

Zrób sobie autobus regionalny

Poradnik dla mieszkańców Małopolski i innych regionów

Autor: Jakub Łoginow, [Inicjatywa obywatelska Polska-Słowacja-autobusy](#)

Wstęp

Wykluczenie komunikacyjne to ogromny problem, z którym Polska do dziś sobie nie poradziła. Według niektórych danych, nawet 12 milionów Polaków jest pozbawionych jakiegokolwiek sensownego transportu publicznego w swojej miejscowości. Takiej sytuacji nie ma w żadnym innym państwie w naszej części Europy. Dobry autobusowy transport regionalny jest w Niemczech, Austrii, Czechach, Słowacji i na Węgrzech. Nawet na Ukrainie i Białorusi jest większa dostępność do transportu publicznego, choć jest on złej jakości.

O tym, jak zreformować transport publiczny w skali całego kraju, można przeczytać w obywatelskiej petycji „[5 razy TAK dla transportu publicznego](#)”, dostępnej w Internecie. Przyczyną wykluczenia komunikacyjnego jest fatalne prawo (zła ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), które po prostu trzeba zmienić. Na razie musimy jednak funkcjonować w obecnym bardzo skomplikowanym systemie, który w tej publikacji postaram się w miarę przejrzysto wytłumaczyć.

W odróżnieniu od Słowacji i Austrii, które mają bardzo dobry i przejrzysty system transportu publicznego, polski system prawny i organizacyjny jest skrajnie skomplikowany, nielogiczny i trudny do zrozumienia dla zwykłych pasażerów i społeczności lokalnych. Pasażerowie i społeczności lokalne nie wiedzą, czy z prośbą o uruchamianie autobusu mają się zwracać do wójta, starosty powiatowego, marszałka województwa, a może do radnych? Jeśli do radnych – to do których – gminnych, powiatowych czy wojewódzkich? Jeśli do marszałka – to w jaki sposób? Jak się do tego zabrać?

Z chęci udzielenia odpowiedzi na wszystkie te i wiele innych pytań powstał ten poradnik, skierowany do zwykłych ludzi, którzy chcieliby mieć u siebie dobry regionalny transport autobusowy. Wyjaśnię w prostych słowach jak działa skomplikowany system odpowiedzialności za transport publiczny i jego finansowanie, jakie są formalne możliwości uruchomienia przez marszałka (lub starostę, wójta) danej linii autobusowej, jak po kolei zorganizować i poprowadzić skuteczną inicjatywę społeczną, jak napisać petycję by była profesjonalna i skuteczna oraz jak tą petycją zainteresować media.

Niniejszy poradnik jest bezpłatny, jest inicjatywą oddolną Autora, wynikającą z chęci pomocy ludziom wykluczonym komunikacyjnie oraz poprawy sytuacji transportu publicznego w Polsce. Za wydanie tego poradnika Autor nie otrzymał ani złotówki publicznej ani prywatnej dotacji, honorarium ani wynagrodzenia, poradnik nie powstał w ramach żadnego programu i nie został sfinansowany z żadnych funduszy.

Informacje ogólne o transporcie publicznym

Chociaż za przejazd autobusem komunikacji miejskiej lub autobusem regionalnym musimy zapłacić bilet, często dość drogi, wpływy z biletów pokrywają tylko część kosztów funkcjonowania transportu i tak jest w całej Europie. Pierwszą rzeczą, o której należy pamiętać jest to, że lokalny i regionalny transport publiczny z natury rzeczy jest w całej Europie deficytowy i aby mógł

funkcjonować, musi mieć dofinansowanie od państwa (najczęściej od samorządu) – i że to jest normalne. Nawet teoretycznie komercyjne prywatne busiki nie utrzymują się z samych biletów, gdyż istotną częścią ich zarobków są duże dotacje od państwa na refundację tzw. ulg ustawowych. Gdy uczeń lub inna osoba uprawniona do ulgi kupuje w busie bilet ulgowy, właściciel firmy przewozowej tak naprawdę otrzymuje zapłatę za cały bilet, z tym że część otrzymuje od razu w gotówce od ulgowego pasażera przy zapłacie za bilet, a resztę w postaci refundacji ulgi.

Dlatego nie ma i nie może być czegoś takiego, jak lokalny transport publiczny finansujący się samemu, tylko z biletów. Takie sytuacje występują jedynie w przypadku komercyjnych połączeń dalekobieżnych (np. autokary Warszawa – Paryż, Kraków – Kijów itp.), w tym autobusów dalekobieżnych Flixbusa czy Ecolines, a także nieregularnych przewozów turystycznych – np. busiki wożące ludzi z Zakopanego na Łysą Polanę i szlak do Morskiego Oka, ale jeżdżące tylko wtedy, gdy zbiorą się ludzie i nie kursujące gdy ludzi nie ma. Lokalnie lub w szczycie sezonu turystycznego albo w szczycie przewozowym wpływy z biletów mogą oczywiście pokryć z zyskiem koszty danego kursu nawet bez refundacji ulg – ale wówczas mamy do czynienia z patologiczną sytuacją uruchamiania jedynie 3-4 kursów dziennie, busiarskimi wojnami podjazdowymi i podbieraniem sobie wzajemnie klientów czy nieuczciwym obniżaniem kosztów poprzez unikanie płacenia podatków, jazdę niesprawnymi i niebezpiecznymi pojazdami itp. W takich przypadkach rzeczywiście można osiągnąć rentowność, ale nie ma to nic wspólnego z profesjonalnym systemem transportu publicznego. Rentowne bywają też kursy realizowane porządnymi pojazdami, ale tylko na trasach na których są ogromne potoki pasażerskie, np. Kraków-Zakopane czy Kraków-Katowice przed modernizacją linii kolejowej. To są jednak wyjątki, natomiast system transportu publicznego jako całość jest i musi być deficytowy, a jego organizację i finansowanie we wszystkich państwach UE bierze na siebie państwo – a konkretnie, samorząd określonego szczebla. Jest to taka sama usługa publiczna finansowana z podatków, jak budowa i utrzymanie dróg, finansowanie szkół i policji, funkcjonowanie szpitali i straży pożarnej.

Organizator i operator

W państwach cywilizowanych, gdzie transport publiczny funkcjonuje tak jak w podręczniku, czyli tak jak powinien zgodnie z zasadami, jedna instytucja publiczna (przeważnie samorządowa) bierze na siebie organizację CAŁEGO systemu autobusowego lub autobusowego i kolejowego na danym obszarze, obejmującym najczęściej obszar całego regionu (landu, kraju samorządowego, prowincji) lub kilku sąsiadujących regionów. Taką instytucję nazywamy **organizatorem**. Pełna nazwa – organizator publicznego transportu zbiorowego, w skrócie – organizator PTZ. **PTZ – to publiczny transport zbiorowy** i ten skrót często przewija się w branży. Skrót wynika z faktu, że podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie transportu publicznego jest Ustawa o PTZ, czyli [Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym](#) – w wolnej chwili mogą Państwo zapoznać się z jej fragmentami, zwłaszcza z definicjami które tam są zawarte na samym początku ustawy.

Organizator PTZ ma za zadanie stworzyć gęstą sieć połączeń autobusowych (lub autobusowych i kolejowych) funkcjonującą w taki sposób, by pokryć nią cały obszar za który odpowiada. W skrócie chodzi o to, by autobusy dojeżdżały do każdej miejscowości, kursowały od wczesnego rana do późnego wieczora, odpowiadały potrzebom pasażerów i turystów, umożliwiały sensowne przesiadki, w tym dojazd ze wsi do większego miasta, w którym można się przesiąść na pociąg dalekobieżny lub inny autobus. Wciąż mówimy tu o systemie funkcjonującym w innych państwach Europy, a nie w Polsce – m.in. w Niemczech, Austrii, Słowacji.

