

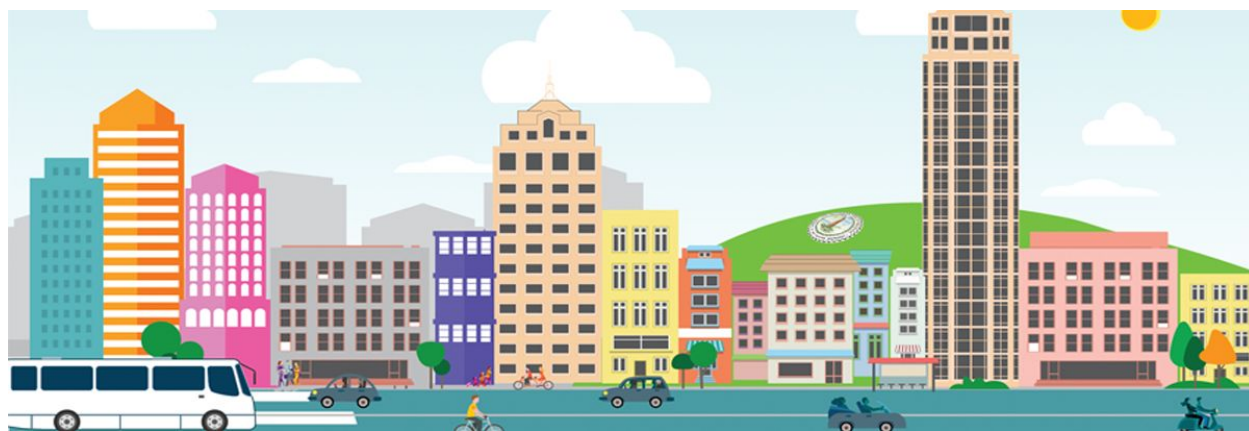


## Raport

# Wykluczenie komunikacyjne na Pomorzu

Michał Piękoś

Lipiec 2019



---

<b>1. Wstęp</b>	<b>3</b>
<b>2. Obecny stan transportu publicznego na Pomorzu</b>	<b>3</b>
<b>Wybrane powiaty</b>	<b>4</b>
<b>3. Sytuacja w Polsce</b>	<b>6</b>
<b>4. Polska polityka transportowa</b>	<b>7</b>
<b>5. Skutki wykluczenia komunikacyjnego</b>	<b>8</b>
<b>6. Co należy zmienić</b>	<b>8</b>
<b>7. Sposób na realne zmiany</b>	<b>10</b>



---

## 1. Wstęp

Województwo pomorskie to obszar, w którym występują najbardziej jaskrawe różnice w dostępie do komunikacji publicznej. Podczas gdy mieszkańcy i mieszkanki aglomeracji trójmiejskiej cieszą się intensywną, sprawnie działającą siecią połączeń, nowoczesnym taborem i regularnymi przejazdami, to poza Trójmiastem w wielu miejscach mamy do czynienia z pustynią komunikacyjną. Brakuje spójnego, nowoczesnego systemu komunikacji publicznej. Niesie to bolesne, opisane poniżej skutki, dla tysięcy Pomorzan i Pomorzanek. Na Pomorzu jest około 1650 miejscowości wiejskich, z czego do około 400 nie dociera żaden transport publiczny. W 90 miejscowościach czas dojścia do przystanku wynosi ponad 60 minut. W weekendy jest jeszcze gorzej, gdyż publiczny transport wtedy nie dociera do połowy miejscowości w województwie.<sup>1</sup>

Aby wprowadzić realne zmiany w sposobie przemieszczania się po naszym województwie nie wystarczą kosmetyczne zmiany. Potrzebujemy gruntownej zmiany w myśleniu o transporcie publicznym i zarządzaniu nim. Poniższy raport odnosi się do obecnie funkcjonującej rozproszonej siatki lokalnych przewoźników, która jest niestabilna i dostosowana do potrzeb lokalnych operatorów a nie użytkowników. Przystawia także systemowe rozwiązania mające na celu skuteczne skomunikowanie Pomorza. W raporcie skupiamy się bardziej na określeniu najważniejszych problemów i rozwiązań, niż na szczegółowej analizie.

