz niestety nie w Polsce.

### Rewolucja paryska

W ciągu ostatniego roku nie było na świecie miasta, które wypromowałyby i postawiło na rower tak mocno, jak Paryż. Rowerowa rewolucja paryska przemienia zatłoczone od samochodów miasto w przestrzeń przyjazną dla rowerzystów i pieszych. Jeszcze na początku XXI w. w stolicy Francji obowiązywała zasada, że do centrum mogą wjeżdżać naprzemiennie jednego dnia samochody z rejestracjami parzystymi, a następnego z nieparzystymi. Gdy Paryż dotknęła fala upałów i związany z nią smog, ten sam zakaz ogłaszano

w stosunku do pojazdów mechanicznych. Jeszcze w 2007 r. koalicja socjalistów i Zielonych opracowała plan ograniczenia ruchu samochodowego o 40% do roku 2020. W zamian Paryż miał stawiać na rozwój transportu rowerowego i miejskiej komunikacji zbiorowej.

Powoli wdrażany w życie plan zyskał niepozornego sprzymierzeńca w postaci pandemii koronawirusa, która wywróciła sposób przemieszczania się do góry nogami. Burmistrzynie Paryża Anna Hidalgo (przyszła prezydent Francji?) zadekretowała likwidację dróg szybkiego ruchu wzdłuż Sekwany i przekształcenie ich w bulwary dostępne dla pieszych i rowerzystów, a także wyznaczenie specjalnych pasów dla rowerzystów i skuterów. To wszystko odbyło się kosztem samochodów.

Ograniczenie ruchu dla aut nie spowodowało załamania się systemu komunikacyjnego, a mieszkanki i mieszkańcy Paryża przesiedli się na rowery. Prasa międzynarodowa rozpisowała się (i rozpisuje nadal) o sukcesie stolicy Francji, a sam popyt na dobrą drogę dojazdową do pracy nad Sekwaną był tak duży, że ogłoszono wielki plan budowy 680 km dróg rowerowych w aglomeracji Île-de-France, w skład której wchodzi Paryż.

Światowa Organizacja Zdrowia określiła rower i spacer jako najbezpieczniejsze środki transportu w czasie pandemii, które ograniczają rozprzestrzenianie się COVID-19. Do znanych argumentów o niepodważalnie korzystnym wpływie przemieszczania się rowerem na środowisko i na nasze zdrowie dołączyła bardzo ważna w latach

# Wzorcowym przykładem ułatwień i likwidacji barier jest Warszawa, która dopuściła przejazdu rowerowe na rondzie Czterdziestolatka



epidemii skuteczność w zachowaniu dystansu społecznego.

Drogę Paryża wybrało wiele miast na świecie. Przemieszcza się jednoślądem rekomendują Helsinki, które, pomimo chłodniejszego klimatu, w 2020 i 2021 r. otworzyły sezon rowerowy szybciej niż niektóre miasta polskie. Oficjalne odezwę zachę-

## Światowa Organizacja Zdrowia określiła rower i spacer jako najbezpieczniejsze środki transportu w czasie pandemii, które ograniczają rozprzestrzenianie się COVID-19

cające do korzystania z rowerów wydały władze Wiednia, a Budapeszt stworzył specjalne tymczasowe drogi rowerowe, by ułatwić dojazd do centrum i zmniejszyć zatłoczenie w komunikacji zbiorowej. Niestety żadnych tego typu działań nie podjęto w Polsce, a większość z nas pamięta ekstremalnie dziwną decyzję o zakazie użytkowania systemu rowerów miejskich na początku pandemii.

### (R)ewolucja po polsku

Na szczęście w 2021 r. nikt już nie wpadł na równie głupi pomysł. Z dniem 1 marca ruszyły największe systemy wypożyczalni w Warszawie i w Poznaniu. Przez całą zimę działały one we Wrocławiu i Łodzi. Z kolei 1 kwietnia potentat na rynku wypożyczalni, firma Nextbike, wystartowała z rowerami w Białymstoku, Katowicach, Ciechanowie, Piotrkowie Trybunalskim czy Płocku. W tym roku z systemów tego użytkownika korzystają łącznie 32 miejscowości. Inni operatorzy, np. BikeU, obsługują

systemy w Krakowie, Szczecinie czy w miastach województwa kujawsko-pomorskiego.