Organizatora nie należy mylić z **operatorem**, czyli przewoźnikiem. Organizatorem PTZ jest zawsze jakiś urząd państwowy (samorządowy) lub częściej jakaś instytucja publiczna powołana przez dany samorząd. W Czechach i Słowacji organizatorami transportu autobusowego są kraje. Kraju nie

należy mylić z państwem: w Czechach i Słowacji kraje są odpowiednikami naszych województw. Czechy dzielą się na 14 krajów, a Słowacja dzieli się na 8 krajów samorządowych. Niemcy dzielą się na 16 landów, które z kolei dzielą się na jednostki będące odpowiednikami naszych powiatów. Natomiast Austria dzieli się na 9 landów (jednym z nich jest Wiedeń). W Czechach, Słowacji i Austrii to samorząd regionu (kraju lub landu, odpowiednika naszego województwa) odpowiada za organizację i finansowanie całej siatki połączeń autobusowych na swoim terenie. Czyli to region przeznacza na to odpowiednią pulę środków w swoim budżecie „wojewódzkim” (sięgającą nawet 10% całego budżetu regionu), wyznacza siatkę połączeń obejmującą nawet kilkaset linii autobusowych i ustala ich rozkłady jazdy. Jednak z reguły urząd danego regionu (odpowiednik urzędu marszałkowskiego) nie robi tego samego w ramach struktur urzędu, ale jest do tego stworzona osobna instytucja publiczna, nazywająca się z reguły System Zintegrowanego Transportu (IDS) – tak jest na Słowacji i w Czechach lub związek transportowy (Austria). Przy czym niektóre regiony łączą się i tworzą wspólne instytucje dla zarządzania autobusami regionalnymi od razu w kilku regionach (województwach) naraz. Przykładowo, słowackie regiony: Kraj Preszowski (graniczący z Małopolską i Podkarpaciem) oraz sąsiedni Kraj Koszycki utworzyły wspólną instytucję IDS Východ, która jest organizatorem transportu autobusowego w obu tych regionach, czyli na całej wschodniej Słowacji. Tak jest po prostu łatwiej, bo można utworzyć spójną sieć autobusową obejmującą większy obszar. Natomiast trzy wschodnie landy Austrii utworzyły wspólnego organizatora transportu o nazwie VOR, czyli Verkehrsverbund Ost-Region (Związek Transportowy Region Wschodni). Te landy to: Dolna Austria, Burgenland oraz Wiedeń (będący osobnym miastem-landem nie należącym do Dolnej Austrii).

Nieco inny system jest w Niemczech, gdzie tych organizatorów transportu jest dużo więcej, bo ponad 70 (co nie jest dobre i sami Niemcy to krytykują – ale i tak jest lepsze, niż to co jest w Polsce). Tam organizatorami są związki transportowe, utworzone na podstawie porozumień pomiędzy różnymi szczeblami samorządu. Najczęściej są to związki powiatów, ale czasem uczestniczą w tym landy i gminy.

W transporcie autobusowym kluczowy jest efekt skali. Aby system dobrze funkcjonował i miał wielu pasażerów, siatka połączeń powinna być jak największa i jak najbardziej ujednolicona. Dlatego ważne jest, by jeden organizator odpowiadał za stosunkowo duży obszar i stworzył spójną sieć połączeń w taki sposób, by każda z linii autobusowych nie funkcjonowała oddzielnie, ale nawiązywała na inne, umożliwiała przesiadki itp. W tym również przesiadki między autobusem a pociągiem, komunikacją miejską itp. Na co jeszcze zwracają uwagę Austriacy i Słowacy tworząc swój system organizacji regionalnych linii autobusowych? Ważna jest spójna identyfikacja wizualna (jednolite malowanie), tak by z daleka było widać, jakiego organizatora lub przewoźnika (operatora) jest to autobus. Dokładnie tak jak to się robi w komunikacji miejskiej, gdzie wszystkie autobusy w Krakowie są pomalowane na biało-granatowy kolor, w Gdańsku na żółto-kremowy itp. i od razu wiemy, że to jest autobus miejski a nie np. PKS czy prywatny autokar. Musi być też jednolity, wspólny system biletowy i te same zasady podróżowania. Pasażer ma wiedzieć, że np. do autobusu wchodzi przednimi drzwiami, bilet może kupić u kierowcy ale może też kupić wcześniej, jeśli wcześniej to musi wiedzieć gdzie – czy w kasie na dworcu, może w biletomacie, w aplikacji (jakiej?), na stronie internetowej (której?). Musi być jasno powiedziane, czy u kierowcy można płacić tylko gotówką, czy również kartą, jeżeli to autobus transgraniczny to w jakiej walucie (tylko w złotych, tylko w euro, i w złotych i w euro?), czy można przewozić psa/rower i na jakich zasadach itp. Te zasady muszą być jednolite na całą siatkę połączeń i wbrew pozorom jest to bardzo ważne.

W Polsce tak nie jest, bo każdy przewoźnik i każdy „busiarz” ustala własne zasady, co powoduje, że osoby, które na co dzień jeżdżą autem lub są spoza danego regionu „na wszelki wypadek” unikają transportu publicznego, bo nie wiedzą „jak się tymi autobusami/busami jeździ”. Wbrew pozorom jest to ważny powód wykluczenia komunikacyjnego spowodowanego niską frekwencją, zwłaszcza

wśród kierowców będących introwertykami, którzy w przypadku dobrze znanego systemu autobusów nawet by z nich skorzystali, ale gdy nie wiedzą jak dany bus funkcjonuje, to wolą pojechać własnym autem. Wbrew pozorom te czynniki psychiczne (nieśmiałość, skrępowanie ludzi) są bardzo ważne i nie należy ich wyśmiewać ani lekceważyć, one też bardzo wpływają na kondycję transportu publicznego i frekwencję w autobusach.

Przy dużej siatce połączeń jednego organizatora ważna jest też możliwość zakupu jednego wspólnego biletu miesięcznego lub semestralnego (albo tygodniowego, dobowego, rocznego itp.) na całą sieć lub na poszczególne strefy, obejmujące po kilka powiatów. Tak jest właśnie w Austrii i taki system jest wprowadzany na Słowacji. Jest to praktycznie niemożliwe w przypadku polskich „busiarzy”, gdzie każdy przewoźnik ma własne taryfy i nie ma mowy o stworzeniu jednego biletu na całe województwo.

Taki wspólny bilet i wspólne zasady również powodują, że więcej pasażerów korzysta z transportu publicznego, nawet jak mają auto. Dzięki efektowi skali bilet sieciowy na całe województwo lub jego część może być tańszy, a przez to atrakcyjny również dla osób posiadających samochód. W efekcie autobusami jeździ więcej ludzi, a dzięki tej masowości są dużo większe wpływy z biletów, więc potrzebna jest mniejsza dotacja na finansowanie całego systemu. Pamiętajmy też o tym, że w transporcie publicznym są pewne koszty stałe, które trzeba ponieść niezależnie od tego, czy linia autobusowa jest jedna czy jest ich 15, lub czy autobusem jedzie 5 pasażerów czy 30. Są też takie koszty, które co prawda rosną wraz ze wzrostem wielkości sieci autobusowej, ale rosną nieproporcjonalnie wolno. Dlatego duże systemy obejmujące całą siatkę 200 linii autobusowych na całe województwo są finalnie dużo bardziej efektywne ekonomicznie w przeliczeniu na pasażera i na pojedynczy autobus czy linię autobusową, niż pojedyncze połączenia prywatnych przewoźników. Model rozproszony, oparty o „busiarzach” obsługujących po 2-3 linie jest skrajnie nieefektywny i również dlatego mamy takie ogromne wykluczenie komunikacyjne, którego nie ma u sąsiadów – Czechów, Słowaków, Austriaków, Węgrów i Ukraińców.

