

Pięć razy tak dla transportu publicznego! Petycja w sprawie ujednoczenia ulg, jednolitej bazy przystanków i reformy autobusowej na wzór austriacko-słowacki

Ministerstwo Infrastruktury

Parlamentarzyści RP

Szanowny Panie Ministrze, Szanowni Państwo,

My niżej podpisani sygnatariusze niniejszej petycji zwracamy się z uprzejmą prośbą o zrealizowanie przedstawionych w petycji postulatów, które przyczynią się do zmniejszenia skali wykluczenia komunikacyjnego i poprawy jakości oraz dostępności transportu autobusowego dla mieszkańców, zwłaszcza na terenach słabiej zurbanizowanych. Część z tych postulatów, np. ujednoczenie ulg ustawowych oraz jednolitej bazy przystanków umożliwiającej stworzenie uniwersalnej wyszukiwarki na wzór słowackiej www.cp.sk, jest od dawna znanych ekspertom i Ministerstwu i zdziwienie budzi fakt, dlaczego wciąż jeszcze nie zostały wdrożone w życie. Pozostałe postulaty stanowią autorską propozycję wypracowaną dzięki dziesięcioletnim doświadczeniom funkcjonowania Inicjatywy obywatelskiej Polska-Słowacja-autobusy i wnikliwej analizie rozwiązań skutecznie funkcjonujących w krajach niemieckojęzycznych oraz na Słowacji.

Poniżej przedstawiamy opracowane przez Inicjatywę obywatelską Polska-Słowacja-autobusy postulaty, które co prawda nie wyczerpują w całości potrzeb w zakresie naprawy transportu publicznego, ale są realne do zrealizowania w perspektywie najbliższych dwóch lat (2024-26).

1. Ujednoczenie i uproszczenie ulg ustawowych w transporcie kolejowym, autobusowym, wodnym.
2. Stworzenie jednolitej bazy przystanków wraz z obowiązkiem dostarczania danych w formie elektronicznej i uproszczeniem zmian w rozkładach jazdy spowodowanych np. remontami.
3. Stworzenie integratorów transportu publicznego na wzór Austrii i Słowacji, większy nacisk na przyswojenie, analizę i wykorzystanie cennego, a mało znanego w Polsce austriackiego i słowackiego doświadczenia w transporcie publicznym.
4. Wykorzystanie potencjału uczelni wyższych podległych MI dla kształcenia kadr zarządzania i marketingu transportu publicznego, mobilności aktywnej i mikromobilności, opracowania podręczników akademickich i praktycznych, skryptów, materiałów dydaktycznych, nowych programów kształcenia studentów i kierunków studiów.
5. Stworzenie transparentnej ścieżki kariery w zarządzaniu i marketingu transportu publicznego, mobilności aktywnej i mikromobilności wraz z systemem płatnych praktyk, staży i miejsc pracy dofinansowywanych z MI.

Ad 1) UNIFIKACJA I UPROSZCZENIE ULG USTAWOWYCH

To jeden z podstawowych postulatów od lat formułowanych przez branżę. Obecny system ulg ustawowych jest zbyt skomplikowany, nielogiczny, niespójny, odmienny w transporcie kolejowym i autobusowym. Postulujemy maksymalne uproszczenie ulg i ich ujednoczenie – ich poziom i rodzaj powinien być identyczny dla wszystkich rodzajów transportu, niezależnie od tego, czy pasażer podróżuje komunikacją miejską, autobusem regionalnym, pociągiem czy statkiem (np. tramwajem wodnym Gdańsk – Hel, który powinien być integralną częścią systemu wojewódzkiego transportu publicznego). Pozwoli to na stworzenie wspólnej oferty taryfowej i marketingowej dla różnych środków transportu.