Przed rokiem 2020 rowery miejskie były dostępne w większej liczbie polskich miast, takich jak Trójmiasto (gdzie eksperyment z wypożyczalnią „elektryków” okazał się gigantyczną kłapą<sup>1</sup>) czy mój rodzinny Olsztyn. Niestety

jednak w stolicy Warmii prezydent miasta z przyjemnością pozbył się systemu Roovee, tłumacząc to brakiem środków wynikającym z ograniczenia wpływów do samorządu.

<sup>1</sup> Wszystkie rowery były elektryczne (z tzw. 1B generacji) i cieszyły się ogromną popularnością, co stało się przyczynkiem do zalanania się systemu. Każdą baterię w rowerze trzeba było wymieniać ręcznie, gdyż stacje dokujące nie miały ładowarek. Firma nie nadążała z wymianą baterii, a następnie zepsutych rowerów. Ostatecznie po 7 miesiącach system został wycofany.



Il.: Amjad ali ali z Pixabay

Za to ograniczenie, w zależności od dnia, odpowiedzialnością obarczył na przemian rząd PiS lub epidemię.

Czy w Polsce poruszanie się rowerem staje się tak samo popularne jak na zachodzie? Można sądzić, że powoli podążamy za tymi samymi trendami. Liczba użytkowników jednośladów stale rośnie, a oferta jest coraz większa. Miasta aktywnie wychodzą naprzeciw użytkownikom budując kolejne kilometry ścieżek rowerowych. Wzorcowym przykładem ułatwień i likwidacji barier jest tutaj Warszawa, która dopuściła przejazdy rowerowe na rondzie Czterdziestolatka i w której już niedługo jednoślady będą miały swoją ścieżkę na Alejach Jerozolimskich. To jednak i tak niewiele w porównaniu do wielkich planów Paryża i ledwie namiastka możliwości, przed którymi stoją polskie miasta.

A przecież rower i transport rowerowy to dla współczesnych

miast świetne rozwiązanie. Przede wszystkim daje ono możliwość odkorkowania dróg. Zamiast wydawać pieniądze na kolejne szerokie pasy dla samochodów, miasta mogą odważnie postawić na spójną i porządną infrastrukturę rowerową. Wymalowanie ścieżki na polbruku nie wystarczy. Potrzeba dobrze funkcjonującego systemu, który pozwoli sprawnie przejechać z domu do pracy, urzędu czy szkoły. Musi być on również bezpieczny: jeśli droga rowerowa ma być dzielona z samochodami, to należy ją – tak jak w Paryżu – wyraźnie od tych samochodów oddzielić.

Niebagatelną zmianę transport rowerowy przechodzi na terenach pozamiejskich. Co prawda większość terytorium naszego kraju jest wykluczona komunikacyjnie i posiadanie samochodu staje się potrzebą egzystencjalną, jednak jazda na rowerze to nadal bardzo popularny, a czasem jedyny sposób przemieszczania się na terenach wiejskich. W ostatnich latach w ramach promocji turystyki rowerowej dokonuje się ogromnych inwestycji w tworzenie ścieżek i tras rowerowych. Sztandarowym przykładem jest Green Velo – szlak rowerowy obejmujący 5 województw wschodniej Polski, który łączy wsie, miasta, zabytki i rozmaite atrakcje. W ramach szlaku stworzono specjalną infrastrukturę dla rowerzystów (tzw. MOR-y – miejsca odpoczynku rowerzystów), a na obecności turystów korzystają finansowo mieszkańcy tych peryferyjnych obszarów. Budowę podobnych szlaków zrealizowano lub zaplanowano również w innych rejonach Polski podpatrując rozwiązania

zachodnie. Jeszcze innym wdrażanym rozwiązaniem są tzw. velostrady – drogi rowerowe, których cechą charakterystyczną są bezkolizyjne przecięcia z pozostałymi drogami. W Polsce najbardziej znana jest velostrada w Jaworznie licząca 11 km, nato-

## Zamiast wydawać pieniądze na kolejne szerokie pasy dla samochodów, miasta mogą odważnie postawić na spójną i porządną infrastrukturę rowerową

miast w Europie szybka droga dla rowerów powstała na terenie niemieckiego Zagłębia Ruhry i, licząc aż 100 km, łączy największe miasta regionu.