Dobrze, powiedzieliśmy sobie o organizatorach transportu publicznego, a co to są operatorzy? Operator to inaczej przewoźnik autobusowy, który może być zarówno publiczny/państwowy (np. samorządowy PKS, autobusy Kolei Małopolskich), jak i prywatny. Przewoźnik tym się różni od operatora, że **przewoźnik jeździ na danej trasie z własnej inicjatywy, na własne ryzyko** i dla zysku, samodzielnie wymyśla i ustala trasę oraz rozkład jazdy oraz samodzielnie występuje o wszelkie potrzebne zezwolenia. A jak mu się nie opłaca lub ma taki kaprys, to **z dnia na dzień może zawiesić kursy i zostawić pasażerów na lodzie**, jak to było powszechne w czasie pandemii. Przewoźnikami są przysłowiowi „busiarze”, ale przewoźnikami są też firmy jeżdżące komfortowymi, dużymi autobusami np. na trasie Kraków-Zakopane. Przewoźnikiem była firma obsługująca w latach 2021-23 popularne „żółte autobusy” Kraków-Myślenice, zanim się z nich wycofała. Natomiast obecnie kursujące tam Koleje Małopolskie są **operatorem**. Operator – to firma przewozowa, która obsługuje daną trasę lub sieć połączeń **nie z własnej inicjatywy, ale na zlecenie organizatora** (czyli wspomnianego wcześniej samorządu, związku transportowego itp.). To organizator ustala sieć połączeń, układa rozkłady jazdy i cennik, a następnie wybiera firmę, której zleca kursowanie na tej trasie. Organizator może to zlecić bez przetargu samorządowemu operatorowi (np. Kolejom Małopolskim), albo może wybrać w przetargu prywatną firmę do obsługi danej linii lub całej siatki. Ta druga sytuacja występuje m.in. na Słowacji, gdzie całe fragmenty danego regionu są obsługiwane przez określonych operatorów – np. na Orawie i Liptowie wszystkie autobusy obsługuje Arriva Liorbus, na Spiszu SAD Poprad, w regionie Szarisz – SAD Preszów. Ci operatorzy nie ustalają jednak samodzielnie rozkładu jazdy i innych szczegółów, ale po prostu jeżdżą na takich zasadach i za takim rozkładem jazdy, jak ustalił organizator (czyli urząd).

To jest ważne rozróżnienie, bo starając się o autobus, musimy przede wszystkim zwrócić się o to do organizatora (np. marszałka), a nie do wykonawcy zlecenia (Kolei Małopolskich). Chociaż są

pewne niuanse, bo w praktyce to operator, jako bardziej zorientowany w temacie, sam planuje rozwój swojej sieci połączeń i przedstawia ją marszałkowi do zaopiniowania. Ale finalnie to marszałek lub jego zastępca podejmuje decyzję, a operator (Koleje Małopolskie) musi się dostosować.

Organizatorzy PTZ w Polsce – kto odpowiada za transport i dlaczego jest inaczej niż w całej Europie?

Poprzednio powiedzieliśmy sobie o tym, jak organizacja i finansowanie transportu autobusowego wygląda w cywilizowanej Europie, gdzie to działa wręcz „podręcznikowo”. W Czechach, Słowacji, Austrii, również w Niemczech, transport autobusowy jest zorganizowany tak, jak powinien być, zgodnie ze sztuką. W Polsce nie. Polski „system” jest błędny, głupi, nielogiczny, niefunkcjonalny. Jest efektem błędów i zaniedbań popełnionych podczas transformacji po 1989 roku i tych błędów jak dotąd nikt nie naprawił, mimo że praktycznie wszyscy eksperci z branży transportu publicznego są świadomi, że polski system jest zły, a czeski i słowacki – dobry.

Dlaczego zatem tkwimy w tym złym systemie, zamiast go zreformować – to już pytanie do Ministerstwa Infrastruktury, które zawsze ma coś „ważniejszego”, niż przeprowadzenie tej reformy. „Ważniejsza” jest budowa autostrad, porty morskie, szkolenia kierowców i wydawanie praw jazdy, ostatnio także CPK. Na razie musimy działać w ramach systemu, o którym wszyscy jego uczestnicy wiedzą, że jest beznadziejny, absurdalny i niefunkcjonalny.

Powiedzieliśmy sobie wcześniej, że w Austrii, Słowacji i Czechach jest JEDEN organizator, który zarządza całą siecią regionalnych autobusów na danym terenie, obejmującym odpowiednik naszego województwa lub kilku województw. I dlatego to działa sprawnie. Ten organizator oraz urzędnicy samorządowi szczebla regionalnego wiedzą za co odpowiadają i wiedzą, że to ich instytucja w pełni odpowiada za całość transportu autobusowego na danym terenie. I starają się to zadanie robić dobrze. Jeżeli im się nie udaje i coś w transporcie autobusowym działa źle, to wszyscy wiedzą, do kogo zgłaszać pretensje i kogo rozliczać w wyborach – samorząd szczebla landowego / wojewódzkiego (landy, kraje samorządowe). Jeżeli mieszkańcy chcą mieć nową linię autobusową, wiedzą, do kogo mają się w tej sprawie zwrócić – Austriacy do landu, Czesi – do kraju, Słowacy – do kraju samorządowego, a dokładniej do JEDNEJ konkretnej instytucji która zarządza wszystkimi autobusami w całym regionie.

A jak jest w Polsce? W Polsce instytucją odpowiedzialną za autobusy regionalne może być, w zależności od sytuacji: gmina, powiat, województwo, najbliższe duże miasto (w przypadku aglomeracyjnej linii komunikacji miejskiej), związek międzygminny, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, a oprócz tego jeszcze kursują autobusy prywatne otrzymujące z budżetu rekompensaty za ulgi ustawowe oraz autobusy szkolne. Równocześnie występuje wiele przypadków, kiedy tę samą linię autobusową (na tej samej trasie) mogą zorganizować i sfinansować dwie lub trzy różne instytucje. Równocześnie jednak, ustawodawca żadnej z tych instytucji nie nakazuje uruchamiania komunikacji autobusowej – w ustawie jest jedynie sugestia, że mogą to robić, ale nie muszą. W efekcie mamy „system”, w którym tylko niewielki procent samorządów (województw, powiatów, gmin) rzeczywiście poczuwa się do tego obowiązku, w dodatku zna się na transporcie autobusowym, ma odpowiednie środki i stworzył dobry system autobusów na swoim terenie (np. Województwo Małopolskie, Grodzkie Przewozy Autobusowe, Powiat Słupski) – choć nawet te najlepsze polskie przykłady i tak są z reguły gorsze, niż transport autobusowy w najgorszych regionach Słowacji. Chociaż akurat w tym miejscu nie ma sensu krytykować tych polskich liderów, gdyż w wielu przypadkach mamy do czynienia z nowymi systemami, które są dopiero na początku drogi z obiektywnych przyczyn dopiero za 5-10 lat będą fizycznie w stanie dorównać Słowakom, bo nie da się z dnia na dzień utworzyć zbyt dużej liczby nowych linii autobusowych czy z dnia na dzień kupić 100 nowych autobusów, to musi się odbywać stopniowo (z

taką sytuacją mamy do czynienia w Kolejach Małopolskich).

W przeważającej większości polskich gmin, powiatów i województw, ich władze w ogóle nie wywiązują się ze swojego ustawowego zadania, jakim jest organizacja przewozów autobusowych. Często wynika to z niewiedzy (nawet urzędnicy i samorządowcy nie mogą się zorientować w naszej absurdalnej ustawie – chociaż akurat oni powinni z racji pełnionych funkcji), w wielu przypadkach – z proselfowistycznego podejścia marszałków, starostów, wójtów i dyrektorów departamentów transportu (wolą wydać pieniądze na drogi, niż na transport publiczny, a to ta sama pula środków). W niektórych przypadkach przyczyną są autentyczne problemy finansowe biedniejszych gmin i powiatów. Często motywacją wójta, burmistrza czy marszałka, by zwodzić mieszkańców i unikać uruchamiania oczekiwanych przez pasażerów linii autobusowych jest chęć przerzucenia tych wydatków na inny samorząd. Na Słowacji i w Austrii byłoby to niemożliwe – tam wiadomo, że autobusy ma sfinansować ich odpowiednik marszałka województwa i tylko on, nie ma dyskusji. U nas marszałek często mówi mieszkańcom, że niech z tym idą do wójta, wójt – że mają iść do starosty, starosta – że do marszałka itp. W dalszej części poradnika podpowiem, jak sobie radzić z taką sytuacją.