Ad 2) JEDNOLITA BAZA PRZYSTANKÓW I WYSZUKIWARKA NA WZÓR [WWW.CP.SK](http://www.cp.sk)

Obecnie tylko niektóre rozkłady jazdy są dostępne online w popularnej wyszukiwarce e-podroznik lub aplikacjach, co jest niechlubnym ewenementem na skalę europejską. Na Słowacji wszystkie połączenia, zarówno kolejowe jak i autobusowe można znaleźć w uniwersalnej wyszukiwarce www.cp.sk, która w łatwy i intuicyjny sposób pozwala zaplanować całą podróż wraz z przesiadkami m.in. pomiędzy pociągiem a autobusem. Apelujemy o stworzenie w Polsce dokładnie takiej samej sytuacji, jaka jest od lat standardem na Słowacji.

Powyższy postulat jest Ministerstwu znany, podobnie jak przyczyny, dlaczego w Polsce nie jest tak jak na Słowacji. Jedną z przyczyn obecnego stanu jest brak jednolitej, uniwersalnej bazy przystanków autobusowych. Obecnie ten sam przystanek (lub sąsiednie przystanki różnych przewoźników położone 20 metrów od siebie) często figuruje w systemie pod różnymi nazwami, ustalonymi przez każdego przewoźnika lub zarządcy przystanku osobno. W zależności od przewoźnika/operatora, ten sam przystanek bywa oznaczony jako: Miejscowość, Miejscowość Centrum, Miejscowość Rynek, Miejscowość Urząd Gminy itp. i ani pasażer, ani system informatyczny nie są w stanie zidentyfikować, czy to jest ten sam przystanek, co uniemożliwia stworzenie zintegrowanych baz i wyszukiwarek. Powyższą sytuację należy bezwzględnie i odgórnie uprościć, czym pod nadzorem MI mogłyby się zająć urzędy wojewódzkie. Należy też zobowiązać przewoźników i operatorów do udostępniania rozkładów jazdy w zunifikowanej formie papierowej

i cyfrowej tak jak to jest na Słowacji. Kolejnym problemem są obecne skomplikowane procedury modyfikacji rozkładów jazdy z powodu sytuacji nadzwyczajnych (remontów, zamknięcia granicy itp.). Obecnie wymaga to skomplikowanej i wielomiesięcznej procedury, gdy tymczasem sytuacja wymaga działania natychmiast. Utrzymywanie obecnych procedur jest niedopuszczalne.

Ad 3) INTEGRATORZY TRANSPORTU PUBLICZNEGO JAK W AUSTRII I SŁOWACJI

Problemem polskiego transportu publicznego jest to, że szukamy na siłę własnych rozwiązań, zamiast kopiować sprawdzone rozwiązania i trendy z zagranicy. Proponujemy poddanie szczególnej analizie rozwiązań i trendów z Austrii i Słowacji, wspieranie ekspertów badających i popularyzujących w Polsce austriackie i słowackie rozwiązania i wdrażanie w Polsce tego, co dobrze działa w Austrii i Słowacji.

Cechą charakterystyczną austriackich i słowackich rozwiązań jest mała liczba organizatorów transportu autobusowego. Co do zasady organizatorami są w obu państwach samorządy szczebla regionalnego (odpowiedniki naszych województw): austriackie landy oraz słowackie kraje, które dla zarządzania całością transportu publicznego, mobilności aktywnej i mikromobilności tworzą specjalne podmioty – integratorów. Organizacje o charakterze integratorów PTZ są powoływane przez dany land lub kraj albo grupę landów/krajów. W Austrii jest 9 landów, z czego 6 z nich ma własnego integratora (związek transportowy): Verkehrsverbund Vorarlberg, Verkehrsverbund Tirol, Verkehrsverbund Kärnten, Verkehrsverbund Steiermark, Salzburger Verkehrsverbund, Oberösterreichische Verkehrsverbund, natomiast trzy wschodnie landy Dolna Austria, Wiedeń i Burgenland posiadają wspólnego integratora – Związek Transportowy Region Wschodni: Verkehrsverbund Ost-Region, VOR. W sąsiedniej Słowacji wprowadzane są od niedawna austriackie rozwiązania, przy czym słowackim odpowiednikiem Verkehrsverbund (związku transportowego) jest IDS (Zintegrowany System Transportowy). Podobnie jak w Austrii, poszczególne kraje samorządowe albo tworzą własne IDS (Bratysławski, Żyliński), albo utworzyły wspólne IDS – IDS Východ wspólny dla Kraju Preszowskiego i Koszyckiego.

