



razem

**INNA POLITYKA JEST
MOŻLIWA**

**PLAN REFORM W TRANSPORCIE
ZBIOROWYM NA TERENIE POWIATÓW
LESKIEGO I BIESZCZADZKIEGO**

RAZEM BIESZCZADY 2017

I. WSTĘP

W powiatach leskim i bieszczadzkim komunikacja zbiorowa działa w sposób dysfunkcyjny. W wyniku komercjalizacji sieci połączeń lokalnych od transportu publicznego zostały odcięte dziesiątki miejscowości. Mieszkańcy sołectw położonych poza głównymi szlakami komunikacyjnymi utracili dostęp do miejsc pracy, urzędów, służby zdrowia, sklepów specjalistycznych i spożywczych - co wypycha kolejne setki mieszkańców Bieszczad w różnego rodzaju wykluczenia społeczne. Już teraz wiele miejscowości jest zupełnie odciętych od połączeń autobusowych, a 30,1% mieszkańców regionu jest w różnym stopniu wykluczona z możliwości korzystania z transportu zbiorowego, tzn. ich miejscowości obsługuje tygodniowo mniej niż 1 autobus dziennie, po wycofaniu się z rynku spółki Arriva, ten odsetek drastycznie wzrośnie. Program reform systemu transportu zbiorowego dokonuje diagnozy obecnej sytuacji i proponuje szereg rozwiązań prowadzących do jej poprawy.

II. ANALIZA

Wykluczenie transportowe generuje szereg negatywnych skutków prowadzących do wykluczenia społecznego.¹ Bieszczady, ze względu na swoją specyfikę geograficzną i społeczno-gospodarczą są regionem, którego mieszkańcy w najwyższym stopniu są narażeni na negatywne czynniki obniżające ich potencjał, możliwości i perspektywy.

Jeżeli chodzi o gęstość zaludnienia, to spośród 380 powiatów powiat bieszczadzki zajmuje ostatnie 380 miejsce (19 os./km²), a powiat leski 373 (32 os./km²)². Życie i funkcjonowanie w tak słabo zaludnionym, górzystym terenie wiąże się z dodatkowymi utrudnieniami w postaci ciężkich warunków pogodowych, czy problemów i ograniczeń związanych z warunkami przyrodniczymi. Dodatkowo upadek zakładów pracy, zamykanie placówek handlowych i wycofywanie się usług publicznych z mniejszych miejscowości zmusza mieszkańców do podróżowania do większych ośrodków: Ustrzyk Dolnych, Leska czy Sanoka do pracy i w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb.

Sieć komunikacji zbiorowej w regionie jest w fatalnym stanie. W powiatach leskim i bieszczadzkim całkowicie zamknięto połączenia kolejowe, a oferta połączeń autobusowych jest systematycznie zmniejszana. W powiecie bieszczadzkim 37,6% mieszkańców jest w większym lub mniejszym stopniu wykluczona transportowo, w powiecie leskim, ten wskaźnik wynosi 23,9%.³

Sołectwa takie jak Kiełczawa, Roztoki Dolne, Stężnica, Żerdenka, Rybne, Solinka, Bystre, Strzebowiska, Muczne, Skorodne, Tarnawa Niżna i inne mniejsze miejscowości w ogóle nie mają dostępu do transportu zbiorowego. Część miejscowości ma połączenia wyłącznie w czasie dni nauki szkolnej. Wiele z dużych miejscowości jest odciętych od

¹ Lucas K.: Transport and social exclusion: Where are we now?. Transport Policy, v.20, 2012, 105-113