Sytuacja transportu publicznego w Małopolsce i Małopolskie Linie Dowozowe Kolei Małopolskich

Jeszcze w 2018 roku Małopolska była jednym z najgorszych regionów w Polsce pod względem jakości i dostępności regionalnego transportu publicznego. Województwo prawie wcale nie organizowało regionalnych linii autobusowych, a urzędnicy, marszałkowie i radni wojewódzcy byli autentycznie przekonani, że to nie jest zadanie własne województwa. Było bardzo irytujące rozmawiać z teoretycznie poważnym i wykształconym człowiekiem na wysokim stanowisku i tłumaczyć mu z pozycji teoretycznie niżej postawionej osoby, że nie ma racji, przywoływać przepisy ustawy o PTZ itp. Mieszkańcy byli skazani na ciasne jeżdżące jak chcą busy, a i tych z każdym rokiem ubywało, zwłaszcza w czasie pandemii.

Po 2019 roku to się zmieniło, a największy przełom nastąpił po roku 2021, gdy samorządowy przewoźnik kolejowy Koleje Małopolskie zaczął przejmować od urzędu marszałkowskiego zadania organizacji i obsługi transportu autobusowego. Wcześniej w ramach Kolei Małopolskich funkcjonowało zaledwie kilka autobusowych linii dowozowych (ALD), które stricte dowoziły pasażerów z pobliskich wsi do najbliższej stacji kolejowej na pociąg Kolei Małopolskich (m. in. w Wieliczce). Na bazie tego systemu zaczęto tworzyć nowe linie, a Koleje Małopolskie przejęły od urzędu marszałkowskiego linie wojewódzkie uruchomione wcześniej. Po wchłonięciu ich przez Koleje Małopolskie stopniowo unowocześniono flotę, ciasne busiki stopniowo zamieniono na duże komfortowe autobusy, ujednolicono malowanie autobusów (teraz jeżdżą w standardowych barwach Kolei Małopolskich z widocznym z daleka logo Małopolski), a siatka połączeń się rozrosła. Obecnie jest to już kilkadziesiąt porządných linii autobusowych obsługujących prawie całą Małopolskę oraz przyległe obszary Słowacji, w tym dwie linie transgraniczne kursujące w ramach systemu Kolei Małopolskich: Bukowina Tatrzańska – Zakopane – Trstena oraz Nowy Targ – Stary Smokowiec (linia weekendowa). System zmienił nazwę na Małopolskie Linie Dowozowe (MLD) i zaczął już pełnić funkcję taką, jaką kiedyś pełnił zlikwidowany PKS – nie tylko zawożenia pasażerów na stację kolejową na przesiadkę na pociąg, ale normalnego transportu regionalnego. Wiele linii powstało jako efekt oddolnych inicjatyw pasażerskich, w tym również prowadzonych z udziałem autora tego poradnika (stąd właśnie pomysł podzielenia się z Państwem tymi spostrzeżeniami). To m.in. dwie linie transgraniczne oraz linia Kraków – Myślenice.

Jeśli chodzi o komunikację powiatową i gminną w Małopolsce, to jest ona generalnie w fatalnym stanie. Niektóre powiaty i gminy ją co prawda organizują – ale w sposób, totalnie nieprzystający do standardów panujących w Europie Zachodniej czy choćby Słowacji. Małe, ciasne busy, stare i

zdezelowane, niezbyt dobry rozkład jazdy, fatalna jakość i komfort tych połączeń, brak połączenia w wyszukiwarkach, trudny do znalezienia rozkład jazdy. W dodatku te linie gminne i powiatowe nie tworzą spójnego systemu z liniami innych organizatorów, nie ma wspólnego biletu, nie ma skoordynowanych przesiadek. Są oczywiście wyjątki, ale generalnie wygląda to słabo i to się raczej nie zmieni. Są też obiektywne przyczyny – jak wspomniałem, system regionalnych linii autobusowych, aby był sprawny i efektywny, powinien być duży, powinno to być tak jak na Słowacji 150 – 200 linii autobusowych jednego organizatora tworzących spójną sieć, dzięki czemu można osiągnąć efekt skali, stworzyć wspólny bilet sieciowy, wspólny i skuteczny marketing itp. W skali jednej gminy (jeżeli nie jest to duże miasto jak Kraków czy Tarnów) czy jednego powiatu nie jest to możliwe, nawet przy najlepszych dobrych chęciach ze strony wójta, burmistrza czy starosty. Pojedyncze gminy i powiaty są na to za małe, ich budżet jest za mały, a w urzędach nie da się stworzyć dobrze opłacanego i dużego zespołu najlepszych specjalistów, którzy zajmowaliby się tylko transportem autobusowym, których można byłoby wysyłać na szkolenia do Austrii, Słowacji i Niemiec, którzy przenosiliby stamtąd dobre wzorce. To jest możliwe do zrobienia tylko na szczeblu województwa lub ewentualnie dużego związku międypowiatowego lub powiatowo-gminnego, albo związku metropolitarne.

Dlatego właśnie w realiach Małopolski jedynym skutecznym systemem autobusów regionalnych, który już teraz dobrze działa i może działać tylko lepiej, jest ten wojewódzki funkcjonujący na bazie autobusów Kolei Małopolskich. Choć w innych regionach sprawy poszły w innym kierunku i w niektórych (np. na Pomorzu) wykształciły się dobre systemy transportu powiatowego w oparciu o tamtejsze PKS-y które w przeciwieństwie do Małopolski przetrwały (np. PKS Gdynia, PKS Gdańsk, PKS Słupsk), na Śląsku rozwija się transport metropolitarne (ale wynika to ze specyfiki Województwa Śląskiego, gdzie jest duża aglomeracja z Katowicami w centrum), w kilku miejscach w Polsce rozwinęły się związki powiatowo-gminne.

W Małopolsce również mamy taki dobry system lokalny – to Związek Komunalny Komunikacja Międzygminna w Chrzanowie. Ale tego typu związki transportowe mają szansę na sukces głównie w przypadku takich lokalnych aglomeracji miejskich, gdzie tuż obok siebie znajduje się kilka lub kilkanaście miast średniej wielkości – np. Chrzanów, Trzebinia, Jaworzno, Libiąż. To taki swego rodzaju odpowiednik komunikacji miejskiej w dużych miastach. Z tego względu system autobusowy oparty o związek transportowy, a nie województwo, sprawdza się też pod Warszawą, gdzie również mamy skupisko wielu miast średniej wielkości (stąd sukces Grodziskich Przewozów Autobusowych, które są związkiem powiatowo-gminnym). W sąsiedztwie Małopolski sukces odniósł Powiatowo-Gminny Związek Komunikacyjny w Powiecie Jasielskim, ale wynika to raczej z faktu, że na Podkarpaciu województwo całkowicie skapitulowało jeśli chodzi o autobusy wojewódzkie, raczej nie uruchamia ich i nie ma zamiaru (inaczej niż w Małopolsce) i wobec tego siłą rzeczy transport autobusowy musiały wziąć na siebie samorzady niższego szczebla. Warto do tego dodać, że niektóre miasta średniej wielkości stworzyły całkiem niezłą komunikację miejską, która może być rozszerzana o sąsiednie miejscowości (np. Zakopane, Nowy Targ). Natomiast to wszystko w realiach Małopolski są raczej wyjątki i tutaj rozwój transportu autobusowego poszedł w kierunku modelu słowackiego, czyli z dominującą rolą województwa jako organizatora i Kolei Małopolskich jako jednostki, która faktycznie odpowiada za funkcjonowanie i rozwój systemu.

Jak zaprojektować dobrą linię wojewódzką, która będzie miała sens i będzie spełniała wymogi formalne

Z tego względu, jeżeli chcą Państwo aby powstała linia autobusowa do Państwa miejscowości, namawiam do tego, by planować jej powstanie jako linii wojewódzkiej, funkcjonującej w ramach systemu Małopolskich Linii Dowozowych Kolei Małopolskich.

