

Fundacja Dobre Państwo
ul. Żbikowa 14
61-065 Poznań
KRS: 0000903252

www.dobrepanstwo.org fundacja@dobrepanstwo.org +48 501 01 01 01

Warszawa - Poznań, dnia 17 stycznia 2025 r.

Fundacja Dobre Państwo
ul. Żbikowa 14
61-065 Poznań

reprezentowana przez:
Witolda Solskiego
Katarzynę Kosakowską
działających na rzecz:
Kancelarii Doradczej
Solski i Partnerzy sp. z o.o.
ul. Żbikowa 14
61-065 Poznań
nr wpisu¹: 00446

Pan Posel

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu RP

w miejscu

PETYCJA

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP i art. 2 art. 2 ust. 3 Ustawy o petycjach wnosimy petycję o podjęcie działań w celu wniesienia pod obrady Parlamentu inicjatywy podjęcia uchwały o przyjęciu przepisów obligujących samorządy lokalne do *wprowadzenia bezpłatność publicznej komunikacji miejskiej dla mieszkańców zameldowanych na terenie samorządu lokalnego, aby tak ukształtowany transport zbiorowy gminy zapobiegał wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli.*

Z najdalej idącej ostrożności, by nie narazić się na zarzut braku w naszej petycji konkretyzacji naszych żądań, postulujemy, aby w ustawie z 16 grudnia 2010 r. „o publicznym transporcie zbiorowym” (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.) dodać art. 15 b. o treści:

art. 15 b. Mieszkańcy stale przebywający na terenie gminy korzystają z transportu zbiorowego gminy bezpłatnie.

UZASADNIENIE

Wyobraźmy sobie miasto, w którym każdy mógłby wsiąść do tramwaju, autobusu czy trolejbusu bez konieczności kasowania biletu. Wyobraźmy sobie ten moment pierwszego porannego kursu, gdy pasażerowie, nieobarczeni koniecznością płacenia, spokojnie zajmują miejsca, rozsiadają się w oczekiwaniu

¹ Rejestr podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową prowadzony przez MSWiA

na podróż i z łagodną uprzejmością spoglądają na współpasażerów. W ciągu dnia jedni wysiadają w okolicach szkół, inni przy urzędach, a wieczorami młodzi i starsi z równym prawem i tym samym, zerowym kosztem, powracają do domów. Taka wizja, z pozoru utopijna, zaczyna coraz częściej zajmować uwagę naukowców, aktywistów, ekonomistów, ekologów i polityków. W życiu publicznym pojawia się bowiem nowy rodzaj obietnicy: pełna swoboda korzystania z komunikacji miejskiej, finansowana wspólnie przez całą społeczność, kierowców i pasażerów, przedsiębiorców i urzędników, tak by – przynajmniej w teorii – wygrały gospodarka, środowisko, a nade wszystko dobro powszechne.

Ten entuzjazm dla bezpłatnych przejazdów, który niekiedy błyszczy w oczach działaczy politycznych liczących na głosy, niejednokrotnie musi zostać skonfrontowany z surową arytmetyką budżetową. Podobno w dalekiej Estonii, konkretniej w Tallinnie, postanowiono, że mieszkańcy miasta będą mogli podróżować komunikacją miejską za darmo, a tym, którzy chcieliby wykazać słuszność tej decyzji, szybko przypomina się o rosnących wydatkach, które przecież nie znikają, lecz przenoszą się na barki lokalnego skarbcza. W Polsce wciąż brzmi głośnym echem przykład Nysy, gdzie przyjęto niecodzienną perspektywę i zaproponowano darmowe przejazdy pewnej grupie użytkowników, kierowcom samochodów osobowych. Według mediów liczby potwierdzały spektakularny wzrost popularności transportu zbiorowego, podczas gdy bardziej wnikliwe statystyki kazały pytać o to, czy ów przyrost pasażerów nie jest trochę nadmuchany i czy rzeczywisty efekt ekologiczny bądź ekonomiczny nie bywa skromniejszy, niż można by oczekiwać.