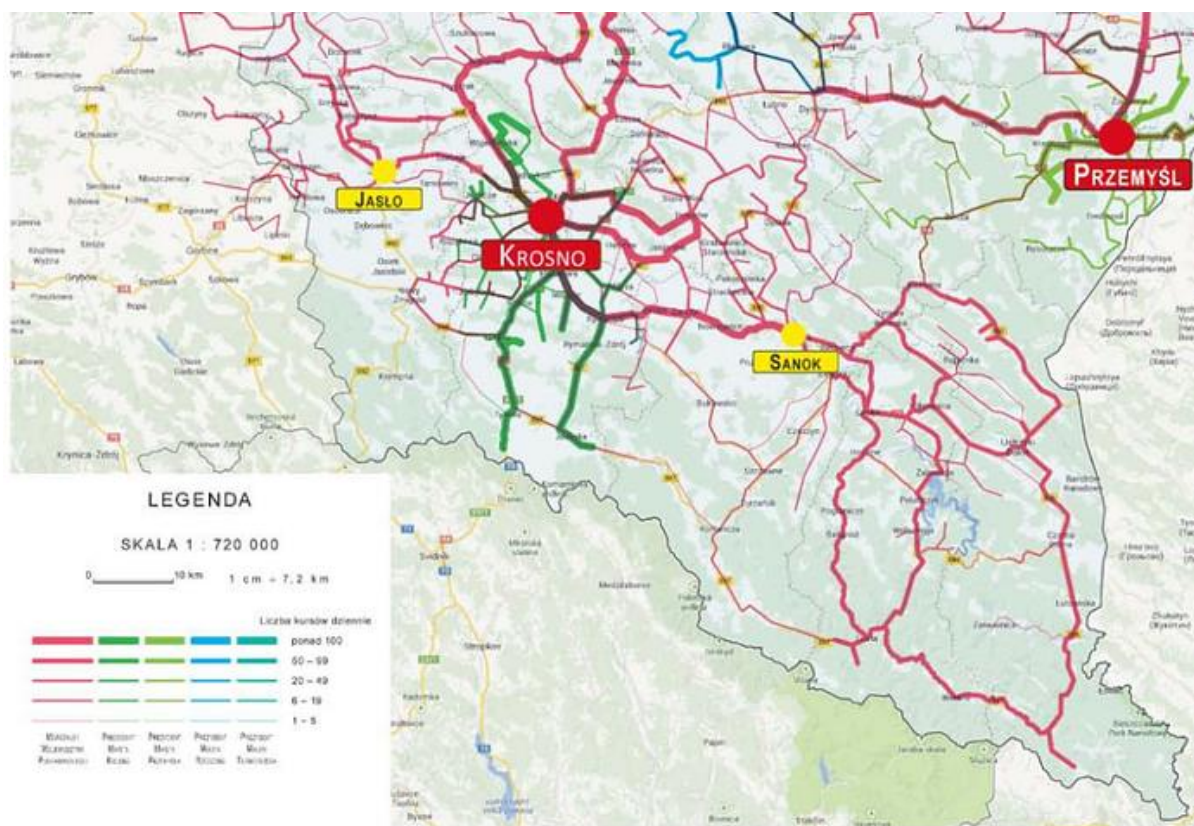
² Stan, ruch naturalny i migracje ludności w Województwie Podkarpackim w 2015 r., GUS 2016r.

³ wyliczenie własne na podstawie: e-podróżnik.pl i Wykaz rozkładów jazdy przewozu drogowego województwa podkarpackiego, bip.pl (wersja z 19 stycznia 2016r.)

świata w weekendy i dni świąteczne. Przy czym mówimy tutaj najczęściej o jednym, albo dwóch połączeniach dziennie. Efektem tego jest dramatyczna sytuacja komunikacyjna mieszkańców miejscowości połączonych poza głównymi liniami komunikacyjnymi tj.:

- Lesko - Ustrzyki Dolne - Ustrzyki Górne
- Lesko - Solina - Polańczyk
- Lesko - Hoczew - Polańczyk
- Lesko - Hoczew - Cisna

Rys. 1. Wszystkie korytarze transportowe w komunikacji autobusowej, na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz Prezydentów Miast: Krosna, Przemyśla, Rzeszowa oraz Tarnobrzega



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego, s. 25, Blue Ocean Business Consulting, 2013