Nie zawsze to jednak jest możliwe formalnie, a decyduje o tym Ustawa o Publicznym Transporcie

Zbiorowym. Aby linię autobusową mogło uruchomić województwo (czyli w praktyce Koleje Małopolskie), musi to być „wojewódzka linia autobusowa” czyli taka, która łączy co najmniej dwa różne powiaty (może być więcej) w ramach jednego województwa. Dodatkowo ta linia może też przekraczać granicę państwa (ze Słowacją), ale nadal na terenie Polski musi łączyć dwa powiaty. Przy czym te dwa różne powiaty to może być też miasto Kraków i Powiat Krakowski, mogą to być trzy powiaty jak w przypadku linii Kraków-Myślenice (Powiat Myślenicki, Powiat Krakowski i Miasto Kraków które jest osobnym powiatem), ale nie może być to linia kursująca tylko w ramach jednego powiatu. Wówczas zgodnie z ustawą jest to linia powiatowa – o ile kursuje w ramach jednego powiatu, ale łączy co najmniej dwie różne gminy. Przykładem takiej linii powiatowej byłaby linia Krzeszowice – Zabierzów, Wieliczka – Niepołomice lub Zakopane – Kościelisko. W takim przypadku taką linię powinien uruchomić i sfinansować starosta, a marszałek wręcz nie może tego zrobić (nawet gdyby chciał). Natomiast jeżeli linia autobusowa łączy poszczególne sołectwa ale tylko w ramach jednej gminy, wtedy jest to linia gminna i powinien ją uruchomić i sfinansować wójt lub burmistrz.

Powyższy opis jest nieco uproszczony, bo od tych zasad są liczne wyjątki – np. uruchomienie linii w innej formie niż wyżej opisana na podstawie porozumień pomiędzy gminami lub powiatami itp. Ale nie będziemy tego wątku rozwijać, żeby nie komplikować i tak już skomplikowanej sytuacji.

Co zatem powinni Państwo jako społeczność lokalna zrobić, jeżeli chcieliby Państwo mieć autobus np. ze Skawiny do Świątnik Górnych lub z Wieliczki do Niepołomic, ale zależy wam na tym, by tę linię obsługiwały Koleje Małopolskie? Obie te trasy to linie powiatowe, więc powinien je uruchamiać starosta (odpowiednio: krakowski i wielicki). Ale może być tak, że starosta nie chce tego zrobić, trudno się z nim współpracuje lub jedyne co może zaproponować, to ciasne busiki, a nie porządny transport (nie mówię tu o konkretnych starostach z imienia i nazwiska, to sytuacja hipotetyczna). Najlepsze wyjście – to sensowne wydłużenie oczekiwanych przez Państwa linii autobusowych tak, by zahaczały o sąsiedni powiat i by w takim przypadku były już liniami wojewódzkimi. Czyli zamiast linii Skawina – Świątniki Górne: linia Skawina – Świątniki Górne – Wieliczka lub Skawina – Świątniki Górne – szpital w Krakowie Prokocimiu. Zamiast linii Wieliczka – Niepołomice, linia Wieliczka – Niepołomice – Bochnia lub Wieliczka – Niepołomice – Kraków Kościelniki PKP. I już robi nam się linia wojewódzka.

Proszę się nie przejmować – nawet jeżeli wydaje się Państwu dziwne, by tak sztucznie przedłużać linię autobusową tylko po to, by formalnie objęła teren innego powiatu, to jest to powszechna praktyka, którą robią osoby planujące transport w Małopolsce i zatrudnione w urzędach. Ustawa jest głupia i zmusza pracowników i samorządowców, by sobie z nią jakoś radzić. Ten temat był wielokrotnie poruszany na różnych spotkaniach roboczych w małopolskich urzędach i kolejach, w tym z moim udziałem, w tym również ja sam proponowałem różne warianty jak dane linie wydłużyć by spełniała formalne kryteria linii wojewódzkiej. Rozmawialiśmy o tych praktykach również podczas mojej prezentacji na temat autobusów transgranicznych w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury pod koniec sierpnia 2023. Praca nad tworzeniem rozkładów jazdy i nowych produktów transportowych (nowych linii autobusowych) w praktyce tak właśnie wygląda i wymaga takiej właśnie kreatywności. Państwo jako społeczność lokalna musicie zrobić to samo i uda wam się tylko wtedy, jeżeli będziecie znali te niuanse formalne i praktyczne, które tu przedstawiłem.

Jak dobrze wybrać przystanek końcowy lub przesiadkowy

To „wydłużenie” projektowanej przez Państwa linii autobusowej tak by zahaczała o sąsiedni powiat by być linią wojewódzką nie może jednak być zrobione byle jak. Nie chodzi o to, by autobus po prostu zajechał na pierwszy przystanek w sąsiednim powiecie, województwie lub państwie (Słowacji) i kończył bieg gdzieś w polu, bo to jest podstawowy błąd, jaki można popełnić. Szukajcie takiego miejsca na przystanek końcowy, które z jednej strony jest stosunkowo blisko za

granicą powiatu, ale równocześnie jest jakimś ważnym lokalnym centrum. I niekoniecznie musi (a nawet nie zawsze powinien) być to dworzec główny w Krakowie czy innym mieście. Na przystanek końcowy doskonale nadaje się np. pętla autobusowa lub parking przy jakiejś lokalnej stacji lub przystanku kolejowym, obecnym lub projektowanym albo pętla tramwajowa na obrzeżach miasta, skąd da się dojechać w miarę szybkim tramwajem do centrum. To może być stacja/przystanek PKP Kraków-Kościelniki, Kraków – Przylasek Rusiecki, Podłęże, Poronin, pętla tramwajowa Pleszów, Borek Fałęcki lub Górka Narodowa (w Krakowie). Ale można być kreatywnym i zaproponować autobus regionalny, którego przystankiem końcowym będzie duży szpital o znaczeniu ogólnowojevodzkim – np. w krakowskim Prokocimiu, Szpital Rydygiera na północy Krakowa czy analogiczne placówki w Tarnowie lub Nowym Sączu. To akurat bardzo ważny i sensowny pomysł, bo do tego typu szpitali przyjeżdżają ludzie z całej Małopolski i nierzadko są zmuszeni wstawać w rodzinnej wsi o 3 w nocy, następnie tłuc się busami przez pół Małopolski, a stamtąd jeszcze 40 minut tramwajem z dworca głównego w Krakowie. Bezpośredni dojazd autobusem Kolei Małopolskich z Proszowic do Szpitala Rydygiera (gdzie tuż obok można się przesiąść na tramwaj lub autobus miejski) lub z Limanowej do Szpitala w Prokocimiu (też możliwość przesiadki na tramwaj i autobus miejski) ma większy sens z perspektywy mieszkańca małej miejscowości, niż jakiegokolwiek inne połączenie.

A dlaczego nie do dworca głównego w Krakowie? To zależy. Większość linii autobusowych kursuje do/z dworca i w większości przypadków to ma największy sens – ale nie we wszystkich. Dworzec MDA w centrum miasta nie jest z gumy, ma ograniczoną przepustowość i pobiera bardzo wysokie opłaty od przewoźników. Chociaż akurat w tym przypadku jest to przenoszenie pieniędzy z jednej kieszeni wojewódzkiej do drugiej, bo zarówno Koleje Małopolskie, jak i Małopolskie Dworce Autobusowe podlegają temu samemu marszałkowi województwa. Ale nawet w tym przypadku są to dwie różne instytucje i ich wzajemna współpraca wcale nie musi układać się dobrze, często prezosi różnych instytucji podlegających pod ten sam samorząd są wobec siebie zaciekłymi konkurentami, w grę wchodzi różnego rodzaju relacje których byśmy się nawet nie domyślili, a które zmieniają się w zależności od zmian personalnych w urzędzie i Sejmiku. Dlatego nie można automatycznie zakładać, że Koleje Małopolskie będą z tej wysokiej opłaty dworcowej zwolnione lub jakoś preferowane, chociaż może tak być. Dlatego jeśli chodzi o koszty, zatrzymywanie się autobusów na dworcu głównym jest lub może być dużo droższe i dużo bardziej problematyczne (przedłużające się procedury, biurokracja), niż na mniejszych dworcach, pętlach autobusowych lub parkingach.

Drugą kwestią są korki. W wielu przypadkach przebijanie się autobusem przez całe miasto, w tym przez zakorkowane Aleje Trzech Wieszców, nie ma sensu. Powoduje to korki, opóźnienia, często zakłóca całą logistykę i autobus permanentnie nie przyjeżdża na przystanek na czas. To jest też kwestia odpowiedniego zaplanowania obiegów autobusu, czasu pracy kierowcy itp. A to nie są łatwe i proste rzeczy. W niektórych przypadkach może nawet lepiej byłoby, gdyby autobus dojeżdżał do dworca w centrum miasta, ale nie jest to możliwe ze względów logistycznych, jeżeli ma powstać sensowny rozkład, np. w godzinnym takcie.