W żadnym wypadku nie można twierdzić, że rezygnacja z biletowania, która dla jednych jest rewolucyjnym przełomem, dla innych pozostaje wciąż utopią. Nie brak bowiem tych, którzy głoszą, iż likwidacja opłat z miejsca wygeneruje przepełnione pojazdy i na dłuższą metę pogorszy jakość usług przewozowych. Ich argumentacja, często odwołująca się do ekonomiki transportu, przypomina nieco tezy starożytnych greckich filozofów, którzy spierali się o to, czy człowiek – obdarzony wolną wolą – będzie dążył do dobra wspólnego, czy też zagrozi harmoniom społecznym. „Człowiek z natury jest istotą społeczną” – pisał Arystoteles, przekonując, że jednostka potrzebuje miasta (polis), by żyć dobrze, a miasto potrzebuje jednostek gotowych do współpracy i wzajemnego wspierania się. We współczesnej interpretacji tego przesłania można by zaryzykować tezę, że darmowa komunikacja może działać jedynie tam, gdzie zbiorowe dobro jest bez wahania finansowane przez wszystkich zaangażowanych. Jedynie wtedy

wola społeczna i polityczna (a więc pewna „cnota obywatelska”, rzekłby Arystoteles) jest na tyle silna, by udźwignąć finansowanie bezpłatnych przejazdów i odpowiedzieć na znaczny wzrost popytu bez degradacji komfortu.

Nie każdy jednak podziela opinię, że kwestie ekonomiczne powinny mieć charakter dominujący w takiej debacie. Są przecież głosy przekonujące, iż bezpłatność przejazdów jest sprawą moralną i że powinniśmy do komunikacji miejskiej podchodzić jak do powszechnego prawa obywatela, podobnie jak do wody czy powietrza. Takie stanowisko, choć piękne w swoim idealizmie, musi jednak konfrontować się z realiami współczesnego systemu finansowego, w którym większość miast ogranicza wydatki i analizuje zadłużenie, a do tego rozważnie podchodzi do jakichkolwiek radykalnych reform bez gwarancji ich trwałego sukcesu. Bywają też argumenty mówiące o tym, że bezpłatna taryfa przyniesie rozczarowanie, ponieważ tak zwana elastyczność cenowa popytu w komunikacji miejskiej nie jest aż tak wysoka. Owszem, jakieś grono kierowców zamieni samochód na tramwaj, ale spora część i tak pozostanie przy czterech kółkach, tłumacząc wybór większą wygodą czy niezależnością czasową. Niektórzy dorzucają nawet nieco cyniczną uwagę, że ruch samochodowy może zmaleć w stopniu minimalnym, a do autobusów wskoczą ludzie, którzy dotąd wybierali własne nogi i krótkie trasy pieszo. W efekcie zamiast korków na drogach dostaniemy korki w pojazdach, a z przeniesienia kosztów biletów na budżet wszyscy będziemy rozliczani i tak w formie podatków.

Na świecie można przywołać kilka egzotycznych i mniej egzotycznych przykładów, by zademonstrować różnorodność efektów wprowadzenia darmowych przejazdów. Belgijskie Hasselt, jeszcze do niedawna przywoływane jako modelowy wzór sukcesu, wykorzystało rozbudowany program wsparcia od rządu regionalnego i równolegle wdrożyło inne udogodnienia, na przykład gęste siatki połączeń i system priorytetów dla autobusów. Jeśli ktoś do dziś jest przekonany o zbawczej mocy likwidacji opłat, na ogół milczy o tym, ile kosztowało miasto nieustanne finansowanie powiększonej floty i jak wygląda sytuacja po latach. Podobne spostrzeżenia można uczynić wobec Australii czy niektórych amerykańskich miast. Gdy przeanalizuje się bardziej wnikliwe opracowania, nieuchronnie da się zauważyć, że część tych podejść była jedynie programem promocyjnym. Oferowano darmowe przejazdy w określonych godzinach, głównie po to, by mieszkańcy zapoznali się z możliwościami komunikacji publicznej. W niektórych miejscach, gdy tylko promocja się skończyła, popyt został przygwożdżony starymi przyzwyczajeniami. W innych odnotowano jednak

trwały przyrost liczby pasażerów, jakkolwiek nie tak spektakularny, jak obiecywały początkowe hasła.