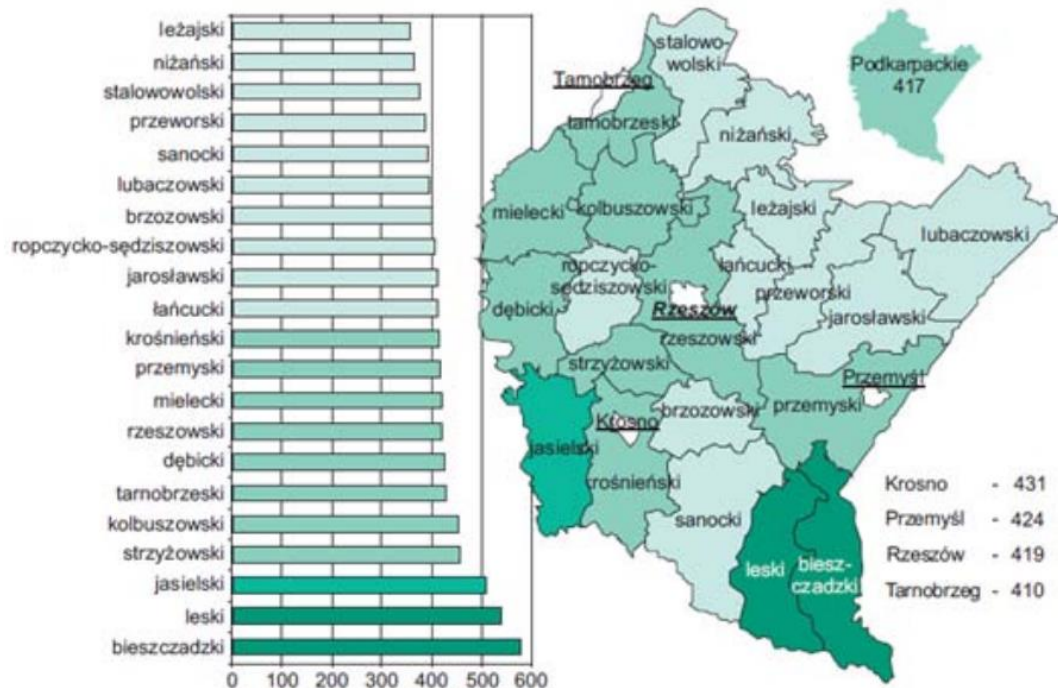
Mieszkańcy tych miejscowości nie mają dostępu do rynku pracy, usług, handlu, służby zdrowia, urzędów publicznych, rozrywki czy życia towarzyskiego. Wszystkie powyższe czynniki prowadzą do:

- marginalizacji i pogorszenia się jakości życia mieszkańców, spadku ich mobilności i obniżenia możliwości wykonywania działalności zarobkowej i gospodarczej
- emigracji⁴

⁴ Migracje zagraniczne i wewnętrzne ludności województwa podkarpackiego NSP 2011, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, 2014

- wzrostu liczby zarejestrowanych samochodów osobowych w ciągu roku (11,25% wszystkich rejestracji w kraju przy 5,55% udziału w ludności kraju - dla woj. podkarpackiego)⁵
- spadku liczby użytkowników transportu ogółem, ze szczególnym spadkiem liczby ludności korzystającej z transportu zbiorowego.

Rys. 2. Liczba samochodów osobowych w Województwie Podkarpackim – na 1000 mieszkańców



Dane: Urząd statystyczny w Rzeszowie, *Pojazdy zarejestrowane w 2015 r.*, CEPIK

Bieszczady z powodu dużych odległości pomiędzy miejscowościami wymagają podróżowania na długie dystanse. Dla przykładu podróż z Ustrzyk Górnych do Ustrzyk Dolnych kosztuje 11,90zł. Podróż z Wetliny do Leska kosztuje 13,20zł / 14,40zł⁶ (w zależności od trasy). Przy czym mediana zarobków jest niższa niż 2226zł wyliczona dla województwa podkarpackiego (wielu mieszkańców zarabia dużo mniej)⁷. W efekcie dojazdy generują ogromną część wydatków, zniechęcając do podjęcia zbyt nisko opłacanej pracy, rozwijania kwalifikacji, profilaktyki zdrowotnej, udziału w życiu społecznym itd.