### Rower może zmienić świat

Regularna jazda na rowerze powoduje, że użytkownicy jednośladów rzadziej biorą zwolnienia lekarskie, gdyż rzadziej chorują, co stwierdzili naukowcy z Uniwersytetu w Glasgow, którzy przez 5 lat monitorowali stan zdrowia 250 tys. osób dojeżdżających codziennie rowerem do pracy. Badanie wykazało, że maleje u nich ryzyko wystąpienia zawału serca – i to aż o połowę! Do tego aż o 45 proc. obniżało się zagrożenie zachorowania na raka<sup>2</sup>. W innych badaniach stwierdzono, że jazda na rowerze obniża ryzyko przedwczesnej śmierci.

To wszystko zmniejsza obciążenie budżetu ochrony zdrowia, liczbę zwolnień lekarskich, recept i wizyt u lekarza. Poruszanie się jednoślądem często sprzyja utracie wagi, poprawie kondycji i, co również istotne, daje natychmiastową

<sup>2</sup> <https://www.f5.pl/zdrowie/jezdysz-rowerem-pracy-badania-potwierdzaja-ze-niezly-patent-na-dlugowiecznosc> [dostęp: 15.05.2021].

przyjemność w wyniku wystrzału endorfin do mózgu, a co za tym idzie – lepsze samopoczucie. Innymi słowy: poprawia nasze zdrowie psychiczne, co wydaje się szczególnie ważne w pandemicznej rzeczywistości.

Poza tym im więcej osób

prześlą się na rowery, tym większa szansa na zmniejszenie zanieczyszczenia naszych miast, co jest korzystne dla wszystkich. Ograniczenie emisji spalin czy hałasu zmniejszy liczbę chorujących np. na choroby płuc czy układu krążenia.

Jazda na rowerze, zwłaszcza ta codzienna, daje ogromne korzyści zarówno rowerzyście, jak i jego całemu otoczeniu. Odkorkowanie miast przyspiesza czas przejazdu, zmniejsza zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w centrum i docelowo pozwala na sadzenie drzew zamiast betonowych parkingów. Większa liczba użytkowników dwóch kół to czystsze, wolne od spalin powietrze. Wszystko to niesie nową „energię”, swoistą modę na mieszkanie w mieście. Zdegradowane dotychczas dzielnice stają się fajnymi miejscami do zamieszkania, wokół których odtwarza się zapomniana tkanka miejska. Procesy te mogą długofalowo wzmocnić pozycję naszych miast poprzez m.in. powstrzymanie suburbanizacji.

Włodarze miast na całym świecie to rozumieją. Czy ich polscy odpowiednicy podążą tym przykładem? Oby! ♦

Barbara Słania

## JakNIEdojade.pl

**Problem z transportem publicznym w Polsce dotyczy zwłaszcza tzw. prowincji – obszarów wiejskich i podmiejskich poza największymi aglomeracjami. Wiele małych miejscowości jest praktycznie odciętych od świata, co niesie za sobą wiele negatywnych konsekwencji dla ich funkcjonowania i pogłębia problemy społeczne.**

Transport publiczny w Polsce ma się, mówiąc eufemistycznie, nie najlepiej. Owszem, pociągi Pendolino łączą kilka największych miast niemal z prędkością światła (przy okazji kosztując krocie), jednak na paradoks zakrawa fakt, że czasem łatwiej i szybciej przejechać kilkaset kilometrów między dwiema metropoliami niż z jednej z nich dostać się gdzieś blisko, ale poza obszarem wielkomiejskim.

