

Odcięci od Polski. Trzynaście milionów Polaków ma wszędzie daleko

Kiepsko spała. Może ze strachu, że zaśpi, a może dlatego, że w tym wieku po prostu śpi się nie za dobrze.

Lekarza miała na dziesiątą, lecz autobus o wpół do ósmej i to do niego trzeba się dopasować. Jeszcze na przystanku ta chwila lęku, że jednak nie przyjedzie, nie zatrzyma się, ale wreszcie go widać, wyjeżdża zza zakrętu. Trzeba zadrzeć wysoko nogę, wtaszczyć siatkę, dzień dobry, trzasnąć drzwiami, bilet poproszę, proszę, i można poszukać miejsca. Sprawdzić w torbie, czy wszystko się wzięło. Portfel. Legitymację emeryta. Kanapki. Leki. Napój. Bo przygotować się należy jak do wyprawy, a cała wizyta to mniej więcej piętnaście minut. Potem trzeba jakoś doczekać autobusu z powrotem.

– Zawsze jeszcze do apteki wejdę. Do sklepu, ale dużo nie kupuję, bo nie mogę dźwigać – mówi i zagląda do siatki ustawionej między nogami, coś tam poprawia. – A później to już nie ma co robić, trzeba iść na autobus.

– A kiedy ten autobus?

– Zaraz, zaraz przyjedzie.

Patrzę na rozkład. Najbliższe „zaraz” będzie za godzinę i dwadzieścia minut.

Strategie

Strategie mobilności w rejonach z deficytem transportu publicznego są różne. Dobrze jest mieć samochód. Jeszcze lepiej – kilka, na wszelki

wypadek.

Ktoś, kto mieszka w Zawoni i pracuje we Wrocławiu, może jechać z dwiema przesiadkami i pokonać dystans trzydziestu kilometrów w godzinę piętnaście. Lub wsiąść do samochodu i dotrzeć na miejsce w nieco ponad trzydzieści minut.

Jeśli ktoś z okolicznych wiosek chce przyjechać do gminy Zawonia do urzędu, do lekarza albo do sklepu, to jedzie autem. Lub idzie na piechotę.

Jak kobieta, którą spotykam w Dino. Ma jakieś osiemdziesiąt lat. Trzy razy w tygodniu idzie pięć kilometrów do Zawoni na zakupy. Od sześciu lat przez jej wieś nie jeździ autobus. Czasem zabiera się szkolnym, kierowca przemyka oko, jednak wracać i tak musi na piechotę. Sąsiedzi proponują, że zrobią jej zakupy albo podrzucają ją do sklepu, woli jednak tę życzliwość zostawić sobie na czarną godzinę. Póki może chodzić, chodzi. To jest jakaś niezależność.

Wykluczenie komunikacyjne w Polsce ma twarz kobiety. A jeszcze precyzyjniej – starszej kobiety.

Odsetek Polek, które mają prawo jazdy, wzrasta. Według danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców kobiety to czterdzieści procent wszystkich uprawnionych do prowadzenia samochodu. Nierówności widać najwyraźniej w grupie pięćdziesiąt pięć plus. Za ledwie jedną trzecią ma prawo jazdy, a w wieku powyżej sześćdziesiątego piątego roku życia – jedna piąta. Wśród osób w wieku do trzydziestego–trzydziestego piątego roku życia proporcje zaczynają się wyrównywać.

Agnieszka Piekarska zrobiła kurs, gdy tylko przeprowadziła się do Sługocic koło Tomaszowa Mazowieckiego. Wiedziała, że to artykuł pierwszej potrzeby – ale ona i jej mąż postawili dodatkowo na wsparcie sąsiedzkie.

– Wśród naszych znajomych powstał taki model, że ludzie się przeprowadzali parami: po dwie zaprzyjaźnione rodziny z dziećmi zamieszkały w jednej wiosce, dwie kolejne kawałek dalej, w Liciężnej. Tam nic nie dojeżdża, więc bardzo ważne było, żeby mieć tego zaufanego sąsiada – opowiada Rafał Piekarski.

Na co dzień działa też system oparty na „dynamicznej wymianie esemesów”: co rano Piekarscy i ich znajomi ustalają, kto kogo dokąd podrzuca. Niedawno najstarsza córka sąsiadów zrobiła prawo jazdy, szczęśliwie doszedł jeszcze jeden kierowca.