## 2. Obecny stan transportu publicznego na Pomorzu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu na Pomorzu jest samochód osobowy (aż 73 proc.). Tylko w 27 proc. przypadków jest to transport zbiorowy. Najchętniej z transportu zbiorowego korzystają mieszkańcy powiatów położonych w pobliżu Trójmiasta, ponieważ tu jest też bogata oferta komunikacyjna. Natomiast najczęściej samochodami osobowymi

---

<sup>1</sup> "Wykluczenie komunikacyjne w Polsce (na przykładzie woj ...." 1.09.2016, <https://nowe-peryferie.pl/index.php/2016/09/wykluczenie-komunikacyjne-polsce-przykladzie-woj-pomorskiego/>. Odwiedzone 12.07. 2019.

---

podróżują mieszkańcy powiatów: starogardzkiego, bytowskiego, kościerskiego i chojnickiego, które są obszarami najsilniej wykluczonymi komunikacyjnie.

Mieszkańcy Trójmiasta, Pruszcza, Wejherowa, Rumi i Redy korzystają powszechnie z autobusów, tramwajów i trolejbusów miejskich oraz z pociągów SKM - ich problem wykluczenia komunikacyjnego nie dotyczy. W zachodniej części województwa dobrymi połączeniami wyróżnia się jedynie Słupsk oraz częściowo Chojnice.

Mieszkańcy odczuwają przede wszystkim: 1) brak połączeń bezpośrednich ze stolicami powiatów; 2) brak połączeń pomiędzy miastami powiatowymi, 3) brak połączeń z dużymi miastami woj. pomorskiego lub innymi dużymi miastami znajdującymi się niedaleko granicy województwa. Największe braki tych połączeń odczuwane są w powiatach: **sztumskim, malborskim i nowodworskim**. Sytuacja jest szczególnie dramatyczna (wyrażenie) w zakresie połączeń autobusowych, których z roku na rok jest w naszym województwie coraz mniej.<sup>2</sup>

W chaosie spowodowanym przez setki różnych taryf i rozkładów mogą się odnaleźć tylko osoby miejscowe. W małych miejscowościach i wsiach przewoźnicy mają swoje odrębne taryfy, a bilety okresowe są ważne tylko u danego przewoźnika. Ani samorzady, ani GUS nie prowadzą ewidencji połączeń autobusowych na Pomorzu. Dostępu do takich informacji nie posiadają także potencjalni pasażerowie, a szczególnie turyści. Nie jest jasne, który szczebel władzy samorządowej odpowiada za komunikację publiczną i obecnie ani województwo, ani powiaty czy gminy nie czują się odpowiedzialne za obecną sytuację i nie posiadają realnych wytycznych dotyczących zapewnienia minimalnych standardów usług.

---

<sup>2</sup> "PKS. Polskie gminy bez transportu publicznego - Społeczeństwo ...."  
<https://www.newsweek.pl/polska/spoleczenstwo/pks-polskie-gminy-bez-transportu-publicznego/dv2vp2y>. Odwiedzone 12.07.2019.

---

## Wybrane powiaty

### Powiat tczewski


Powiat tczewski obsługiwany jest głównie przez firmę Latocha, której to autobusy nie są przystosowane do osób z niepełnosprawnościami czy przewozu wózków z dziećmi. W pobliskiej miejscowości Rokitki nie ma supermarketu, więc mieszkańcy są skazani na częste dojazdy do Tczewa. Przejazd z Rokitek to zaledwie 3 kilometry, ale bilet kosztuje 5 zł w jedną stronę. W efekcie ta sześciokilometrowa podróż to wydatek 10 zł. na osobę.