Cechy charakterystyczne austriackich związków transportowych i słowackich integratorów to: unifikacja transportu autobusowego (np. w Tyrolu autobusy regionalne jeżdżą pod wspólną marką Regiobus w charakterystycznym żółtym malowaniu), koordynacja rozkładów jazdy i przesiadek między koleją a autobusami, wspólne taryfy na kolej i autobus, rozszerzanie wspólnych taryf również na taksówki, mikrobusy na żądanie (na telefon lub aplikację) i rower publiczny, proste zasady korzystania i zakupu biletów (pasażera nie interesuje kto jest przewoźnikiem – to przewoźnik ma się dostosować do wspólnej oferty i narzuconych ogólnie standardów, a nie narzucać swoje zasady). W obu przypadkach cechą charakterystyczną jest duży nacisk na marketing i reklamę transportu publicznego (i sporo miejsc pracy oraz możliwości kariery w tym obszarze), co jest w obecnym systemie transportu publicznego użyteczności publicznej totalnie zaniedbywane.

Apelujemy o wdrażanie analogicznych rozwiązań w Polsce, a jak minimum – wnikliwe analizowanie austriackich i słowackich rozwiązań, przygotowywanie podręczników akademickich i skryptów dla studentów na ten temat, nauczanie studentów jak system transportu publicznego funkcjonuje we wspomnianych krajach oraz innych państwach Europy, czego dziś się nie robi w sposób usystematyzowany.

Ad 4) KSZTAŁCENIE STUDENTÓW I NOWE MATERIAŁY DYDAKTYCZNE

Jedną z przyczyn obecnej zapaści transportu publicznego w Polsce jest brak kadr, które uzyskały profesjonalną i usystematyzowaną edukację wyższą w zakresie funkcjonowania zagranicznych, sprawdzonych rozwiązań organizacji, zarządzania i marketingu transportu publicznego. Branża opiera się na ekspertach-praktykach, nierzadko wybitnych, którym jednak brak jest solidnego warsztatu teoretycznego, czego przejawem jest duża wybiórczość i subiektywność ich wiedzy eksperckiej. Negatywnym efektem jest tworzenie się koterii, towarzystw wzajemnej adoracji, blokowanie przez uznanych ekspertów transparentnej ścieżki kariery dla młodych, brak jasnych zasad i standardów kształcenia. Wykształciło się też bardzo niedobre podejście, że „skoro ja do danej wiedzy i doświadczenia doszedłem sam, to teraz nie będę ułatwiał młodym wejścia na ten rynek pracy i osiągnięcia mojej pozycji zawodowej i społecznej”. Wielu wybitnym ekspertom transportu publicznego wręcz zależy na konserwacji obecnego niezdrowego stanu, w którym doskonale funkcjonują finansowo prowadząc firmy konsultingowe lub pełniąc funkcje dyrektorskie. Dlatego niezbędnym warunkiem walki z wykluczeniem komunikacyjnym jest wykształcenie od zera nowych kadr, nieskażonych obecnym myśleniem i stworzenie dla nich transparentnej ścieżki edukacji, praktyk, staży i zatrudnienia w administracji publicznej.

