

Ostatnie takie lato.

„Polska busiarska” odjedzie do historii?

MICHAŁ WRÓŃSKI

Ten projekt kończy z „Polską busiarską” – stwierdził jeden z moich rozmówców, gdy w połowie lipca przygotowywałem materiał o pracach nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Stwierdził to – co warto zaznaczyć – z wyraźną satysfakcją. Mnie zaś ogarnęły wątpliwości. Bo „Polska busiarska” to setki, jeśli nie tysiące różnej wielkości firm, które wożą ludzi tam, gdzie żaden inny przewoźnik nie zagląda. W miejsca, gdzie daremnie wyglądać Pendolino, Polskiego Busa czy nawet pocziwego PKS-u. „Polska busiarska” często jest więc wybawieniem. Pewnym problemem może być to, że ta branża o tym wie i wyciąga dość oczywiste wnioski. Niekoniecznie z pożytkiem dla pasażera. W efekcie przewozowy wolny rynek nie raz zamienia się w wolną amerykankę.

Kilka dni przed tym, jak usłyszałem zapowiedź zmierzchu „Polski busiarskiej”, miałem okazję znaleźć się w jednym z jej mocnych ośrodków – w Zakopanem. Kiedy na oficjalnej stronie ratusza natrafiłem na rozkłady jazdy tamtejszych przewoźników, przez moment uwierzyłem, że coś się zmieniło i że czas, gdy harmonogram odjazdów ustalał kierowca, oceniając „na oko”, czy w ogóle opłaci mu się ruszyć, odeszły do przeszłości. Nie, nie odeszły.

Pierwszy poranny kurs nie doszedł do skutku. Kierowca policzył pasażerów, uznał, że to żaden biznes i grzecznie, acz stanowczo odesłał całą grupę do następnego busa, dodając na pociechę, że tamten jest „regularny” i na pewno pojedzie. Istotnie pojedział, choć podejrzewam, że większy wpływ miał na to fakt niezłego wypełnienia (nasza grupa uzupełniła grupę już oczekującą na odjazd) aniżeli owa „regularność”. Trzy dni później usiło-

wałem do tegoż Zakopanego wrócić po zakończeniu plecakowej tury po Tatrach. Pora była późna, więc możliwości były dwie: łapać „stopa”, bądź liczyć na złapanie ostatniego busa. Bus na parkingu na Palenicy Białczańskiej jeszcze czekał. Choć może raczej należałoby powiedzieć „czatował w zasadzce”. Gdy bowiem co nieco podróżnych zajęło już miejsca, kierowca zakomunikował, że owszem – pojedziemy, ale taryfa wynosi nie 10 zł (jak zwykle), tylko 20 zł. Kiedy okazało się, że pasażerowie nijak nie mają ochoty występować

”

Bus na parkingu na Palenicy Białczańskiej jeszcze czekał. Choć może raczej należałoby powiedzieć „czatował w zasadzce”. Gdy bowiem co nieco podróżnych zajęło już miejsca kierowca zakomunikował, że owszem – pojedziemy, ale taryfa wynosi nie 10 zł (jak zwykle), tylko 20 zł.

w roli strzyżonych baranów, rozpoczęła się gra na przeczekanie. Ostatecznie zakończyła się ona remisem, gdyż po 45 minutach i pojawieniu się na pokładzie kolejnych kilku zapóźnionych podróżnych stawka zjechała do 15 zł. Abyśmy docenili ten gest, kierowca poinformował nas, że taksówka na tym dystansie kosztuje 100 zł (na wypadek, gdyby ktoś nadal miał obiekcje). Uprzejmie donoszę jednak (jeśli akurat będzie to czytał to ktoś z urzędu skarbowego w Zakopanem), że do wspomnianych nauk nie dołączył żadnych biletów czy kwitów z kasy fiskalnej na pamiątkę tej wieczornej przejażdżki.

Podobnych historii mógłbym jeszcze przynajmniej kilka dołożyć. Stan taboru, kwestie fiskalne czy przepisy bezpieczeństwa – z tym w „Polsce busiarskiej” bywa bardzo różnie (od czasu pewnej przejażdżki z Korbielowa do Żywca wiem już, że nie ma takiej liczby pasażerów, której nie dałoby się „jakoś” pomieścić w busie). Mówiąc

krótko – system istniał, ale nijak nie spełniał standardów, jakich by oczekiwał podróżny w środku Europy w drugiej dekadzie XXI wieku.

Czy nowela ustawy o PTZ, wprowadzając model, w którym to samorząd zamawia usługę i określa standardy, które ma ona spełniać, zlikwiduje takie patologie? Uwierzę, jak zobaczę. Wszak w komunikacji miejskiej, gdzie teoretycznie karty rozdaje zamawiający usługę samorząd, różnie z tym przestrzeganiem standardów jeszcze całkiem niedawno bywało.

Faktem jednak jest, że ustawa czyni transport publiczny poza obszarami miejskimi sprawą publiczną, podczas gdy do tej pory pozostawał on (wbrew nazwie) domeną prywatnego biznesu. Upublicznienie pozwoli zaś pasażerom uzyskać pewien – choćby pośredni, bo scedowany na władze samorządowe – wpływ na to, jak ów transport ma wyglądać. Do tej pory nie mieli żadnego. Jedyne, co mogli, jeśli coś im się nie spodobało, to wyjść, trzasnąc drzwiami i iść pieszo.

Co ważne, ta zmiana wcale nie musi oznaczać, że tysiące miejsc pracy funkcjonujących dzisiaj w „Polsce busiarskiej” zniknie. Popyt na ich usługi przecież pozostanie. ■

Michał Wróński | Dziennikarz Portalu Samorządowego (www.portalsamorzadowy.pl)
e-mail: michal.wronski@portalsamorzadowy.pl