I trzecie – ekonomia. Każdy dodatkowy kilometr trasy kosztuje, a Koleje Małopolskie muszą się zmieścić w budżecie, który mają do dyspozycji. Tak krawiec kraje, jak mu materii staje. Czasem ta trasa po prostu musi być krótsza i lepiej by była krótsza na odcinku miejskim, gdzie pasażer może się przesiąść na tramwaj i jechać bez korków, niż gdyby autobus na odcinku pozamiejskim musiał dojeżdżać np. tylko do Kocmyrzowa zamiast do Proszowic.

Proszę również pamiętać, że jednym z celów systemu autobusowego Kolei Małopolskich jest osiągnięcie efektu synergii i maksymalne wykorzystanie potencjału linii kolejowych, w tym bardziej równomierne rozłożenie ruchu pasażerskiego. Krakowski dworzec główny nie jest dobrym miejscem na przesiadki z autobusu na pociąg regionalny. Pasażer musi przejść długi odcinek z dworca autobusowego na peron, przeciskać się przez tłum ludzi, musi sprawdzić z którego peronu

odjeżdża pociąg lub z którego stanowiska odjeżdża autobus, chodzić kilka razy po schodach, zajmuje to dużo czasu i trochę nerwów. O wiele łatwiej jest się przesiąść praktycznie drzwi w drzwi na małej stacji lub przystanku kolejowym takim jak Kraków Lubocza, Kraków Kościelniki, zwłaszcza jeżeli zostanie stworzona infrastruktura sprzyjająca przesiadkom (przystanek autobusowy tuż obok peronu). W ten sposób można też lepiej wykorzystać potencjał tych przystanków i lepiej rozłożyć ruch pasażerów. W skrócie – chodzi też o to, by pociągi nie jeździły skrajnie zatłoczone na odcinku Kraków Główny – Kraków Piastów a później skrajnie puste na odcinku Kraków Piastów – Kraków Lubocza – Kościelniki – Podłęże, bo taki pociąg nie ma sensu. To wszystko są ważne niuanse, o których jako pasażerowie nie muszą Państwo wiedzieć a z reguły nawet taka wiedza nie jest wam przekazywana, ale warto mieć świadomość, jak to działa i z jak wieloma niuansami muszą się mierzyć pracownicy Kolei Małopolskich, projektując nowe linie autobusowe i kolejowe. A takie efektywne planowanie systemu jest ważne ze względów finansowych, żeby zapewnić dużą (ale wyrównaną) frekwencję i odpowiednio duże wpływy z biletów (a tym samym jak najmniejszą dotację), bo tylko wtedy będą pieniądze na stworzenie linii autobusowej, o którą Państwo wnioskują.

Mając świadomość tych niuansów i proponując w petycji czy w rozmowach z marszałkiem różne tego typu kreatywne rozwiązania, na pewno Państwo u nich zapunktują i będą traktowani jako atrakcyjny partner do rozmów. A to jest szalenie ważne. Jeżeli wasi rozmówcy w urzędzie zobaczą, że proponujecie ciekawe rozwiązania i rozumiecie te wszystkie niuanse (oczywiście ogólnie, a nie w szczegółach), to już jest połowa sukcesu i mogą Państwo liczyć, że wasza linia powstanie. A piszę to z własnego doświadczenia.

Co dalej? Załóżcie inicjatywę pasażerską, nawet nieformalną. I stronę na Facebooku

Wiedzą już Państwo jak to funkcjonuje, znają Państwo postulowaną trasę i zmodyfikowali ją Państwo tak, by spełniała kryteria linii wojewódzkiej, a równocześnie była sensowna i ciekawa. Najlepiej przygotowaną w kilku wariantach do wyboru. Co dalej? Jak od strony organizacyjnej rozpocząć starania o linię?

Przede wszystkim musicie mieć lidera i grupę kilku osób, które się tym zajmą. Spotkajcie się i wymyślcie nazwę inicjatywy. W wymyśleniu nazwy pomoże wam własna kreatywność lub narzędzia sztucznej inteligencji – czat GPT, Gemini lub inne. Nazwa może być dowolna, ale nie za długa. Np. Inicjatywa pasażerska Limanowa – Kraków, Chcemy autobusu Kolei Małopolskich Myślenice – Kraków (to przykład skutecznej nazwy grupy, która zaowocowała uruchomieniem linii A1), Akcja Małopolski Autobus lub cokolwiek innego. Nie musicie rejestrować formalnego stowarzyszenia, ale możecie to zrobić. Większość inicjatyw pozostaje jednak grupami nieformalnymi i w prawie niczym to nie przeszkadza.

Obecnie większość takich akcji koncentruje się na Facebooku, w mniejszym stopniu również na innych portalach społecznościowych. Dlatego załóżcie stronę waszej inicjatywy na Facebooku, a najlepiej również grupę dyskusyjną o podobnej nazwie – lecz innej. Jeżeli strona to „Inicjatywa pasażerska Limanowa – Kraków”, to grupę nazwijcie „Grupa Inicjatywa pasażerska Limanowa – Kraków” lub „Inicjatywa pasażerska Limanowa – Kraków: grupa dyskusyjna” lub podobnie. Chodzi o to, by ludziom się to nie myliło (strona z grupą).

O waszych działaniach i zamierzeniach informujcie na innych, już istniejących lokalnych grupach dyskusyjnych w waszej miejscowości oraz oczywiście na spotkaniach na żywo. A jak już będziecie mieli pewność, czego konkretnie chcecie i w jakiej formie, napiszcie dobrą petycję internetową. Dobrze się do tego nadaje portal www.petycjeonline.com Ale napiszcie ją dobrze, ze szczegółami, z argumentami, przedstawiając kilka wariantów linii, dlaczego całe województwo może na tym

skorzystać, dlaczego wasza linia przyczyni się też do wzmocnienia i błyskawicznego rozwoju i tak już dobrego systemu Małopolskich Linii D dowozowych – dokładnie tak, jak to opisałem powyżej. Przedstawcie wasz pomysł nie tylko w formie korzyści dla was jako społeczności lokalnej – ale także korzyści dla waszych adresatów, czyli władz województwa, systemu transportowego jako całości itp. Nie piszcie z pozycji proszącej i uniżonej, ale transakcyjnej. To wy jako podatnicy finansujecie ten system oraz finansujecie wynagrodzenia marszałka i urzędników. Jesteście profesjonalistami, sami czegoś oczekujecie, ale sami też coś dajecie: pomysł, wiedzę, zaangażowanie, rozwój systemu transportu publicznego, nowych pasażerów. To ważne, bo finalnie marszałek musi zrozumieć, że ta linia mu się opłaca – będzie miał sukces, będzie mógł wykazać, że siatka połączeń autobusowych się rozwija, że będzie kolejny rekord frekwencji, zmniejszy się wykluczenie komunikacyjne. Sytuacja win-win, jedna i druga strona wygrywa. Nie jesteście petentami, którzy uniżenie proszą a urząd odmawia i traktuje was jak problem – ale partnerami, którzy coś ważnego dają od siebie: choćby to, że więcej ludzi będzie jeździć autobusem a nie samochodem, czyli województwo dużo pieniędzy zaoszczędzi na utrzymaniu, remontach i rozbudowie dróg. I te oszczędności dla budżetu będą większe, niż dotacja do autobusów, bo tak to właśnie działa w Niemczech, Austrii i Słowacji.

Nagłośnienie tematu, uniknięcie lokalnych układów i zyskanie sojuszników

Macie już inicjatywę nieformalną, macie konkretną propozycję trasy autobusu (w kilku wariantach do wyboru), macie petycję internetową i stronę na Facebooku. Co dalej?