Kolejnym problemem, który dotyka region jest brak zunifikowanego systemu rozliczania biletów miesięcznych wśród operatorów połączeń osobowych. Efektem tego jest sytuacja w której posiadacz biletu miesięcznego zakupionego w jednej firmie nie może na jego podstawie korzystać z usług przewozowych na tej samej linii

⁵ *Pojazdy zarejestrowane w 2015r.*, CEPIK

⁶ *E-podróżnik.pl*

⁷ *Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń (OBW)*, Sedlak & Sedlak, 2015

świadczonych przez innych przewoźników. Skutkami rozdrobnienia usług przez prywatnych przewoźników są:

- wydłużenie czasu oczekiwania na przejazd
- zmniejszenie liczby potencjalnych połączeń dla pasażera
- wzrost kosztów dla firm i pasażerów, co wywiera presję na redukcję linii autobusowych z uwagi na ich nierentowność, oraz skłania pasażerów do korzystania z własnych samochodów

Przewoźnikami do których skierowana jest akcja są:

- Ariva Bus Transport Polska
- PKS Rzeszów
- PKS "Polonus"
- PKS Przemyśl
- PKS Stalowa Wola
- Firma przewozowa "SAN-BUS"
- NEOBUS POLSKA
- SANTUR Spółka z o.o.

III. ROZWIĄZANIA

Partia Razem postuluje wprowadzenie szeregu zmian, które jednocześnie zwiększą atrakcyjność podróżowania transportem zbiorowym, usprawnią jego działanie oraz zwiększą obroty przewoźników.

1. OBNIŻENIE CEN BILETÓW

Ceny biletów w regionie są jednymi z najwyższych w kraju. Dla porównania bilet autobusowy z Ustrzyk Dolnych do Ustrzyk Górnych (46km) kosztuje 11,90zł. W Małopolsce bilet z Nowego Targu do Łącka (50km) kosztuje 5,00zł (to mniej aż o 138%!)⁸ Ponadto koszty przejazdu samochodem z zainstalowaną instalacją gazową, lub paliwem zakupionym na terytorium Ukrainy, często zrównują się, lub zbliżają się do stawki oferowanej przez przewoźnika. Dzięki obniżeniu cen transportu zbiorowego, pasażerowie będą go wybierać chętniej, generując większe zyski dla operatorów, dzięki zastosowaniu efektu skali.

2. ZATRZYMYWANIE SIĘ NA ŻĄDANIE PASAŻERA

Postulujemy wprowadzenie możliwości zatrzymywania się autobusu na żądanie pasażera, zarówno przy wchodzeniu jak i wychodzeniu z autobusu na drogach lokalnych i gminnych. Zgodnie z dzisiejszym stanem prawnym, przewoźnik nie ma prawa zatrzymać się poza przystankiem.⁹ Naruszenie przepisów grozi

⁸ E-podróżnik.pl

⁹ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173 z późn. zm.

mandatem w wysokości 3000 zł.¹⁰ Dzisiejsze przepisy umotywowane są potrzebą zapewniania bezpieczeństwa pasażerów, jednak na drogach, lokalnych, gminnych czy nawet niektórych powiatowych i krajowych, natężenie ruchu jest tak małe, że autobus zatrzymujący się w dozwolonych miejscach nie stanowiłby zagrożenia dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Umożliwienie pasażerom korzystania z autobusów na żądanie znacznie podniosłoby komfort jazdy i skróciło czas podróży o dojeździe pasażera z punktu docelowego na przystanek.

3. UJEDNOLICENIE BILETÓW MIESIĘCZNYCH

Na liniach obsługiwanych przez przewoźników zakontraktowanych przez Urząd Marszałkowski może funkcjonować wiele różnych biletów miesięcznych, wydawanych przez różne firmy. Przewoźnicy nie mają ze sobą podpisanych żadnych umów, dlatego posiadacz biletu miesięcznego zakupionego w jednej firmie, nie może korzystać usługi przewozowej na tej samej trasie u innych przewoźników. Sytuacja ta powstała na skutek deregulacji usług transportowych i wejścia na rynek nowych podmiotów sprawiła, że uniwersalne bilety miesięczne w wielu przypadkach straciły rację bytu. Prywatni przewoźnicy do tej pory nie zauważają korzyści jakie mogą płynąć z ujednoczenia biletów miesięcznych na wspólnych trasach. Dzięki ujednoczeniu biletów miesięcznych pasażerowie będą mogli szybciej dojechać do miejsca docelowego, ograniczą czas oczekiwania na autobus, co jest szczególnie ważne w czasie deszczu i w okresie zimowym. Dzięki wprowadzeniu jednolitego biletu miesięcznego, uproszczono by system zakupywania biletów przez pasażerów, a także zachęciłoby ich do regularnego korzystania z komunikacji zbiorowej. Dzięki zintegrowaniu systemu zwiększyłaby się elastyczność komunikacji zbiorowej i poprawiłby się poziom dostosowania oferty do potrzeb pasażerów.