Halina nie zdążyła zrobić prawa jazdy. Zaszła w ciążę, potem w drugą. Kiedy była w trzeciej ciąży, jej mąż wyjechał do Irlandii zarabiać na rodzinę.

Ma troje dzieci w wieku żłobkowo-przedszkolnym, nie pracuje, choć coraz częściej myśli, że bardzo by chciała. Do przedszkola we Wleniu ma prawie cztery kilometry, do najbliższego sklepu nieco mniej.

Autobus kursuje, ale w takich godzinach, że odstawienie dzieci do placówki i dotarcie do jakiegokolwiek firmy wydaje się Halinie niemożliwe.

Joanna Wydrych trzy lata temu przeprowadziła się z Tomaszem z Krakowa w okolice Złotoryi. Chcieli uciec z dużego miasta, mieli dość wynajmowania mieszkań, przeprowadzek, hałasu.

– I to nie jest tak, że przeprowadziliśmy się z myślą: „Hura, jakoś to będzie!”. Kiedy kupowaliśmy dom, jeździł tutaj bus – zaznacza Tomasz. – Kursował kilka razy dziennie, do gminy i do powiatu. Tylko że ledwie się wprowadziliśmy, od razu go zlikwidowano.

Teraz najbliższy przystanek jest w Wilkowie, cztery i pół kilometra dalej.

Bus kursuje od poniedziałku do piątku. Ale Wilków to już inny powiat.

Ich sąsiedzi mają samochody, na podwórkach stoją nawet po cztery.

– Patrzyli na nas jak na dziwadła, a to przecież była nasza decyzja, przemyślana – wtrąca Joanna. – Nie chcieliśmy mieć samochodu.

Prowadzą fundację, która pomaga zwierzętom, mają wolne zawody, nie muszą dojeżdżać do pracy na czas. Przemyślana decyzja rozbiła się o rzeczywistość. We wsi, w której zamieszkali, jest cisza, spokój, przestrzeń i jest sklep z podstawowymi produktami. Bank, poczta, urząd, lekarz są w Złotoryi oddalonej o dziesięć kilometrów.

– Do przystanku mamy cztery i pół kilometra pod górę, to godzina marszu. Latem albo kiedy nie trzeba się spieszyć, nie ma sprawy, to może być po prostu wycieczka – mówi Tomasz. – Ale zimą albo kiedy trzeba być u lekarza na ósmą, to jest kłopot. Do tego to połączenie kombinowane. Trzeba przejść, potem złapać busa do Złotoryi, później Wrocław czy Świerzawa.

To, co dla ludzi mieszkających w mieście jest oczywistością, dla Joanny i Tomasza jest ciągłą analizą ryzyka. Nie wychodzi się do lekarza tak po prostu – dzień wcześniej trzeba zaplanować wyprawę. Wziąć pod uwagę, że bus może się spóźnić albo w ogóle nie przyjechać. Wtedy wdraża się plan awaryjny: prosi się o pomoc sąsiada albo wzywa taksówkę. Codziennosc staje się wtedy kosztowna.

– Nie ma stałych rozkładów jazdy, zmiany przychodzą z dnia na dzień i wypracowana siatka połączeń się sypie. Na przystanku rozkład jest nieaktualny albo zerwany, w internecie można znaleźć tylko taki sprzed dwóch lat – wylicza Tomasz. – Zdarzało nam się chodzić do Złotoryi na piechotę. Braliśmy plecaki, żeby od razu zrobić większe zakupy, i szliśmy poboczem.

Kiedy Joanna zaczęła mieć kłopoty ze zdrowiem, musieli się poddać i zrezygnować z programowej niechęci do samochodu. Zrewidowali idealistyczne przekonanie, że da się bez niego żyć. Tomasz zapisał się na kurs i zrobił prawo jazdy. Po trzech latach wędrówek i frustracji zaparkowali auto przed swoim niemieckim domem.

– Zanim kupiliśmy samochód, miałam silne poczucie uwięzienia – przyznaje Joanna. – Ciągłe gromadziliśmy zapasy, na wszelki wypadek, żeby zawsze coś było, fasola, groch, puszki, bo nie jemy mięsa. Nie lubimy tego samochodu. Jednak to wielka ulga, że można gdzieś dojechać.

Rewolucja

Sekretarz gminy Janowice Wielkie Miłosz Kamiński uważa, że dwie rzeczy zmieniły wieś na plus – telefon i samochód.

