

Istnieje świat bez komunikacji miejskiej. I to tuż obok nas

MICHAŁ WROŃSKI

Dla mieszkańców z wielkich aglomeracji istnienie komunikacji miejskiej jest czymś oczywistym. Myśl, że mogłoby jej nie być, wydaje się równie niedorzeczna jak pomysł, aby po wodę chodzić do studni. Jakże to? Przecież mamy XXI wiek! A jednak. Oczywiście ta przestaje być oczywistością poza granicami dużych miast. W mniejszych ośrodkach – i to nawet często tych całkiem znanych – publiczna komunikacja zbiorowa jest „melodią przyszłości”. Z tym większą uwagą warto więc śledzić jej rozwój w tych miejscach, zwłaszcza że ostatnio pojawiło się kilka ciekawych „przypadków”.

Trend do wprowadzania komunikacji miejskiej daje się zauważyć w miejscowościach wypoczynkowych. Rok temu na taki krok zdecydowały się władze Zakopanego, tłumacząc go względami ekologicznymi (zakładano, że możliwość skorzystania z publicznych autobusów doprowadzi do ograniczenia ruchu samochodów) oraz chęcią uporządkowania przewozów w mieście (właściciele prywatnych busów większą uwagę zwracają na stopień ich napelnienia niż na rozkłady jazdy). Dziś samorządowcy mogą mówić o sukcesie. W ciągu 12 miesięcy funkcjonowania dwie miejskie linie autobusowe przewiozły blisko 400 tysięcy ludzi, a burmistrz Zakopanego (który zresztą sam też dojeżdża do pracy autobusem) zapowiada, że to jeszcze nie koniec. Jeszcze w tym roku bowiem oferta gminnej spółki ma zostać rozszerzona o dwa następne połączenia (między innymi do Kuźnic, gdzie znajduje się dolna stacja kolejki linowej na Kasprowy Wierch).

Od 1 września w ślady stolicy Podhala zamierza pójść (albo raczej pojechać) Szklarska Poręba. Finansowane z kasy miejskiej połączenia skomuni-

kują dolną i górną część tej sudeckiej miejscowości. Także w tym przypadku burmistrz ma nadzieję, że ograniczy to lokalny ruch samochodów i jest przekonany, że mimo koniecznych wydatków gra jest warta świeczki. – Uważam, że należy wykonać taki prospołeczny ruch – powiedział w rozmowie ze mną. Te słowa dają do myślenia, wynika z nich bowiem, że wprowadzenie komunikacji miejskiej nie jest realizacją wydumanych (niekoniecznie trafionych) idei burmistrza, lecz odpowiedzią na społeczne zapotrzebowanie.

”

I to wszystko dzieje się w tym samym czasie, gdy rząd zapowiada budowę centralnego portu lotniczego za 30 miliardów złotych, duże miasta szykują się do wejścia w erę elektromobilności, a Warszawa funduje darmowe przejazdy komunikacją miejską uczniom stołecznych podstawówek i gimnazjów. Tak, to wciąż jest ten sam czas i ten sam kraj.

Czy ten wniosek jest słuszny? Zweryfikuje to już niebawem frekwencja w miejskich autobusach. Podejrzewam, że śledzić ją będą nie tylko media, lecz również lokalne władze w wielu innych miastach, nieposiadających jeszcze własnej komunikacji.

Prawdopodobnie przed koniecznością zorganizowania jakiejś formy publicznego (choć nie miejskiego) transportu zbiorowego staną też samorządy w południowo-wschodnich powiatach województwa podkarpackiego. Po tym jak w lutym spółka Arriva ogłosiła, że od 1 lipca likwiduje swoje trzy oddziały w tej części Polski, przewozy autobusowe w znacznej części Bieszczad i Beskidu Niskiego praktycznie przestaną funkcjonować. Owszem, na rynku pozostaną jeszcze „busiarze”, ale oni – o co zresztą trudno mieć do nich pretensje – zainteresowani są wyłącznie jeżdżeniem tam, gdzie jest szansa na za-

robek. Poza wakacjami lub po prostu tam, gdzie potencjalnych pasażerów jest za mało, aby zagwarantować rentowność przewozów, pozostanie zdać się na własne nogi, rower lub autostop. O ile dla przygodnie odwiedzających te okolice turystów, chcących odetchnąć przed zgiełkiem cywilizacji może to stanowić jakiś tam „element egzotyki”, to dla miejscowych będzie to realny, dotkliwy problem. Tego typu komunikacyjne „białe plamy” już wcześniej pojawiały się w wielu regionach kraju (zwykle tam, gdzie padały PKS-y), lecz w tym przypadku jej rozmiar wydaje się być absolutnie bezprecedensowy.

I to wszystko dzieje się w tym samym czasie, gdy rząd zapowiada budowę centralnego portu lotniczego za 30 miliardów złotych, duże miasta szykują się do wejścia w erę elektromobilności, a Warszawa funduje darmowe przejazdy komunikacją miejską uczniom stołecznych podstawówek i gimnazjów. Tak, to wciąż jest ten sam czas i ten sam kraj. Warto pamiętać o tych kontrastach w dyskusji o stanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Jego obraz widziany z ulic Warszawy, Krakowa, Trójmiasta czy Górnego Śląska jest diametralnie odmienny od tego, z czym mają do czynienia mieszkańcy Ustrzyk Dolnych, Wołosatego, Szklarskiej Poręby czy nawet Zakopanego. ■

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