4. DEMOKRATYZACJA POŁĄCZEŃ

Mieszkańcy i samorządy mają znikomy wpływ na układanie rozkładów jazdy, głównym decydującym o tym jakie połączenia mają być realizowane są prywatni przewoźnicy. Niestety wolny rynek nie zawsze sprawdza się w tej dziedzinie, działając reaktywnie, odpowiadając na popyt zamiast go współtworzyć. Przykładem może być niewystarczająca liczba połączeń wieczornych z Soliną i Polańczykiem, gdzie do późnych godzin pracują ludzie zatrudnieni w turystyce, usługach czy gastronomii. Wprowadzenie szerokich konsultacji społecznych, a następnie wprowadzenie na ich bazie połączeń pozwoliłoby ludziom, których potrzeby nie są zaspokojone przez obecną ofertę, dostosować rozkłady do ich wymagań. Ponadto pasażerowie, którzy teraz korzystają z samochodów, mogliby

¹⁰ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r., poz. 1265 z późn. zm.;

przejsć na tańsze i zsynchronizowane z ich potrzebami połączenia autobusowe. Efekty wprowadzenia rozkładów dostosowanych do potrzeb pasażerów doprowadzą do polepszenia mobilności mieszkańców Bieszczad wzrośnie także ich zdolność do podjęcia pracy, przedsiębiorczość i aktywność społeczna.

5. UDOSTĘPNIENIE AUTOBUSÓW SZKOLNYCH

W wielu małych miejscowościach znajdujących się poza głównymi szlakami komunikacyjnymi kursują autobusy szkolne. Gimbusy są opłacane z budżetu gminy, dlatego mieszkańcy gminy mają pełne prawo do korzystania z nich bez opłat. Chcemy umożliwić mieszkańcom nieodpłatny dostęp do przewozów autobusowych świadczonych przez gminę. Dzięki temu rozwiązaniu wzrośnie mobilność mieszkańców małych miejscowości, a pasażer który wyjechał z domu, będzie musiał do niego wrócić, co generuje popyt na usługę powrotną podnosząc rentowność połączenia.

Głównym wyzwaniem jakie stoi przed transportem zbiorowym w Bieszczadach jest odwrót pasażerów od autobusów. Jednym z głównym celów wprowadzanych zmian jest wzrost udziału transportu zbiorowego w ogólnym udziale połączeń. Powinniśmy przywrócić mieszkańcom Bieszczad elementarną mobilność, której na skutek braku jakiegokolwiek polityki transportowej w naszym regionie, zostali pozbawieni. Dzięki wzrostowi ilości połączeń mieszkańcy będą mogli dojeżdżać do pracy, lepiej się edukować, polepszyć swój dostęp do usług, wiedzy i informacji, lepiej zadbać o swoje zdrowie, sprawy administracyjne, podejmować lepsze decyzje ekonomiczne, oraz bardziej angażować się w lokalne życie społeczne. Po wielu latach demontażu systemu transportu publicznego sytuacja musi się zmienić. Brak jakiegokolwiek polityki transportowej w Bieszczadach i oddanie transportu publicznego wolnemu rynkowi doprowadziło do powstania niewydolnego systemu pół-monopolistycznego, z bardzo wysokimi cenami biletów i stale redukowaną siatką połączeń. Przez ostatnie lata odcięto od systemu komunikacyjnego dziesiątki miejscowości, a ceny biletów nie są konkurencyjne z połączeniami samochodowymi, co najlepiej świadczy o zupełnej porażce obecnego zderegulowanego modelu transportu zbiorowego. Zmiany zawarte powyżej są niezbędne do tego, żeby Bieszczady nie stały się peryferyjnym regionem o niskim poziomie zaludnienia, zupełnie uzależnionym od trendów na rynku turystycznym.

RAZEM BIESZCZADY