Spójrzmy na transport publiczny z perspektywy autorki, która mieszka w Bytomiu – dużym, jak na polskie realia, miście oddalonym od najbliższego miasta wojewódzkiego, tj. Katowic, o ok. 15 km. Mieszkanca Bytomia ma do dyspozycji 2 regularnie kursujące linie tramwajowe, jedną przyspieszoną autobusową i jedną jeżdżącą w godzinach szczytu oraz umiarkowanie często kursujący pociąg. Mieszkać w Bytomiu lub innym dużym mieście konurbacji górnośląskiej i dojeżdżać do Katowic czy Gliwic bez samochodu? Da się, oczywiście. Wystarczy jednak wyjechać za miasto lub choćby

na obrzeża, by się przekonać, jak ciężko polegać na przewozach publicznych. Licealne i studenckie lata autorki to wieś Dobieszowice w Zagłębiu Dąbrowskim i codzienne dojazdy: najpierw do Bytomia, do liceum, a później do Katowic na studia i do pracy. Teoretycznie do Bytomia jeździły cztery bezpośrednie linie autobusowe, a do Katowic dwie, zaś łącznie przez wieś przejeżdżało ich dwanaście. Takie warunki można by uznać za komunikacyjne spełnienie marzeń. Jak zawsze diabeł tkwi w szczegółach. Autobus do Katowic miał 3 kursy na dobę, a do Sosnowca jeździł tylko w weekendy (bodajże dwukrotnie w ciągu dnia). Praktyki studenckie w gimna-

**Na paradoks zakrawa fakt, że czasem łatwiej i szybciej przejechać kilkaset kilometrów między dwiema metropoliami niż z jednej z nich dostać się gdzieś blisko, ale poza obszarem wielkomiejskim**

zjum w sąsiedniej wsi, położonej jeszcze dalej od obszarów wielkomiejskich, pokazały, jak bardzo niegodny zaufania był rozkład jazdy, który nijak miał się do planów lekcji czy łączonego z różnych szkółach pensum sporej części kadry pedagogicznej. O ile nauczyciele mogli przesiąść się do samochodu, o tyle dzieci i młodzież w godzinach popołudniowych nie miały żadnej alternatywy.

Ostatni odjazd z Bytomia o 22:45 wyznaczał ramy nastoletniego życia towarzyskiego. Pójście do kina czy spotkanie przy piwie zazwyczaj kończyły się pogonią za autobusem – nierzadko przegrana, bo rozkłady

jazdy bywały teoretyczne i autobus jadący 5 minut wcześniej nie był niczym wyjątkowym, zwłaszcza nocą. Dziś, po latach, historie o nocnych, ponaddwugodzinnych pieszych powrotach do domu wydają się zabawne, ale wówczas było inaczej. Uczciwie jednak trzeba przyznać, że w polskich realiach sytuacje te miały miejsce częściej w gorzej skomunikowanych obrzeżach konurbacji niż prawdziwej prowincji z jej problemami. Wystarczy pojechać trochę dalej, by zobaczyć prawdziwy dramat komunikacyjny.

**„Szedł 10 godzin piechotą, by odwiedzić żonę w szpitalu”**

Pewien czas temu media obiegił sensacyjny nagłówek o tre-

ści: *Szedł 10 godzin piechotą, by odwiedzić żonę w szpitalu*. Bohater tekstu – mieszkaniec wsi na Opolszczyźnie – pieszo i stopem pokonywał 40 km, jakie dzieliło jego miejsce zamieszkania od szpitala, w którym leżała jego żona. Kiedy żaden kierowca nie chciał się zatrzymać, podróż w obie strony zajęła mu 10 godzin. W weekendy na trasie między mieszkaniem mężczyzny a szpitalem nie kursuje żaden autobus, a bohater nagłówka nie miał samochodu. Komentarze w internecie były bezlitosne: mężczyznę nazywano m.in. „debilem”, sugerując, że sam był winien swojej trudnej sytuacji, bo przecież mógłby przestać

narzekać i kupić sobie samochód, co rozwiązałoby jego problem.