– To jest wielka rewolucja na wsi.

Według Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN z 2016 roku do ponad dwudziestu procent sołectw w Polsce nie docierał żaden transport publiczny.

W 2018 roku ta liczba wzrosła do dwudziestu sześciu procent. W wielu wsiach można liczyć jedynie na dwa autobusy dziennie. Jednocześnie, zdaniem ekspertów, trudno jest funkcjonować na bazie transportu publicznego nawet przy sześciu kursach dziennie.

– Czasem myślę, że jeżeli nie nastąpi w Polsce jakaś rewolucja na miarę transformacji z 1989 roku, to się nie obudzimy z tego samochodowego snu. Z tego snu, w który sami się siłą wprowadziliśmy – mówi z

rezygnacją Bartosz Jakubowski, ekspert do spraw transportu z Klubu Jagiellońskiego. – Ludzie są siłą wciskani do samochodów, pomimo że tak naprawdę wcale nie chcą. Przyzwyczajają się, a potem zaczynają lubić to auto i nie wyobrażają sobie bez niego życia.

Odcięci

– Nazwisko? – zapytał lekarz.

– Bieszczadzki.

– Imię?

– Transport.

– Co dolega?

– Oj, słaby jestem, panie doktorze, niedomagam... – powiedział Transport i nadstawił rękę do zmierzenia ciśnienia.

„Ciśnienie niskie, słabe krążenie obwodowe, brak linii autobusowych, coraz mniej kolei” – notował objawy lekarz.

To filmik, który aktywiści z Kocham Kolej nagrali w marcu 2017 roku, gdy się okazało, że mieszkańcy Lutowisk, Ustrzyk Górnych, Cisnej, Wetliny i wielu innych bieszczadzskich miejscowości nie pojadą nigdzie transportem publicznym. Z rejonu wycofał się jedyny przewoźnik autobusowy – Arriva. Wcześniej stopniowo zamierał w tych okolicach ruch kolejowy. Mieszkańcy bez samochodów zostali odcięci od świata.

I chociaż socjolog John Urry uważał, że transport jest już nie metaforą postępu, tylko rutynową, codzienną aktywnością, w Bieszczadach jest to codzienność powikłana.

– Z tą modernizacją to jest tak, że w naszym regionie nie nastąpiła –

Duszan Augustyn dorastał na Podkarpaciu, dziś zajmuje się badaniem transportu publicznego. – Jeżeli po likwidacji prywatny przewoźnik przejął PKS, to jeździł nadal tym samym starym taborem, nie inwestował i był coraz mniej atrakcyjny dla pasażerów. Druga rzecz to demografia. Mamy ustawę opartą na biletach ulgowych, urząd marszałkowski refunduje połowę ceny biletu uczniowskiego. Wiele firm zawyżało ceny, żeby dostawać większe zwroty z urzędu. Bilety stawały się droższe, coraz mniej ludzi jeździło, a kiedy ze szkół z powodu zmian demograficznych zniknęła połowa uczniów, to się obróciło przeciwko firmom transportowym. I to był bezpośredni skutek tej ostatniej fali kryzysu.

Wydostać się

Jadę zobaczyć świat po tym kryzysie. Neobusem z Warszawy do Leska, prognozowany czas podróży – siedem godzin. Po dwóch czuję się jak worek ziemniaków. Pół autokaru śpi. Druga połowa rozmawia przez telefon.

W miejscowości Niebylec zjeżdżamy na parking zastawiony mercedesami i setrami, a z głośników rozlega się komunikat: – Proszę państwa, tutaj nastąpi państwa przesiadka do dwóch busów, jeden w kierunku Ustrzyk, drugi w kierunku Krosna.

Przesiadamy się. Niektórzy są zdziwieni, inni zaspani, trzeba zabrać rzeczy, odnaleźć i przepakować bagaże, zająć nowe miejsca. Prawie wszyscy powtarzają układ z poprzedniego autobusu, jakby byli przypisanymi sobie sąsiadami na dobre i na złe.

Pytam, czy coś się stało.

– Nic, proszę pani, się nie stało – wyjaśnia kierowca. – Po prostu czasem tak jest.

Od pół godziny powinnam być na miejscu, w Lesku, ale wciąż jedziemy przez Sanok. Z siedmiu godzin robi się prawie osiem.