Spór oscyluje wokół fundamentalnych pytań o naturę wspólnotowości i o to, w jakim stopniu jednostka i społeczność powinny ponosić koszty swych codziennych wyborów. Politycy i działacze miejscy chcą zwykle poprawiać jakość życia mieszkańców, lecz muszą obliczać wpływ tych decyzji na budżet, niekiedy rezygnując z ciekawych, choć kosztownych inicjatyw, które, w razie sukcesu, mogłyby się okazać cywilizacyjnym przełomem. Ekonomisci włączają się do tej debaty, dowodząc, iż darmowa komunikacja nie zastąpi koniecznych inwestycji w infrastrukturę czy lepszy tabor. Ekolodzy rozmarzają się, że bezpłatna komunikacja sprzyjać będzie redukcji emisji, jeśli tylko rzeczywiście zmniejszy się liczba aut wjeżdżających do centrum. A zwykli pasażerowie, gdy usłyszą w lokalnych serwisach, że oto kolejna gmina zastanawia się nad darmowym biletem, zwykle wzdychają. Oby było taniej, byle nie gorzej.

Zdarzają się przy tym opinie wyraźnie odmienne. Niektórzy badacze ostrzegają, że powszechna bezpłatność rodzi postawę roszczeniową i może kształtować społeczeństwo, w którym brak jest wyraźnej gradacji dóbr. Inni wręcz przeciwnie, wskazują na moralną rangę powszechnej dostępności, która wzmacnia integrację między bogatymi a biednymi, starszymi a młodszymi, i czyni nasze miasta żywymi, otwartymi przestrzeniami, niczym dawne agora, gdzie każdy miał prawo się pojawić. Przeciwnicy tego rozwiązania sugerują zaś, że nastąpi swoisty paradoks. Zniesienie opłat zmniejszy przychody systemu, powiększy zapotrzebowanie na przewozy i z czasem zmusi do ograniczenia częstotliwości, a finalnie sprawi, że transport publiczny będzie nie tyle darmowy, co zupełnie nieatrakcyjny. Trudno dziwić się takiej prognozie, skoro, jak przypomina ludowa mądrość, że darmowy ser jest tylko w pułapce. Jednocześnie i tu trzeba dać do myślenia. Czy rezygnacja z biletów nie byłaby w istocie lepsza niż przykładowo, ciągle dopłacanie do zdewastowanych dróg budowanych pod natłok samochodów, szczególnie gdyby dodatkowo środowisko naturalne mogło odetchnąć?

Nauka, odwołując się do danych empirycznych, pozostaje w tej kwestii niejednoznaczna i woli, jak to zwykle bywa, pozostać na stanowisku wnikliwego obserwatora niż arbitra prawd ostatecznych. Cóż bowiem, jeśli miasto, nie przyglądając się uważnie swoim uwarunkowaniom, wprowadzi darmowe przewozy bez odpowiedniego zaplecza taborowego, bez właściwej strategii rozwoju i wbrew realiom budżetowym? Albo jeśli, wbrew obietnicom, nie dojdzie do planowanego ograniczenia natężenia ruchu samochodowego? Prognozy

sceptyków każą przewidywać zwiększenie ogólnej liczby podróży, ale niekoniecznie przełożenie się tego na czystsza i cichszą przestrzeń miejską. Natomiast optymiści liczą na efekt synergii. Gdy tylko pojawi się stabilne finansowanie, przyjazna polityka miejska i świadome zachęty, mieszkańcy zmienią przyzwyczajenia i chętniej niż dotąd pozwolą swojemu autu odpoczywać na parkingu, a codzienne dojazdy staną się namiastką wspólnotowej przygody.