Dopiero niedawno uruchomiono pierwsze w Polsce podyplomowe studia z organizacji pozamiejskiego transportu publicznego, a i to w Warszawie, która jest niereprezentatywna dla reszty kraju. Obecnie kształcenie związane z transportem publicznym odbywa się przeważnie na Politechnikach, ale dotyczy głównie inżynierskich aspektów transportu – w tym konstrukcji pociągów, silników oraz dróg, mostów, parkingów, inżynierii ruchu drogowego. W departamentach odpowiedzialnych za transport autobusowy w urzędach gmin, starostwach powiatowych i urzędach marszałkowskich pracują w efekcie osoby, które odpowiadają zarówno za organizację PTZ, udzielanie zezwoleń jak i za drogownictwo, w tym budowę, remonty dróg i inwestycje. Wykluczenie komunikacyjne (brak jakichkolwiek lub dobrej jakości linii użyteczności publicznej) wynika najczęściej z tego, że za transport publiczny odpowiadają zazwyczaj świetni specjaliści od budowy i utrzymania dróg, od przetargów na remonty dróg, znający się na ruchu prywatnych samochodów oraz ciężarówek, których jednak nikt na studiach nie nauczył, jak w Austrii, Słowacji i Finlandii zarządza się transportem autobusowym, jakie są zagraniczne dobre wzorce w tym zakresie i co można z tego przenieść do Polski. Na polskich uczelniach nie kształcą się też studenci pod kątem potrzeb pasażerów, co wymaga wrażliwości społecznej i humanistycznej, totalnie odmiennej od podejścia inżynierskiego. Brak jest uwrażliwienia studentów na stawianie pasażera w centrum uwagi jak to ma miejsce w Austrii, nie uczy się studentów prowadzenia konsultacji społecznej i reagowania na pojawiające się w ich trakcie sytuacje kryzysowe i konfliktowe, efektem jest późniejsza stawianie na pierwszym miejscu przewoźników (tak zwanych „busiarzy”) jako głównych partnerów do rozmów przy równoczesnym unikaniu interakcji z pasażerami oraz unikania marketingu i reklamy transportu publicznego, czego też nikt lub prawie nikt na polskich uczelniach nie uczy. Brak jest również podręczników akademickich, skryptów i monografii z zagranicznych wzorców w transporcie publicznym oraz podręczników do marketingu transportu publicznego użyteczności publicznej.

Tymczasem Ministerstwu Infrastruktury podlegają dwie uczelnie o profilu transportowym, które posiadają odpowiednie kadry profesorskie, zaplecze instytucjonalne i możliwości (np. w ramach szkół doktorskich), by stworzyć w nich od zera profesjonalny system kształcenia kadr dla transportu publicznego, w tym marketingu, reklamy i konsultacji społecznych w transporcie publicznym. Mowa o Politechnice Morskiej w Szczecinie i Uniwersytecie Morskim w Gdyni. Postulujemy, by przy współpracy z MI i finansowaniu celowym z Ministerstwa Infrastruktury, stworzyć od zera w obu uczelniach profesjonalny program kształcenia studentów, wraz z sylabusami nowych przedmiotów oraz przystępnie napisanymi (w języku polskim) materiałami dydaktycznymi – podręcznikami, monografiami i skryptami. Obecny system ewaluacji uczelni wyższych i naukowców totalnie nie sprzyja tworzeniu materiałów dydaktycznych dla studentów, nagradzane i punktowane są publikacje naukowe w języku angielskim, z reguły nieprzydatne dla kształcenia studentów-praktyków na poziomie licencjackim. Nie zreformujemy transportu publicznego bez wykształcenia od zera nieskażonych obecnym systemem nowych, młodych kadr w transporcie publicznym i marketingu transportu publicznego. Zaczynając przygotowanie sylabusów i skryptów akademickich w roku akademickim 2024/25, a kształcenie na nowych kierunkach studiów od roku 2025/26, już w roku 2028 do urzędów i integratorów transportu publicznego trafią świetnie wyszkoleni specjaliści, którzy będą już myśleć w inny sposób, typowy dla profesjonalnych rozwiązań z Austrii, Niemiec i Słowacji, gdzie zresztą studenci odbędą w ramach studiów stosowne staże i praktyki zawodowe.