Przede wszystkim musicie zadbać o to, by zyskać poparcie – najpierw wśród samych mieszkańców / pasażerów, w dalszej kolejności szerzej w społeczeństwie. O waszym pomysle musi zrobić się głośno (w mediach), oczywiście z pozytywnym przekazem. Aby tak się stało, wasza petycja / wasza strona na FB / wasza grupa musi zyskać szerokie poparcie (podpisy, polubienia, członkostwo w grupie facebookowej) przede wszystkim w samej waszej miejscowości i jej okolicy, bo to jest absolutna podstawa. Tu warto działać dwutorowo. Informujcie o waszej inicjatywie zarówno w kanałach internetowych (na innych grupach na Facebooku, mailowo itp.), jak i offline. Zrzućcie się po 20 złotych i wydrukujcie, nawet na zwykłej drukarce, ulotki i plakaty o waszej inicjatywie – koniecznie z informacją, w jaki sposób można podpisać petycję lub dołączyć do grupy. Wcześniej zadbajcie o to, by petycja i grupa miała prosty i przyjazny adres internetowy – trzeba to oddzielnie ustawić w ustawieniach szczegółowych petycji / grupy. Na przykład taki: www.petycjeonline.com/autobusbochnia i grupa: www.facebook.com/groups/autobusbochnia (to oczywiście fikcyjny przykład) – tak, aby w razie potrzeby można było ten adres w łatwy sposób przepisać z papierowej kartki lub podyktować słuchaczom w wywiadzie radiowym. To bardzo ważne i już wcześniej musicie być gotowi na takie sytuacje. W najmniej spodziewanym momencie, gdy ktoś z was będzie udzielać wywiadu, dziennikarz/dziennikarka zapyta: „dobrze, zatem każdy ze słuchaczy może podpisać petycję / dołączyć do grupy, w jaki sposób ma to zrobić”? I macie 20 sekund na odpowiedź, która powinna brzmieć mniej więcej tak: „Dokładnie tak, zapraszamy do tego, petycja jest dostępna pod łatwym do zapamiętania adresem (...) ukośnik – autobusbochnia pisane razem”. Zróbcie też QR kod kierujący do petycji i strony, aby każdy mógł go sobie zeskanować z kartki.

Ulotki i plakaty możecie roznieść sąsiadom, wrzucić do skrzynek, umieścić na tablicach ogłoszeń, ale nie zapomnijcie poprosić o pomoc lokalne sklepy, pizzerie i inne miejsca, gdzie toczy się życie społeczne w okolicy. Z reguły ulotki wystawione w sklepie sprawdzają się najlepiej, a właściciele i pracownicy z chęcią zgodzą się wam pomóc, wystawią ulotki w widocznym miejscu i będą informować o inicjatywie. O pomoc w rozpowszechnieniu informacji zwróćcie się też do lokalnej parafii, OSP, klubów i stowarzyszeń działających w waszej miejscowości lub osiedlu.

Ważne jest też wsparcie ze strony wójta lub burmistrza i radnych – ale uwaga, tutaj są niuanse. Wszystko zależy od samego wójta/burmistrza – tego jakim jest człowiekiem, jakiej jest opcji politycznej itp. Jeden wójt czy burmistrz od razu podchwyci temat i stanie murem za mieszkańcami, bez żadnych podtekstów – inny będzie grał nieczysto i może to robić na różne sposoby. Często sytuacją jest ta, kiedy wójt/burmistrz jest z tej samej opcji politycznej co marszałek i z góry potraktuje waszą inicjatywę jako wymierzoną „przeciwko” jego środowiska politycznego, mimo że wy wcale tak do tego nie podchodzicie. Drugi problem, odwrotny: wójt lub burmistrz jest z partii będącej w skrajnej opozycji do władz województwa i będzie się starał wykorzystać was instrumentalnie jako kolejnej okazji do ataku na swojego „wroga”. I trzeci problem – gdy wójt lub burmistrz będzie chciał się podpiąć pod waszą inicjatywę, przypisać sobie zasługi i was kontrolować. Często zaczyna się to tak – zaprosi was do urzędu i „wicie rozumiecie, jak to załatwię, ale nie róbcie nic za moimi plecami itp.”. We wszystkich tych trzech przypadkach porażka gwarantowana, dlatego musicie być skrajnie asertywni wobec władz gminy (a równocześnie uprzejmi) i pewni siebie.

Przede wszystkim – od samego początku stanowczo podkreślajcie apolityczność i merytoryczny charakter waszej inicjatywy. Zadeklarujcie, że każdy może tę inicjatywę poprzeć niezależnie od barw partyjnych, ale to inicjatywa oddolna i taka musi pozostać.

Aby zneutralizować ryzyko „wrogiego przejęcia” waszej apolitycznej inicjatywy na rzecz autobusu przez polityków i urzędników, musicie w relatywnie szybkim czasie zyskać poparcie niezależnych ekspertów, autorytetów, organizacji – najlepiej z innego miasta. I zdobyć rozgłos w mediach. Jak to zrobić? Poprzez osobiste kontakty, a także przez grupy Facebooka. Dołączcie do branżowych grup transportowych – grupy „[Porozmawiajmy o transporcie](#)”, grup kolejowych, autobusowych i wrzucicie tam post o waszej inicjatywie, zachęcając do jej wsparcia. Nawiążcie kontakt z organizacjami transportowymi – Platforma Komunikacyjna Krakowa, Krakowska Organizacja Transportowa, stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe, Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu, a także z blogerami piszącymi o transporcie. Napiszcie o waszej petycji do studenckich kół naukowych zajmujących się transportem – nie tylko na krakowskich uczelniach (Politechnika Krakowska i AGH), ale też na innych, z całej Polski (np. koło naukowe TRANSLOG na Uniwersytecie Morskim w Gdyni).

Pamiętajcie o podstawowej zasadzie – aby z tematem wyjść poza własne środowisko, poza własną miejscowość i powiat, a nawet poza Małopolskę. To gwarancja sukcesu. Największe zagrożenie dla waszej inicjatywy – jeżeli utknie w lokalnych układach, interesach, powiązaniach towarzysko-biznesowo-politycznych. Zainteresowanie, poparcie, życzliwe słowo od jakiegoś eksperta, organizacji, mediów, czy nawet studenckiego koła naukowego **z zewnątrz** gwarantuje, że nikt lokalnie nie odważy się tego torpedować, a wasza inicjatywa zyska odpowiedni prestiż, który jest kluczem do sukcesu. Każdym takim poparciem, wzmianką w mediach czy kontaktem chwalcie się na waszej stronie i grupie, to bardzo ważne.

Nagłośnienie tematu w mediach

Jeżeli wszystko to zrobiliście, zbieranie podpisów powinno pójść łatwo. Jeżeli ludzie rzeczywiście potrzebują tego autobusu, powinniście dość szybko zyskać kilkaset, a nawet ponad tysiąc podpisów. Bardzo często idzie to lawinowo, ale czasami nie i trzeba włożyć trochę wysiłku, by umieścić petycję na różnych grupach dyskusyjnych, roznieść ulotki itp. Do kolejnego etapu powinniście przejść w momencie, gdy petycja osiągnie „przyzwoicie wyglądającą” liczbę podpisów – uważa się, że ta liczba to powyżej 500 lub 1000.

Zanim to nastąpi, możecie być zmuszeni kilkakrotnie ponawiać wasze posty na portalach społecznościowych (w tym grupach), co może być frustrujące, bo ludzie źle odbierają „pisanie o

tym samym”. A początkowy problem jest taki, że ludzie nie chcą podpisywać petycji, gdy widzą, że ma tylko 50 czy 120 podpisów, bo wydaje im się, że to kolejna inicjatywa z niskim poparciem z której nic nie wyjdzie. Gdy widzą, że ludzie podpisują i udostępniają, to sami też podpiszą – i wtedy zbiórka rusza lawinowo. Dlatego aby ludzi zmotywować, wykorzystajcie „**kamienie milowe**”. Ponówcie post w określonym momencie. Pierwszy raz – po jakiejś „okrągłej” lub symbolicznej liczbie dni od startu, np. „Dziś minął dokładnie tydzień / 10 dni odkąd założyliśmy naszą petycję w sprawie autobusu Bochnia – Niepołomice – Kraków, dziękujemy za wszystkie podpisy i prosimy każdego, kto jeszcze nie podpisał, by zrobił to teraz”. Później możecie motywować w ten sposób: „Pękła kolejna symboliczna granica – mamy już ponad 300 podpisów w petycji (...), za co ogromnie dziękujemy! Aby petycja była skuteczna, potrzebujemy ich co najmniej 500, dlatego uprzejmie prosimy o pomoc i podpisy”.