Można więc odnieść wrażenie, że kwestia bezpłatnej komunikacji miejskiej to wciąż otwarta księga, w której kolejne rozdziały zapisują rządy lokalne, naukowcy, obywatele i rozmaite grupy interesu. Być może gdzieś w alternatywnej przyszłości, jeśli rozwój technologiczny i nowe formy dzielenia się zasobami (tak zwana sharing economy) będą postępowały wystarczająco szybko, spory o cenę biletu okażą się anachroniczne. Wyobraźmy sobie choćby świat, w którym pojazdy autonomiczne zsynchronizowane z inteligentną siecią drogowo-informacyjną same dowiozą obywatela do pracy i z powrotem, bo to leży w interesie wspólnoty. Lecz nawet tam, w tym wyśnionym mieście przyszłości, ktoś wciąż będzie się musiał zająć kwestią finansowania, a politycy lokalni prawdopodobnie zorganizują kolejną konferencję na temat słuszności lub braku słuszności darmowego transportu.

Jak mówi stare przysłowie, że kto nie płaci monetą, płaci czasem. Zwolennicy darmowej taryfy zdają się wierzyć, że to, co społeczne i wspólnotowe, zasługuje na finansowanie przez wszystkich. Ich oponenci, przywołując wyniki badań, przypominają, iż kluczowa w zwiększaniu popularności transportu publicznego jest raczej dobra jakość obsługi, częstotliwość kursów i czas przejazdu, a nie wyłącznie brak opłat. Z jednej strony odslania się wizja miasta sprawiedliwie wspierającego mobilność wszystkich obywateli, z drugiej pobrzmiewają ostrzeżenia przed kosztownym eksperymentem. Trudno jednak przesądzać, który głos ma większą moc perswazji: rzecz przecież w tym, że każda społeczność sama musi podjąć decyzję, w jakim kierunku pragnie rozwijać system transportowy i jak daleko gotowa jest posunąć się w solidarnej redystrybucji środków.

Każdy, kto zetknie się z tym zagadnieniem, odkrywa w nim iskrę ożywiającej politykę dyskusji o dobru wspólnym i o tym, na ile cenimy komfort indywidualny, a na ile troskę o plan wspólny. Dla jednych to tylko ekonomiczna zabawa w subwencje i budżetowe przesunięcia, dla innych – moralny imperatyw otwartości i dostępności usług miejskich. Piękno tej problematyki polega na tym, że nikt nie ma monopolu na prawdę, a nauka, tak samo jak pojedynczy człowiek, ciągle pyta, obserwuje i wyciąga wnioski z aktualnej rzeczywistości. Nie musi

przy tym przestawać marzyć, bo przecież rzeczy wielkie nieraz zaczynały się od jednego odważnego kroku. A może to darmowa komunikacja kiedyś okaże się standardem w rozwiniętych metropoliach świata i tak, jak dziś cieszymy się z wolnego dostępu do publicznych bibliotek, tak w przyszłości dziwić się będziemy, że kiedyś płaciliśmy za przejazd miejskim autobusem.

Gdziekolwiek ta dyskusja nas zaprowadzi, niech pozostanie w niej przestrzeń dla każdego poglądu. Oby decyzje władarzy miast nie były podejmowane wyłącznie pod presją medialnego aplauzu czy dla politycznej popularności, ale też z uwzględnieniem troski o dobre zarządzanie i rozsądne inwestowanie. Zarazem nie traćmy z pola widzenia, że jako ludzie – by przywołać ponownie Arystotelesa – mieszkamy w polis po to, by żyć „dobrze”, a nie tylko by wegetować w technologicznej gęstwinie. Wybór, czy pewnego dnia postawimy na radykalne idee, takie jak pełna rezygnacja z biletów, czy pozostaniemy w kręgu biletowych kompromisów, nierzadko będzie zależał od wartości, w które wierzymy i które stosujemy w praktyce społecznej. W tym tkwi zarazem inspirująca siła – wolność naszych decyzji przekładająca się na kształt przyszłej rzeczywistości. Bez wątpienia jest to perspektywa tyleż kusząca, co wymagająca. Ale być może dzięki temu miasta, w których budujemy swoją codzienność, będą wciąż tak barwne i różnorodne – jedno z taryfą bezpłatną, inne z kilkoma rodzajami biletów, a jeszcze inne z różnymi wariacjami tych pomysłów. I być może właśnie w tej nieustannej różnorodności przejawia się odwieczna prawda, że jesteśmy stworzeni do poszukiwania i odkrywania tak w nauce, jak w naszych skromnych, codziennych wyborach.