Powyższa sytuacja należy oczywiście do ekstremalnych, jednak nie oznacza to, że transport publiczny funkcjonuje dobrze. W sposób szczególny uświadamia nam to kilka wziętych z życia przykładów.

Północno-wschodnia Opolszczyzna, okolice Olesna, średniej wielkości wieś, w której, nie licząc zabudowań, jest kościół, nieczynna szkoła, remiza OSP i wiata przystankowa. Skoro jest przystanek, to można by pomyśleć, że pewnie i autobus? Zgadza się, ale bardziej „wycieczkowy”, kursujący po gminie 5 razy na dobę: 3 kursy poranne i 2 popołudniowe. Dodatkowo, żeby nie było zbyt łatwo, są przy nich 2 dodatkowe oznaczenia literowe: jedno to „kursuje w dni nauki szkolnej”, a drugie – „pierwszeństwo dla posiadaczy biletów okresowych”. Czyli, można powiedzieć, autobus-widmo.

Pomorze Środkowe, popegierowska wieś gminna, kilkadziesiąt kilometrów od Słupska i kilka od Morza Bałtyckiego. Teoretycznie PKS-y jeżdżą co godzinę lub 90 minut, ale przejeżdżają jedynie przez większe wsie, czasem jedynie zahaczając o te mniejsze. Bezrobocie wysokie, ale dlaczego miałyby być niższe, skoro ciężko dokądkolwiek dojechać?

Parzymiechy w powiecie kłobuckim, na trójstyku województwa śląskiego, opolskiego i łódzkiego. Wieś jak tysiące innych w Polsce, ale przy okazji siedziba ośrodka odwykowego dla osób uzależnionych. Jak do niej dojechać bez samochodu, by odwiedzić kogoś w weekend, i jak z niej wrócić? Wyszukiwarka

**Tak jak  
nie można  
pozbawić  
ludzi dostępu  
do lekarza,  
tak nie wolno  
odcinać ich  
miejscowości  
od świata**



PKS pokazuje 1 autobus na dobę z Częstochowy do Parzymiechów. Nie 11 ani nie 1 na godzinę – 1 na dobę.

To przykłady losowe, ale takich miejsc są w Polsce tysiące: miasteczka i wsie, do których dociera 1 autobus na dobę, a nawet całe gminy, które nie mają żadnego połączenia kolejowego ani autobusowego. Pociągi od lat nie dojeżdżają do wielu miejscowości, zaś autobusowe przewozy dalekobieżne, realizowane przez PKS – będący w okresie PRL-u prawdziwą potęgą – w Polsce gospodarki rynkowej zanikają. Zlokalizowane w centrach miast dworce PKS przechodzą w prywatne ręce, którym zależy jedynie na atrakcyjnych działkach, a nie na zaspokajaniu potrzeb transportowych. Zdarza się, że jakiś prywatny przewoźnik jeździ 2 razy na dobę, jednak w każdej chwili może mu się odwiedzić prowadzenie tego rodzaju działalności. Tak wygląda smutna rzeczywistość milionów Polek i Polaków.

### „Trzeba sobie jakoś radzić”

Polska to kraj, w którym „trzeba sobie jakoś radzić”. Usłyszałam to od grupy studentek, z którymi rozmawiałam o wykluczeniu komunikacyjnym wsi. Polki i Polacy są świadomi, że bez samochodu żyje się ciężko i trudno się gdzieś dostać, o ile nie podróżujemy po Warszawie lub pomiędzy Katowicami a Krakowem (a i tak tylko w ciągu dnia).

Jak zatem radzimy sobie jako społeczeństwo? Przede wszystkim jeździmy samochodami, które – często w wątpliwym stanie technicznym – nie są ani bezpieczne dla pasażerów, ani przyjazne dla środowiska.

Łatwiej jednak kupić samochód za kilka tysięcy złotych, by dojechać nim do pracy, sklepu czy lekarza, niż wywalczyć kursowanie autobusu. Niestety każda osoba, która przesiądzie się do prywatnego samochodu, dla idei transportu publicznego jest już stracona.