### Powiat kwidzyński

Dzisiaj mieszkańcy polegają w większości na prywatnych autobusach służących do przewozu pracowników do zakładów produkcyjnych. Połączenia te są dostosowywane jedynie do potrzeb przedsiębiorstw i interes społeczny nie jest brany pod uwagę. Połączenia te są otwierane i zamykane bez uprzedniej wiedzy mieszkańców a ceny i warunki przejazdu często się zmieniają. Poza Kwidzynem transport publiczny praktycznie nie istnieje. Do pobliskiej Gardei, będącej centrum gminy, gdzie znajdują się urząd gminy, gminny ośrodek pomocy społecznej, poczta oraz bank, nie kursują żadne autobusy z pobliskich wsi. Otoczyn, Klasztorzek czy Jaromierz są odizolowane i aby dostać się do Gardei, mieszkańcy muszą jechać przez Kwidzyn, który jest oddalony o 17 km w przeciwną stronę.

### Powiat nowodworski

Największym problemem jest mała ilość połączeń do Malborka. Mieszkańcy, aby udać się do sądu czy do szpitala, nie mają wyjścia lecz muszą udać się w 24 kilometrową trasę lokalnym autobusem z Nowego Dworu Gdańskiego. Relacja jest obsługiwana przez prywatnego przewoźnika Oliwia Bus, który kursuje trzy razy dziennie używając autobusów



---

nieprzystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami czy wózków z dziećmi. Kursy są często likwidowane, a liczba połączeń nie jest stała.

Ten stan rzeczy powiela się we wszystkich powiatach województwa. Od powiatu słupskiego po sztumski, lokalni przewoźnicy dowolnie zarządzają cenami w zależności od bezpośrednich uwarunkowań finansowych oraz zmieniają rozkłady bez uprzedzenia mieszkańców oraz jakichkolwiek konsultacji społecznych. Konsekwencjami tego jest to, że mieszkańcy nie mogą polegać na transporcie publicznym, traktując autobus jako ostatnią deskę ratunku.

### 3. Sytuacja w Polsce

Kluczowa dla zrozumienia skali problemu w Polsce jest następująca liczba: 14 milionów Polek i Polaków mieszka na obszarach gdzie nie funkcjonuje żaden transport publiczny. Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN podaje, że ponad 20% sołectw w kraju nie jest obsługiwanych przez żaden transport publiczny. Według danych SGH, od kiedy weszliśmy do Unii w 2004 roku, ilość usług komunikacji miejskiej poza miastami spadła o blisko 40%, ale likwidowanie połączeń autobusowych na dużą skalę trwa od około dwudziestu lat.

W teorii każdy podmiot realizujący przewozy musi uzyskać zgodę odpowiedniego organu - może to być gmina, powiat lub województwo w zależności od zakresu usług. Usługodawca musi zgłosić rozkład jazdy, a organ samorządu ma za zadanie go skontrolować i dostosować do istniejących połączeń. W związku z tym, że zgody są wydawane przez różne szczeble samorządowe (gmina, powiat, województwo), koordynacja jakichkolwiek działań jest fikcją.

Władze, kierując się interesem publicznym, mogą zastosować dofinansowanie dla linii. W Polsce na terenach wiejskich takie dofinansowanie uzyskuje tylko 5% linii. Najwyższa Izba Kontroli - w raporcie z 2016 r. - poinformowała, że "samorzady na ogół nie były zainteresowane organizowaniem publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców" oraz "ograniczały się do administrowania tym transportem, czyli m.in. wydawania zezwoleń i określania przystanków komunikacyjnych." Połowa skontrolowanych samorządów nie badała też lokalnych potrzeb

---

przewozowych, choć był to ich obowiązek. A lokalnych przewoźników sprawdzał jedynie co czwarty skontrolowany powiat - podała NIK.

## 4. Polska polityka transportowa

W latach dziewięćdziesiątych przyjęto w Polsce wolnorynkowy model rozwoju transportu publicznego i zderegulowano rynek usług transportowych. Tam gdzie pojawiały się niska gęstość zaludnienia, duże odległości między ośrodkami, czy wysokie koszty utrzymania linii, kursy były likwidowane.

W rezultacie tam, gdzie popyt na usługi transportowe jest niski, ceny są odpowiednio wysokie, a dotacje rządowe pozostają w znacznej większości fikcją. Po bankructwie PKS w latach 90-tych, prywatni przewoźnicy zajęli jego miejsce tylko w tych miejscach gdzie był wysoki popyt. Obecnie funkcjonująca ustawa o transporcie publicznym, jak i jej nowelizacje nie spełniają założeń zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Brak jest zachowania równowagi pomiędzy celami społecznymi, ekonomicznymi oraz ekologicznymi.