W niektórych polskich miastach można już dziś wsiąść do miejskiego autobusu bez wypatrywania kasownika i bez szukania w kieszeniach zmiętego biletu. Rozważając tę z pozoru zwyczajną czynność, która jednak budzi niemałe poruszenie w środowiskach politycznych i akademickich, warto dostrzec zarzewie sporu o to, w jakim kierunku powinna zmierzać polityka transportowa samorządów. Polityka ta, choć miejscami brzmi niczym ambitny projekt ekologów, potrafi wzbudzić opór tych, którzy z troską liczą gminne wydatki i dobitnie przypominają, że samochody kupuje się za prywatne pieniądze, a komunikację miejską opłaca się z kieszeni całej wspólnoty. Niektóre analizy wskazują, że taki model usług może kosztować mieszkańca od pięćdziesięciu do pięciuset złotych w skali roku. W zależności od wielkości, struktury i zamożności gminy owe kwoty mogą wywołać entuzjazm lub stać się ogniskiem nieufności. Niektórzy wysuwają argument o konieczności zameldowania czy rozliczania podatków na terenie danej gminy, aby darmową komunikację traktować jak

przywilej związany z lokalną przynależnością. Inni przypominają, że tak zwana karta Mieszkańca nie zawsze przynosi jednoznaczne korzyści, gdyż może naruszać wolność przemieszczania się i służyć za coś w rodzaju bramki kontrolnej, oddzielającej swoich od gości. We Francji czy Belgii spogląda się na te dyskusje z mieszkanką sympatycznego zdziwienia i akceptacji, ponieważ właśnie tam odnotowywano przykłady rozbudowanych sieci darmowej komunikacji finansowanej z budżetów lokalnych. Różnią się jedynie metody wprowadzania. Różnorodnie tutaj uchwała rady miejskiej, gdzie indziej zarządzenie burmistrza, a w innym przypadku umowa zawarta z operatorem publicznego transportu. Brak jednolitych regulacji na poziomie europejskim sprawia, że każdy samorząd musi sam wyważyć, co uznaje za priorytet.

W kraju nad Wisłą obserwujemy kolejne inicjatywy, które przekonują lokalne władze do uchwalania zerowych stawek w biletach i dawania pasażerom pełnej swobody przemieszczania się w granicach administracyjnych. Fundacje, takie jak Dobre Państwo, postulują nawet, by obowiązek wprowadzania darmowej komunikacji w polskich miastach miał charakter obligacyjny, argumentując, że sprawa nie powinna dłużej pozostawać w sferze dobrowolnych eksperymentów i tymczasowych działań. Z jednej strony rozwija się myśl o wartości społecznej, która na tyle przewyższa indywidualną wygodę, że każdy przejazd porzuconym samochodem to mniejsza emisja i większa dostępność przestrzeni miejskiej. Z drugiej strony krąży fundamentalne pytanie o godziwość przenoszenia finansowania na wszystkich obywateli, w tym również tych, którzy z autobusów w ogóle nie korzystają i poruszają się pieszo lub rowerem. W niektórych opracowaniach mówi się, że bezpłatna komunikacja podnosi jakość życia w gminie, przyspiesza tempo urbanizacji, a nawet tworzy więzi społeczne i integruje mieszkańców z tak zwaną tkanką trzecich miejsc. Potrzebujemy bibliotek, centrów kultury czy innych budynków użyteczności publicznej, do których dotarcie przestaje generować dodatkowe koszty. Kiedy jednak spojrzeć na argumenty przeciwne, usłyszymy, że może to rodzić zapotrzebowanie na jeszcze większą liczbę kursów, powiększać koszty dla samorządu i potencjalnie redukować zdolność inwestowania w inne obszary, takie jak służba zdrowia czy szkolnictwo. Tu i ówdzie pojawia się także obawa, że jeśli mieszkańcy nie będą partycypować w kosztach usług przewozowych, z czasem podupadnie jakość pojazdów i liczba połączeń, ponieważ za tą hojnością nie zawsze podąży równie znacząca dbałość o komfort pasażerów.

