

# Dzień bez samochodu. Dlaczego w autobusie jest pusto?

PRZEMYSŁAW JEDLECKI

**T**en felieton piszę 23 września. Dzień wcześniej można było za darmo jeździć autobusami, tramwajami i pociągami. Autobusy w Katowicach były puste, a korki takie same, jak w każdy inny dzień.

Przyznam szczerze, że nie wierzyłem własnym oczom. Nagłośniony konferencjami prasowymi, tekstami na stronach internetowych miast oraz przewoźników „Dzień bez samochodu” powinien sprawić, że wielu kierowców zostawi kluczyki w domu i skorzysta z komunikacji publicznej. W Katowicach pojawili się nawet młodzi ludzie, którzy spacerowali po rynku z tablicami zachęcającymi do korzystania z tej formy poruszania się po mieście. Argumenty „za” to ogromna oszczędność, możliwość rozmowy z innymi ludźmi, poczytania książki czy spokojnego wypicia porannej kawy w czasie podróży.

Brzmi nieźle. Dlatego zdumiony byłem, gdy 22 września jechałem porannym autobusem z południa Katowic do centrum. Były godziny szczytu, byłem więc przekonany, że tym razem nie poczytam książki i nie sprawdzę spokojnie poczty elektronicznej i najnowszych wiadomości, ponieważ w autobusie będzie tłoczno i raczej – zamiast trzymać w rękę na zmianę czytnik i smartfon – trzeba będzie łąpać się rurek.

Ale wcale tak nie było. Zdjęciami z tej podróży podzieliłem się z moimi znajomymi. Przyznam, że nie spodziewałem się tak intensywnej dyskusji, w której wzięli udział również urzędnicy i politycy. Warto prześledzić niektóre głosy.

„Część linii autobusowych ma nostalgiczne trasy, wiodące do nieistniejących zakładów przemysłowych, wraz z godzinami odjazdów dopasowanymi do nieistniejących szycht. (...) Może czas na audyt tras i napelnień?” – proponuje jeden z nich.

Jak bumerang wracał też temat Śląskiej Karty Usług Publicznych. „SKUP-em można badać napelnienia, czy jak

kto woli, potoki pasażerskie. Najważniejsze, aby to wreszcie porządnie zrobić i wyciągnąć wnioski...” – brzmi kolejny wpis.

Z tym wszystkim zbiegły się informacje o rozstrzygnięciu konkursu na dotacje na komunikację publiczną w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w aglomeracji katowickiej. Zostałem zasypany informacjami od urzędów miast w tej sprawie. Bo prawie wszędzie coś będzie się dziać. W końcu 560

”

Przegubowy, pachnący nowością solaris był niemal pusty. Dwa razy liczyłem pasażerów. W autobusie razem ze mną było szesnaście osób (nie licząc kierowcy). Jeśli ktoś w to cudowne zjawisko nie wierzy, to uprzejmie informuję, że mam zdjęcia z tej podróży.

mln zł to kwota niebagatelna i za takie pieniądze zdecydowanie można poprawić działania komunikacji publicznej na terenie KZK GOP i nie tylko (nie zapominajmy o Jaworznie i Tychach).

Z każdej informacji prasowej tchnie optymizmem. „W Katowicach planuje się zakup 100 nowych autobusów spełniających najwyższe standardy emisji spalin. W Sosnowcu mieszkańcy do końca 2017 roku otrzymają aż 81 nowych autobusów do użytkowania. W Jaworznie z kolei konsekwentnie inwestuje się w autobusy elektryczne. Miasto w latach 2016-2017 zakupi kolejne 22 takie pojazdy oraz zbuduje kilka stacji do ich ładowania. Gliwice zamierzają rozbudować do końca 2017 roku system detekcji w mieście oraz zmodernizować sygnalizację świetlną. W Tychach wprowadzi się podobne innowacyjne rozwiązanie. Miasto Katowice za kwotę ponad 177,9 mln zł zrealizuje budowę trzech centrów przesiadkowych, w: Brynowie, Zawodziu i Ligocie. Węzły przesiadkowe komunikacji autobusowej z elementami park & ride oraz bike & ride powstaną

również w mniejszych miejscowościach: Dobieszowicach, w gminie Bobrowniki, w gminie Wielowieś oraz w Siewierzu. Mieszkańcy Siemianowic Śląskich z kolei będą mogli korzystać ze Śląskiego Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego, które powstanie w centrum miasta. Dodatkowo w trzech dzielnicach miasta powstaną mniejsze centra przesiadkowe. Inne projekty to budowa buspasów, tras rowerowych, obiektów typu bike & ride i wypożyczalni rowerów łączących węzły przesiadkowe”. To tylko część tej optymistycznej wylczanki.

Wspaniale? Niekoniecznie. Może być jak z „Dniem bez samochodu”. Będą nowe autobusy i centra przesiadkowe, ale puste. Bo mieszkańcy będą wciąż wybierać samochód. Dlatego jeśli zakupom i wielkim inwestycjom nie będzie towarzyszyć gruntowna zmiana przebiegu niektórych linii autobusów, jeśli nie zmieni się gęstość siatki połączeń oraz taryfa (nigdy nie przesiądę się w centrum przesiadkowym na pociąg, skoro jest znacznie droższy od dłuższej jadącego autobusu), a także polityka parkingowa miast, to część pieniędzy z tych 560 mln zł zostanie po prostu zmarnowana. Mam nadzieję, że prezydenci i burmistrzowie miast to rozumieją. ■

Przemysław Jedlecki | Dziennikarz „Gazety Wyborczej”