Bywa tak, że miejsce zlikwidowanych pociągów czy PKS-ów zajmują prywatni przewoźnicy, lecz zdarza się to rzadko. O pasażerów opłaca się konkurować na popularnych trasach, takich jak Warszawa–Lublin czy Kraków–Zakopane, jednak żaden prywatny przewoźnik nie będzie walczył o realizację połączeń z Siewierza do Myszkowa, bo na tym nie zarobi. Problem tkwi w tym, że logika rynkowa i wynikająca z niej rentowność przewozów nie mogą być jedynym kryterium funkcjonowania transportu. Tak jak nie można pozbawiać ludzi dostępu do lekarza, tak nie wolno odcinać ich miejscowości od świata.

Za zaskakujący można uznać fakt, że nawet diagnozując istnienie problemu, nie myślimy o jego rozwiązaniach inaczej niż w skali jednostkowej. Najprościej kupić

samochód, ewentualnie dorzucić się do paliwa koledze z pracy.

Jeden z polityków Konfederacji podczas debaty przedwyborczej stwierdził, że zamiast inwestować w rozwój transportu publicznego, powinno się skłonić ludzi mieszkających na odległej prowincji do kupna samochodów lub przeprowadzki na tereny miejskie. Co w takiej sytuacji należałoby zrobić z zabudowaniami i istniejącą infrastrukturą, już nie powiedział. Powinniśmy pamiętać, że nie każdy może być kierowcą, nie każdy chce być kierowcą i nie każdy powinien nim być.

### Jak jednak dojechać?

Co zrobić, by nie musieć iść do szpitala pieszo przez 10 godzin i odwiedzić bliską nam osobę?

Wielu z nas zarabia niewiele, a prognozy dotyczące naszych emerytur dalekie są od optymistycznych. Już teraz powinniśmy się zastanowić: czy w kilkudziesięcioletniej przyszłości będzie nas stać na posiadanie samochodu lub jeżdżenie taksówkami na zakupy lub do lekarza, jeśli nie będzie sprawnie funkcjonującego transportu publicznego? ♦



Il.: Mabel Amber; who will one day z Pixabay

Równość  
nr 2/2021

Wydawca  
Stowarzyszenie im. Tadeusza Regera  
KRS 0000333135  
stowarzyszenie.regera@gmail.com  
www.rownosc.eu

Adres wydawcy:  
ul. Mieszka I 4/5, 43-300 Bielsko-Biała  
redakcja@rownosc.eu

nakład 2000 egzemplarzy  
drukarnia: JW PROJEKT Jacek Wiśniewski

Materiał sfinansowany  
przez Nową Lewicę

LEWICA

## Redakcja Równość

Redaktorka naczelna  
Katarzyna Gasparska

Sekretarz redakcji  
Paweł Miech

Zespół redakcyjny  
Adam Konieczny  
Agnieszka Lamek-Kochanowska  
Mateusz Merta  
Barbara Słania  
Maciej Szlinder

Autorzy/ki  
Igor Budny  
Bartosz Grucela  
Dariusz Jakubowski  
Angelika Ogrocka  
Agnieszka Pietrzak  
Michał Pytlik  
Patrik Stisz

Korekta  
Marcin Jaworski  
Angelika Ogrocka  
Agnieszka Pietrzak  
Michał Pytlik

Projekt graficzny  
Mira Larysz

Grafika na okładce  
Alicja Beryt

Opracowanie graficzne i skład  
Jarosław Hess

Współpraca  
Dariusz Lamek-Kochanowski

Kontakt  
redakcja@rownosc.eu

Więcej tekstów znajdziesz na:  
www.rownosc.eu

*Przeczytane? Podaj dalej!*

**Podziel się swoim egzemplarzem z sąsiadką,  
dobrym kumplem, koleżanką z pracy, szefową,  
nauczycielem, sprzedawcą w Twoim sklepie. Pożycz  
mamie, bratu, tacie, siostrze i w końcu daj nieznajomej  
osobie na ulicy. Niech ta treść dotrze do jak największej  
liczby osób!**