Samorządy, które już zdecydowały się na darmową komunikację, rozwiązały to w rozmaity sposób. W niektórych sytuacjach radni uchwalili zero

złotych jako maksymalny poziom ceny za bilet, czego nie zakwestionowali ani wojewodowie, ani sądy administracyjne, a w innych taką decyzję ujęto w zarządzeniu burmistrza czy wójta. Jeżeli operator komunikacji, na przykład prywatne przedsiębiorstwo, miał wpisane do umowy prawo do pobierania opłat, zawsze można od tego prawa odstąpić poprzez odpowiednie sformułowania w dokumencie, w którym władze gminy gwarantują pokrycie wszelkich kosztów. Niektórzy zwracają jednak uwagę, że wolność samorządów w regulowaniu transportu zbiorowego nie sięga tak daleko, by obejmowała prywatnych przewoźników i że te ostatnie działają przede wszystkim w celach zarobkowych. Dlatego też, jeżeli gmina wprowadza darmowe przewozy, zazwyczaj dotyczy to połączeń świadczonych właśnie jako zadanie własne samorządu w postaci użyteczności publicznej, natomiast przewoźnicy komercyjni zachowują wolność ustalania dowolnych cen biletów.

Istnieje też perspektywa bardziej prawnicza, która przypomina, iż polska Konstytucja gwarantuje jednostkom samorządowym samodzielność w realizacji zadań własnych, a do takich zadań należy właśnie organizacja transportu lokalnego. Ustawy, w tym ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, kładą na barkach wójta (lub burmistrza, względnie prezydenta miasta) odpowiedzialność za planowanie i finansowanie przewozów. To on ustala opłaty za bilety, jeśli takowe mają być pobierane. Rada gminy może narzucić ceny maksymalne, ale nie zawsze jest pewne, czy cena maksymalna na poziomie zero złotych jest dozwolona. W praktyce jednak organy nadzoru w większości przyzwalają na podobne rozwiązania, o ile gmina ma w budżecie zapewnione odpowiednie środki. Jednocześnie i naukowcy, i urzędnicy przypominają, że brak choćby symbolicznej taryfy ogranicza przychody, zaś ewentualne podwyższone koszty trzeba pokrywać z innych źródeł. Wpływy z biletów zwykle nie równoważą całości wydatków na utrzymanie transportu, ale stanowią część budżetu przeznaczanego na transport, więc rezygnacja z nich może wpływać na saldo – i ostatecznie na to, ile pozostaje na inne usługi publiczne. Wielu wójtów i prezydentów miast, którzy z entuzjazmem odnosili się do idei darmowych przejazdów, wspomina o marzeniu, by rząd centralny wsparł takie inicjatywy specjalnym programem pomocowym. Podobne pragnienia, jeśli rozważyć praktykę administracyjną w Hiszpanii czy we Włoszech, nie zawsze spotykają się z odzewem.

Niektórzy widzą w tym rozważaniu o bezpłatnej komunikacji dylemat przypominający antyczną walkę idei. Wolność jest celem, który ma sprawić, że wszyscy będą szczęśliwi – mawiał niejeden grecki myśliciel. Ale Arystoteles z

właściwą sobie przenikliwością zwracał uwagę, że społeczeństwo (polis) istnieje po to, by jednostki mogły wieść życie wartościowe, co wcale nie oznacza, że wolno im zapomnieć o wspólnych obowiązkach. Być może w tym tkwi sedno. Skoro bezpłatne przejazdy skutkują rozmaitymi kosztami, to czyż nie należałoby włączyć do dyskusji wszystkich płatników i zapytać, czy są gotowi dopłacić z podatków do tego, by ktoś inny nie musiał kupować biletu? Zwolennicy takiego rozwiązania mówią, że rośnie dostępność transportowa, zwłaszcza dla najbiedniejszych, spada emisja spalin, jeśli mieszkańcy porzucą samochody, nie marnujemy czasu na druk, dystrybucję i kontrolę biletów. Przeciwnicy przywołują obawę, że w przyszłości władze rozłożą ręce wobec rosnących nakładów i będziemy mieli bezpłatną komunikację, w której nie da się wcisnąć do pojazdu, bo tabor za wolno się modernizuje. To z kolei może rodzić absurd, w którym darmowość stoi w sprzeczności z efektywnością i zmusza nas do ponownego przemyślenia priorytetów.