W połowie tego roku rząd zaczął wprowadzać nową *ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych użyteczności publicznej*, którą szumnie zapowiedział w ramach kampanii wyborczej do Parlamentu Europejskiego. Jarosław Kaczyński 23-go lutego 2019 roku na konwencji PiS powiedział „przywrócimy połączenia”. Usłyszeliśmy, że problem „białych plam” w komunikacji zostanie rozwiązany, bo samorzady dostaną złotówkę dopłaty do każdego wozokilometra. Wkrótce jednak złotówka stała się 80 groszami i nadal nie wiadomo kiedy ustawa wejdzie w życie. Czekamy cały czas na porozumienia dysponenta funduszu, ministra transportu oraz wojewodów. Kluczowe jest to, że ten nowy projekt daje dofinansowania tylko

---

dla nowych linii, podczas gdy sytuacja sprywatyzowanych PKS-ów jest skrajnie zła i jeden po drugim są likwidowane ze względu na nierentowność obecnych linii.<sup>3</sup>

## 5. Skutki wykluczenia komunikacyjnego

Na wykluczeniu komunikacyjnym cierpi oczywiście człowiek. To jest nie tylko kwestia wyjechania z miejscowości, w której się mieszka. Polki i Polacy nie mają możliwości dojazdu do urzędu, sklepu, pracy czy lekarza. Często pomimo kwalifikacji, nie mogą podjąć pracy w swoim zawodzie, bo nie mogą dojechać do potencjalnego miejsca pracy. Młodzi natomiast wybierają nie te szkoły, które są zgodne z ich aspiracjami czy możliwościami, lecz te do których jest łatwy dojazd. Wykluczenie komunikacyjne jest jedną z głównych przyczyn, dla których tak duża liczba młodych ludzi z małych ośrodków nie kontynuuje edukacji na poziomie ponadgimnazjalnym.

Często jedynym ratunkiem jest samochód. W województwie pomorskim mamy do czynienia ze zjawiskiem wymuszonej motoryzacji. Często młodzi ludzie w wieku lat osiemnastu wyjeżdżają za granicę aby zapracować na swoje pierwsze auto. To jest ich jedyny bilet do niezależności. Należy dodać, że właścicielami i użytkownikami aut są zazwyczaj mężczyźni, co sprawia, że na wykluczeniu komunikacyjnym cierpią w szczególności kobiety.

## 6. Co należy zmienić

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby zagwarantować europejskie standardy w komunikacji publicznej na Pomorzu. Powinien powstać system, który pozwoli pasażerom za pomocą aplikacji w telefonie uzyskać w jednym miejscu dostęp do informacji o dokładnym rozkładzie wszystkich środków transportu na Pomorzu. Aplikacja powinna pozwalać zakupić każdy bilet,

---

<sup>3</sup> "Znikające PKS-y | Przegląd." 10.06.2019, <https://www.tygodnikprzeklad.pl/znikajace-pks-y/>.  
Odwiedzone 2.07.2019.



---

gdyż taryfa byłaby ujednolicona w całym regionie. Powinny obowiązywać stałe minimalne standardy obsługi komunikacyjnej, tak aby mieszkańcy wiedzieli, czego wymagać od swoich samorządów.

Obecne rozkłady jazdy, które są często rozwieszane na słupach i przystankach za pomocą taśmy klejącej i drukowane na zwykłych kartkach, są też niezaktualizowane. Powinny one zostać zastąpione profesjonalnymi rozkładami, które byłyby centralnie ewidencjonowane i aktualizowane na bieżąco w każdej małej miejscowości.