Ad 5) TRANSPARENTNA ŚCIEŻKA KARIERY W TRANSPORCIE PUBLICZNYM I DOPŁATY MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY DO MIEJSC PRACY W MARKETINGU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Z poprzednim punktem dotyczącym kształcenia kadr dla transportu publicznego wiąże się ściśle kolejny problem, jakim jest obecnie brak możliwości pracy w branży transportu publicznego nawet dla osób z osiągnięciami, doktoratami i dużą wiedzą. Brak jest obecnie ofert pracy dla takich osób np. w urzędach marszałkowskich, PKS-ach, w samorządowych przewoźnikach kolejowych, zwłaszcza poza Warszawą. Praca jest albo dla menedżerów i naprawdę wybitnych specjalistów, albo dla kierowców lub osób na najniższych stanowiskach w pracy biurowej, wykonujących nudną i rutynową pracę przy wydawaniu zezwoleń, za najniższą krajową. Problemem jest też brak transparentnej ścieżki kariery, gdyż bardziej ambitne pozycje są często obsadzone w drodze znajomości lub z klucza partyjnego, w sposób daleki od przejrzystości.

Bez stworzenia przejrzystej i realnej dla każdego młodego człowieka ścieżki kariery w lokalnym i regionalnym transporcie publicznym nie uda się punkt 4), ponieważ nie będzie chętnych na takie studia. Młodzi ludzie decydując się na postulowany kierunek z zarządzania i marketingu lokalnego transportu publicznego w Gdyni lub Szczecinie muszą mieć pewność, że po licencjacie, będąc osobą przeciętną a nie wybitną, bez problemu dostaną dobrą pracę w urzędzie lub jako specjalista ds. marketingu w PKS / SKM / Polregio / spółce autobusowej PKP Intercity lub Kolei Małopolskich w rodzinnym Białogardzie, Kołobrzegu, Koszalinie, Legnicy, Kutnie lub Myślenicach, a następnie będą się w tej pracy rozwijać zawodowo z perspektywą awansu i wysokich zarobków. Dokładnie takie perspektywy mają młodzi ludzie z Niemiec, Austrii i Słowacji, w tym Słowacy podejmujący studia z zarządzania transportem publicznym na Uniwersytecie Żylińskim (uczelnia o profilu transportowym, kształcąca na Słowacji kadry dla transportu publicznego).

Ten rynek pracy dla specjalistów transportu publicznego Ministerstwo Infrastruktury musi niestety stworzyć nieco sztucznie, na podobnej zasadzie jak swego czasu stworzono rynek pracy dla ekodoradców. Należy stworzyć system dopłat i zachęt dla urzędów samorządowych, przewoźników (w tym PKS-ów, Polregio, Kolei Dolnośląskich, Małopolskich i in.), operatorów i związków międzygminnych (np. Związek Miast i Gmin Morskich, Związek Miast Nadwiślańskich) dla tworzenia miejsc pracy zwłaszcza poza dużymi miastami dla osób zajmujących się marketingiem transportu publicznego i mobilności aktywnej, specjalistów od integracji transportowej, osób odpowiadających za konsultacje społeczne w transporcie publicznym, rzeczników pasażera itp. W ten sposób stworzy się też silną instytucjonalną przeciwwagę dla lobby busowego poprzez miejsca pracy dla osób stawiających potrzeby pasażera na pierwszym miejscu, co samo w sobie jest niezbędne dla powodzenia reformy i skutecznej walki z wykluczeniem komunikacyjnym.

Wesprzyj Inicjatywę obywatelską Polska-Słowacja-autobusy i nasze działania przeciw wykluczeniu komunikacyjnemu

Dołącz na FB do grupy [Porozmawiajmy o transporcie](#) - będziemy tam informować o dalszych losach petycji

[Przeczytaj jak działa transport publiczny na Słowacji i jak działa słowackie państwo i administracja - książka](#)



Inicjatywa obywatelska "Polska - Słowacja - autobusy"