Przez kolejne dni jeżdżę rozbujanymi prywatnymi busami z dworca autobusowego w Lesku. To pojazdy, w których po wejściu mówi się „dzień dobry” nie tylko do kierowcy. Na ogół siedzi w nich po kilka osób. Rozkłady jazdy muszę sprawdzać w internecie, bo tych wypisanych na tablicach nie rozumiem. Na przystanki przychodzę dużo wcześniej, ze strachu, że coś pomyliłam, że to nie to miejsce, że nie zdążę.

Szybko uczę się pytać o wszystko: dokąd pan jedzie? Którędy? Czy trzeba się przesiadać? Gdzie? Gdy chcę już wyjechać z Cisnej, okazuje się, że nie wiem, z którego przystanku odjeżdża mój autobus. Dzwonię do San-Busa. To prywatny przewoźnik, który przejął część zlikwidowanych połączeń.

– Czy żeby dojechać do Leska, wsiadam w Cisnej tam, gdzie wysiadłam? Pod urzędem gminy?

– Nie, nie, to ten przystanek koło sklepu – mówi kobiecy głos w słuchawce.

– Którego sklepu? – w zasięgu wzroku mam ze trzy, a pod jednym jest tabliczka z napisem BUS.

– Za kościołem... Tam jest taka wiata przystankowa... A nie, chwileczkę, bo mi tu kierowca mówi, że wiatę rozebrali. Pani szuka koło sklepu... – kobieta zawiesza głos. – A pani to się zapisywała na kurs?

Nie zapisywałam. Błąd. Ale może mnie zabiorą.

Idę w stronę kościoła i widzę cztery betonowe pieńki, które chyba kiedyś były wiatą. Staję obok chłopaka. Wygląda, jakby uciekł z domu: glany, red bull, bluza z kapturem. Jedzie do internatu w Lesku.

Zjawia się też dziewczyna z plecakiem. Jedzie do szkoły do Krosna, wróci w piątek.

– Co niedzielę jeżdżę – tłumaczy. – Ale ten bus to tylko do 15 października kursuje. Później się z koleżanką umawiam, na zmianę nas wożą rodzice do Leska i stamtąd jedziemy dalej. W sezonie nawet do Gdańska można stąd dojechać. A po sezonie nigdzie. Nawet do Sanoka się nie da.

– Od dwóch lat jest gorzej – wtrąca chłopak z red bullem. – Kiedyś tak nie było. Można było się wydostać.

– Do pracy jak ludzie jeżdżą, to przecież w życiu busem, boby chyba musieli o piątej wychodzić z domu i dwa razy się przesiadać. – Śmieje się dziewczyna. – Bez samochodu tu się nie da żyć.

Do autobusu się mieszczę. Oprócz mnie i jednego turysty cała reszta to dzieciaki w wieku szkolnym. Dosiada się do mnie małomówny nastolatek, jedzie do internatu. Ożywia się dopiero wtedy, gdy zaczyna opowiadać, że ma konkretne plany transportowe.

– Dziś to już nie jest tak jak kiedyś, że samochód kupę pieniędzy kosztował. Za trzy, cztery tysiące normalne auto można mieć – mówi z błyskiem w oku i opowiada o kursie na prawo jazdy, który niedługo zacznie.

– Młody mężczyzna bez samochodu to nie jest mężczyzna w tym społeczeństwie – przypominam sobie słowa Duszana Augustyna. – Chłopak kończy szkołę, ma wakacje, wyjeżdża za granicę. Pracuje, zarabia, wraca z samochodem i wtedy zaczyna żyć. Bo tu się inaczej nie da. To nie wina mentalności czy macyzmu, to jest realna potrzeba, która nie może być inaczej zaspokojona: dojechać z miejsca na miejsce.

Bus zatrzymuje się na placyku, na którym widać kilka przypominających garaże pawilonów. To chyba Baligród. Kierowca wstaje i oznajmia:

– Ci państwo, co jadą do Krakowa, to teraz wysiadają. Jak podjedzie autokar, to państwo pojedą dalej. Tu zostaje Sanok.

– A Lesko? – pytam, bo przecież ja do Leska.

– Lesko siedzi.