Minimalny standard poziomu usług można oprzeć na modelu czeskim. Na przykład w Brnie na Morawach, na poziomie równoległym województwu, przepisy mówią jasno, że każda wieś musi mieć minimum sześć połączeń autobusowych do miasta w ciągu doby, a w weekendy trzy. Dodatkowo, połączenia autobusami nie mogą powtarzać połączeń kolejowych. W Niemczech natomiast każda miejscowość wiejska, w której mieszka minimum jeden uczeń liceum, musi utrzymywać przynajmniej dwa połączenia do najbliższego miasta.

Należy rozwiązać bałagan podziału komunikacji między szczeble władzy samorządowej. Obecna odpowiedzialność za transport dzielona pomiędzy gminę, powiat i województwo, powinna zostać przypisana sejmikowi wojewódzkiemu i marszałkowi, którzy odpowiedzialiby za całokształt sieci komunikacyjnej w regionie.

---

## 7. Sposób na realne zmiany

### Plan komunikacyjny województwa

Obecny plan komunikacyjny opracowany przez województwo pomorskie jest nieadekwatny, w szczególności względem mieszkańców jego obrzeży. Plan powinien zakładać jasno minimalną liczbę połączeń dziennych z miast powiatowych do wsi zarówno w dni powszednie jak i weekendy. Zakładamy, że wolny rynek dalej może funkcjonować, ale to przewoźnicy powinni dostosowywać się do potrzeb społeczności, a nie na odwrót. Warunki umów dla firm przewozowych muszą jasno określać interes społeczny.

### Wspólny bilet i ujednoczone taryfy

Synchronizacja taryfowa pozwoli podłączyć wszystkich operatorów do jednego systemu sprzedaży biletów. Bilety będą mogły być kupowane centralnie, co też ograniczy proceder dużych różnic cenowych między operatorami.

### Kolej Regionalna

PKP powinno skupić się na rozwoju połączeń lokalnych i przeznaczyć na nie więcej środków niż na kolej intercity. Obecnie w naszym województwie kolej operuje tylko niewielkiej części, kompletnie nie wspierając obszarów peryferyjnych. Dziś pociągi docierają do ok. 10% miejscowości na Pomorzu<sup>4</sup>. Jan Szymański, Dyrektor Departamentu Programów Regionalnych

---

<sup>4</sup> "Wykluczenie komunikacyjne w Polsce (na przykładzie woj ...." 1.09.2016, <https://nowe-peryferie.pl/index.php/2016/09/wykluczenie-komunikacyjne-polsce-przykladzie-woj-pomorski-ego/>. Odwiedzone 1.07.2019.

---

Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego uważa, że jednym z głównych problemów transportowy województwa jest zbytnia dominacja motoryzacji indywidualnej.<sup>5</sup>

Powinniśmy stworzyć system zrównoważonego rozwoju transportu, który pozwoliłby na inteligentne kontrolowanie popytu między koleją a autobusami. Na przykład zbliżająca się modernizacja linii kolejowej z Gdyni do Kościerzyny na blisko trzy lata odetnie Kaszuby od kolei i tysiące pasażerów będzie musiało się przesiąść do samochodów.<sup>6</sup> To tylko dzięki zintegrowaniu sektora kolejowego i autobusowego będziemy mogli dążyć do stworzenia sprawnej sieci komunikacji publicznej.

---

<sup>5</sup> "Pomorskie plany kolejowe. Bytów wraca na mapę - Wszystko na temat ...." 15.03.2016, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pomorskie-plany-kolejowe-bytow-wraca-na-mape--75811.html>. Odwiedzone 2.07.2019.

<sup>6</sup> "Pomorze: Petycja na rzecz przywrócenia połączeń kolejowych przez ...." 4.05.2018, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pomorze-petycja-na-rzecz-przywrocenia-polaczen-kolejowych-przez-kokoszki-86860.html>. Odwiedzone 2.07.2019.

---

**Autor**

Michał Piękoś

**partnerzy**

Pomorska Inicjatywa Dialogu Społecznego

Fundacja Przestrzenie Dialogu

Wiosna na Pomorzu

---

Pomorska Inicjatywa Dialogu Społecznego

Al. Niepodległości 766

Sopot

Fundacja Przestrzenie Dialogu

Europejskie Centrum Solidarności

plac Solidarności 1 80-863 IłWyklk. 3.23

Gdańsk