A co z mediami? Tu sprawy mogą się zadziać na dwa różne sposoby. Często jest tak, że dziennikarze sami się do was odezwą i chcą zrobić materiał dla radia, telewizji lokalnej lub napisać artykuł. To idealna sytuacja, brawo! Wtedy w ślad za jednym portalem / telewizją później idą inne. Ale lepiej przygotujcie się na to, że sami będziecie musieli zainteresować tematem media. Tu działajcie na dwa sposoby: „pocztą pantoflową” możecie poprzez znajomych, sąsiadów spróbować dotrzeć do konkretnych dziennikarzy, a równocześnie powinniście zdobyć w jakiś sposób bazę mailową dziennikarzy (lub samemu sobie taką bazę stworzyć, o czym za chwilę) i wysłać im informację prasową.

Jak taką bazę zdobyć? To jest temat tabu, po prostu niektórzy ludzie taką bazę mają (choć się tym nie chwalą) i może komuś z was udostępnią te kontakty. A jak taką bazę stworzyć samemu? Cóż, na całą Polskę czy nawet Małopolskę będzie to niemożliwe, ale lokalnie jak najbardziej. Biercie pod uwagę przede wszystkim media z waszego powiatu (czy po prostu z waszego miasta lub najbliższego miasta) oraz ze stolicy regionu, w danym przypadku Krakowa. W przypadku miejscowości takich jak Krynica, Muszyna – bierzcie pod uwagę media z samej Krynicy i Muszyny oraz z centrum subregionu, czyli z Nowego Sącza oraz z Krakowa. Trzeba na to poświęcić te 3 godziny, ale opłaci się. W każdym mieście powiatowym są jakieś lokalne media, ale nie jest ich bardzo dużo, maksimum 10-15. Kilka lokalnych portali, czasem lokalna gazeta, lokalna telewizja (zwykła lub kablowa), radio. Mieszkając w danym mieście sami doskonale wiecie, jakie to są media, a żeby niczego nie przeoczyć wystarczy wpisać w wyszukiwarce frazę: portal Bochnia, portal Nowy Sącz itp. i wszystko znajdziecie w wynikach wyszukiwania. Wchodźcie po kolei na każdy portal, szukacie adresu kontaktowego i go kopiujecie do notatnika, najlepiej każdy w osobnym wierszu. Po kolei robicie to z każdym miastem, a na końcu z Krakowem. Oprócz mediów lokalnych, spróbujcie stworzyć sobie również bazę mediów branżowych – transportowych. W podobny sposób, np. wpisując w wyszukiwarce: portal transportowy albo transport publiczny portal. Nie ma ich dużo, a są ważne, czytane w branży, wpływowe i chętnie podejmują takie newsy – często kopiując w całości to, co im przyślecie, o ile wasza informacja prasowa jest dobrze napisana (najlepiej przez jakiegoś dziennikarza z praktyką w zawodzie). Pozycje obowiązkowe, które muszą się znaleźć na waszej liście mediów, to portale: TransInfo, Transport Publiczny, Portal Samorządowy, serwis samorządowy PAP. UWAGA – nie pomylcie portali transportowych (mediów) z „portalami transportowymi” będącymi po prostu stroną jakiegoś urzędu, wydziału komunikacji itp.

Co dalej? Możecie im wysłać zwykłego maila z prośbą o nagłośnienie tematu, ale lepiej jest przygotować **informację prasową**. Czym jest informacja prasowa? To krótki (na jedną – dwie strony, maksymalnie kilka akapitów) artykuł z informacją o waszej inicjatywie napisany w taki sposób, by media mogły go opublikować u siebie bez zmian. Czyli taki gotowiec. Zasada jest taka, że media mogą waszą informację prasową opublikować w całości bez zmian (z reguły zmieniając jedynie tytuł), lub zmodyfikować, częściowo wykorzystać treść, coś dopisać, coś skrócić. Dlatego informację prasową piszecie bezosobowo – tak jakbyście o waszej inicjatywie pisali z zewnątrz.

Piszecie nie „nasza petycja”, „my”, tylko piszecie o sobie w osobie trzeciej, maksymalnie obiektywnie i bezstronnie. Warto w informacji prasowej co któryś fragment tekstu przeplatać cytatem, np. z petycji lub wypowiedzią któregoś z inicjatorów lub mieszkańców. Tekst ma być pozbawiony ocen i opinii – te mogą się znaleźć tylko w cytacie, jako czyjaś wypowiedź. Sam tekst nie może być przeemocjonowany, ma być wyważony, ale nie nudny. Emocje, podkreślenie dramatyzmu sytuacji wykluczenia komunikacyjnego – tylko w cytowanej wypowiedzi. „Nie mam jak dojechać do pracy, bo nic nie jeździ, a ostatni bus został zlikwidowany rok temu. Co mam w tej sytuacji powiedzieć dzieciom? Autobus marszałkowski to nasze być albo nie być” - mówi pani Ania, mieszkanka miejscowości XXX (choć oczywiście unikajcie banałów w tego typu wypowiedziach).

Następnie piszecie Państwo maile do dziennikarzy, zaczynając np. „Dzień dobry, w imieniu oddolnej inicjatywy „Autobus do Bochni” przesyłam Państwu w załączeniu informację prasową na temat naszej petycji w sprawie uruchomienia autobusu marszałkowskiego Bochnia – Niepołomice – Kraków i zachęcam do jej publikacji i nagłośnienia tematu. Chcemy, by autobus kursował w ramach systemu Małopolskich Linii Dostawczych Kolei Małopolskich. Podaję też bezpośredni link do petycji: W razie pytań zachęcam do kontaktu”. Warto też podać kontaktowy numer telefonu (najlepiej do kilku osób z waszej grupy), można też przesłać jakieś zdjęcie ilustracyjne (np. autobusu), które dziennikarz będzie mógł wykorzystać.

Podsumowanie

Jeżeli dotarliście już do tego etapu, powinno wam się udać. Przygotowaliście się merytorycznie i formalnie, jesteście świadomi jak transport publiczny funkcjonuje w Polsce, ale też za granicą, nikt was nie zagnie. To wy macie po przeczytaniu tego poradnika większą wiedzę (np. o zagranicznych rozwiązaniach transportowych), niż wielu urzędników, z którymi będziecie rozmawiać. Wykorzystujcie w rozmowach argument zagranicznych wzorców, to ważne i skuteczne. Podkreślajcie, że nie prosicie o nic innego, tylko o transport publiczny taki jak na Słowacji. To chyba nie jest jakieś wygórowane oczekiwanie, Panie Marszałku, Panie Prezesie? No właśnie. Tego argumentu nie da się zanegować, bo niby jak?

Macie inicjatywę nieformalną, macie gotową koncepcję, wszystkie autorytety transportowe mówią o niej, że jest sensowna i profesjonalna, temat jest nagłośniony w mediach, petycja ma ponad 1000 podpisów, wszystkie argumenty są po waszej stronie. W końcu wam ten autobus uruchomią, bo urzędnicy i władze województwa sami zobaczą, że im się to politycznie opłaci, a autobus w tym kształcie ma sens i ludzie nim będą jeździć.

Mam nadzieję, że poradnik będzie przydatny. Życzę powodzenia!

Na pewno pojawią się z Państwa strony jakieś pytania lub prośby – piszcie je na grupie „Porozmawiajmy o transporcie” na Facebooku: www.facebook.com/groups/otransporcie

Ten poradnik jest całkowicie bezpłatny i powstał bez żadnych dotacji ani wynagrodzenia. Można go dowolnie rozpowszechniać, przysyłać znajomym – niech służy jak największej liczbie osób. Jeżeli jednak chcą Państwo „postawić mi kawę” za poświęcony czas, można to zrobić kupując któryś z moich ebooków, dostępnych w księgarni internetowej Ebookpoint – mam nadzieję, że będzie to dla Państwa ciekawa lektura:

- [Nieznany sąsiad. Podręcznik współpracy polsko-słowackiej](#)
- [Słowackie Tatry i inne góry transportem publicznym. Przewodnik z klimatem](#)