W Polańczyku wsiadają kolejne dzieci internatowe, witają się, biorą tę przestrzeń jak swoją. Cały autobus odzywek, spojrzeń, podrywania i ale-o-co-ci-chodzi. Cały autobus nastoletnich śmiechów, marzeń i planów związanych z wyjazdem. Najpierw do Leska, do Sanoka, do Krosna. A potem dalej.

Zresztą nie chodzi po prostu o wyjazd. Oni używają innego określenia: wydostać się stąd.

Spirala

Bieszczady się wyludniają, podobnie jak wiele rejonów w Polsce. Wyjeżdżają męż, ojciec, zięć. Wyjeżdżają dorosłe dzieci. Zostają osoby starsze albo samotne matki z maluchami. W miejscowości jest mniej ludzi, a więc mniej chętnych do korzystania z transportu zbiorowego, mniej potencjalnych klientów, nie ma komu jeździć, nie ma po co utrzymywać połączeń. I tak odcina się od świata tych, którzy zostali.

– Gdy usłyszałem, że Estonia wprowadza darmowy transport regionalny w całym kraju, pomyślałem, że to żart – mówi Augustyn. – Ale nie. W Estonii wieś się wyludniała, ludzie odpływali do Finlandii i Wielkiej Brytanii. Rząd się zorientował, że jeśli tego nie zatrzyma, to nie będzie zastępowalności pokoleń, bo młodzi wyjadą. U nas dzieje się dokładnie to samo. Ponad połowa mojej klasy ze szkoły podstawowej wyjechała albo do większego miasta, albo za granicę.

Ci, którzy zostali, muszą sobie radzić. Jak Tomasz Mikołajczak z Hoczwi, który pracuje w Lesku; autobusem to jakieś dziesięć minut. Po południu łapie stopa, bo wtedy autobusów nie ma.

– U nas to norma. Autostop jest standardowym sposobem przemieszczania się ludzi.

– To przyjechałaś sobie obejrzeć „najbardziej odcięty od świata rejon Polski”? – ironizuje Michał, który podrzuca mnie z Wysoczan. – Tak się o nas mówi: „rejon wykluczony komunikacyjnie”. Ale jak spojrzysz na mapę, to my nie jesteśmy jakimś dzikim odludziem. Przecież to jest środek Europy.

Dalej, dalej

Bieszczady kojarzą się z wykluczeniem, ale przynajmniej istnieją w świadomości jako rejon turystyczny. A co z takimi miejscowościami jak Cieszanów, Lubaczów, Miłonowice, Pogorzelica? Mało kto wie, gdzie ich szukać na mapie, a takich miejsc w Polsce jest mnóstwo, bo te same zjawiska da się zaobserwować w regionach o podobnej gęstości zaludnienia.

Łukasz Fiedeń z Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, który zajmuje się badaniem dostępności transportowej, uważa, że właściwie każdy rejon kraju można podzielić na dwie części, czyli tak zwany obszar metropolitalny i resztę.

– Im dalej od miasta, tym gorzej – kwituje.

„Gorzej” ma prawie czternaście milionów Polaków. Ta liczba pojawia się, kiedy mowa o skali wykluczenia komunikacyjnego. Pierwszy zaczął się nią posługiwać Klub Jagielloński, stowarzyszenie i think tank społeczno-polityczny, który prowadzi działalność edukacyjną i publicystyczną, a także ekspercką w ramach Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego.

– Były takie serwisy, które się nazywały NaszaKasa.org.pl i Mojapolis.pl. Fantastycznie pokazywały dane, których nie udostępniał nawet GUS, na przykład zestawienie, ile gminy wydają na transport publiczny. Zaciągało się listę gmin z całej Polski i wyskakiwało czarno na białym, w której jeżdżą autobusy, a w której nie. Dodawało się liczbę ich mieszkańców i tak wyszło 13,8 miliona – tłumaczy Bartosz Jakubowski z Klubu Jagiellońskiego, ekspert do spraw transportu. – Oczywiście trzeba by spojrzeć, czy jest przystanek kolejowy, bo jeśli jest, to może jakaś komunikacja kolejowa tam działa. Ale zasadniczo to są te gminy, gdzie codziennie gra się w rosyjską ruletkę, czy bus przyjedzie, czy nie przyjedzie.



[2 ZDJĘCIA](#)

Olga Gitkiewicz 'Nie zdążę', wyd. Dowody na Istnienie

25 października nakładem wydawnictwa Dowody na Istnienie ukaże się książka Olgi Gitkiewicz „Nie zdążę”