

Pasażerowie (czasem) wracają. I to dzisiaj jest „trendy”

MICHAŁ WROŃSKI

Takie są trendy. Wszędzie tak jest, wszystkim spada – takich argumentów słuchałem ostatnimi laty w kontekście malejącej liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej. Tyle tylko, że to... nieprawda. A przynajmniej nie cała prawda. Nie wszystkim spada. Coraz częściej można usłyszeć o tych, którym słupki w statystykach rosną. A zatem nie tłumaczmy się trendami.

Wśród miast, gdzie pasażerów komunikacji publicznej przybywa, prym wiedzie Warszawa. W ubiegłym roku z transportu zbiorowego skorzystało tam 1,136 mld podróżnych, tj. o ponad 5 milionów więcej niż w roku 2015 i aż o ponad ćwierć miliarda więcej niż w roku 2006. Oczywiście stolica jest przypadkiem szczególnym. Tamtejszy samorząd wykłada gigantyczne, jak na polskie warunki, pieniądze (w tym roku ma to być ponad 2,75 mld zł) na funkcjonowanie komunikacji miejskiej, tak aby mogła ona stanowić realną konkurencję wobec samochodu. Miasto ma dodatni bilans demograficzny, więc potencjalnych klientów w naturalny sposób przybywa. Do tego dochodzi jeszcze efekt stołeczności. Petenci wszelakich urzędów, turyści, zmierzający na Okęcie wczasowicze – wszystkie te grupy również dokładają swoje do statystyk przewozów.

Tyle, że stolica przestaje być wyjątkiem w „morzu beznadziei”. Niedawno wynikami komunikacji publicznej za rok 2016 pochwalił się Gdańsk. A miał czym – w ubiegłym roku z transportu zbiorowego w mieście nad Motławą skorzystało przeszło 175 milionów pasażerów. W stosunku do roku 2015 to wzrost o ponad milion, w porównaniu do roku 2009 – o blisko 28 milionów. Wzrosty – i to w wieloletniej perspektywie – widać też w Poznaniu,

Wrocławiu, Toruniu czy Wałbrzychu. Jeśli dodać do tego jeszcze najlepszy od wielu lat rok na polskiej kolei (blisko 292,4 milionów przewiezionych pasażerów, tj. o 12 milionów więcej niż w roku 2015), to jasne się staje, że bynajmniej nie jesteśmy skazani na trend spadkowy. Można go odwrócić.

Lekcję poświęconą temu wyzwaniu powinni jak najszybciej odrobić zarządzający transportem zbiorowym na Śląsku i w Zagłębiu (zarówno tym autobusowo-tramwajowym, jak i kolejowym) – w tym regionie bowiem exodus pa-



W dyskusji o poprawie oferty nie uciekniemy od tematu pieniędzy, integracji transportu oraz jego uprzywilejowania w ruchu miejskim. Podobnie jak od udziału w tej dyskusji nie uciekną przedstawiciele samorządów. Jeśli chcemy, by autobusy jeździły częściej niż jeden czy dwa razy na godzinę, to trzeba będzie za to więcej zapłacić.

sażerów przybrał w ostatniej dekadzie wręcz dramatyczne rozmiary i, co gorsze, wciąż trwa (same tylko Koleje Śląskie straciły w ubiegłym, jakże przecież udanym dla przewozów kolejowych, roku ponad 572 tys. przewiezionych podróżnych).

Jak to zrobić? Odpowiedź jest tylko oczywista w teorii, co najwyraźniej trudna w realizacji – poprawiając ofertę. Nie serwując pasażerom marketingowe sztuczki, naiwne kampanie promocyjne, czy odwołując się do ich świadomości ekologicznej (bo nawet widmo smogu przestanie być straszne z pierwszym podmuchem wiosennego wiatru). To nie zadziała. Podróżni muszą mieć konkretny argument na rzecz pozostawienia samochodu w garażu. Tak jak moi znajomi z Tychów, którzy zapytani o to, dlaczego do pracy w Katowicach dojeżdżają pociągiem, odpowiadają bez namysłu – bo tak jest szybciej. Bez stra-

ty czasu na stanie w korkach i szukanie miejsc parkingowych.

W dyskusji o poprawie oferty nie uciekniemy od tematu pieniędzy, integracji transportu oraz jego uprzywilejowania w ruchu miejskim. Podobnie jak od udziału w tej dyskusji nie uciekną przedstawiciele samorządów. Jeśli chcemy, by autobusy jeździły częściej niż jeden czy dwa razy na godzinę, to trzeba będzie za to więcej zapłacić. Z drugiej strony zaś, jeśli nie chcemy dłużej ogłądać dublujących się autobusów, tramwajów i pociągów, a tym samym pozbyć się przykrego poczucia, że przekazywane na komunikację publiczną pieniądze są wydawane niezupełnie z sensem, to należy wspólnie, w gronie wszystkich zarządzających transportem zbiorowym, zweryfikować, na ile istniejąca siatka połączeń jest efektywnie wykorzystywana. No i wreszcie trzeba mieć odwagę, by tu i ówdzie świadomie i z pełną premedytacją dać komunikacji publicznej pewne „fory” w ruchu miejskim. Nawet jeśli miałyby się to odbyć kosztem posiadaczy samochodów.

Pierwszym i absolutnie koniecznym warunkiem tych wszystkich działań musi być jednak odejście od narracji z gatunku „wszystkim spada, więc jesteśmy w trendzie”. Nie, dziś zaczynamy odbiegać od trendu. Najwyższy czas nadrobić zaległości.

Michał Wroński | Dziennikarz Portalu Samorządowego (www.portalsamorzadowy.pl)