Nauka, niczym człek stateczny i niełatwo ulegający emocjom, gromadzi dane i czeka, aż będzie miała ich na tyle, by wyciągać daleko idące wnioski. Obserwacje Tallinna, Kościerzyny czy Głucholaz przeplatają się z raportami zachodnich uniwersytetów, gdzie analizowano wpływ taryfy zerowej na liczbę aut w centrum i na poziom emisji CO₂. Jedne opracowania donoszą o poprawie nastrojów społecznych, wzroście popularyzacji miejskiego życia, częstszych wyjściach do kin czy restauracji, a nawet rozwoju mikrobiznesu, kiedy transport lokalny staje się elementem promocji miasta. Inne raporty odnotowują niewielki spadek natężenia ruchu samochodowego, za to wzrost liczby pasażerów, z których wielu dawniej chodziło pieszo, więc efekt ekologiczny bywa mniejszy, niż można było przypuszczać. Spór trwa i niewykluczone, że będzie trwał jeszcze przez wiele lat, zanim doczekamy się jednoznacznych konkluzji lub nowej rewolucyjnej formy organizacji miejskiej, w której auta cichutko jeżdżą autonomicznie, a transport publiczny wprzęgnięty jest w cyfrową sieć zarządzaną przez wirtualnego asystenta. Być może wówczas, niczym w starożytnych utopiach, problem opłat stanie się na tyle anachroniczny, że wspominać będziemy ze zdumieniem dawne czasy kasowników i sporów o wysokość taryfy.

Niezależnie od alternatywnych scenariuszy przyszłości pozostaje aktualne pytanie o to, jaką aksjologię wybierzemy w najbliższej dekadzie. Czy uznamy darmowy transport za powszechny standard w całej Polsce, uregulujemy to ogólnokrajowymi przepisami i zobowiązemy władze miast do rezygnacji z biletów? Czy raczej damy wolną rękę każdej gminie, zachęcając do podejmowania śmiałych eksperymentów, ale nie stawiając ich w roli wymogu?

Nie brak i tych, którzy wzywają rząd i parlament do podjęcia uchwały, by w określonym terminie wprowadzić obligatoryjny model bezpłatnego przewozu w administracyjnych granicach miast. Inni, równie stanowczo, studzą nastroje, mówiąc, że pierwszym krokiem powinna być szczegółowa analiza korzyści i kosztów, a wszelkie dezyderaty polityczne nie mogą wyprzedzać rozsądnych kalkulacji ekonomicznych.

Mądrość ludowa głosi, że nic nie ma za darmo, a jednak w życiu społecznym często opieramy się na zasadzie, iż niektóre dobra finansujemy w formie publicznej usługi, nie pytając przy każdym użyciu o zapłatę. Biblioteki publiczne, drogi i chodniki, elementarna opieka zdrowotna wszystko to istniałoby i tak, lecz, jak ujął pewien starożytny filozof, „społeczeństwo jest tym lepsze, im bardziej dba o dobro wspólne, nie tylko o prywatne wygody swoich członków”. Oczywiście można dyskutować, czy nie należałoby pobierać mikropłat za przejście chodnikiem albo za korzystanie z latarni miejskiej, ale większość z nas przyjmuje z radością fakt, że dobro wspólne, będąc rozumnie finansowane, staje się fundamentem spójności społecznej. Kwestia, czy do tego grona włączyć również publiczny transport, pozostaje kwestią światopoglądu, politycznych priorytetów oraz zasobności lokalnych kas.

Trudno zatem orzec, która wizja jest bardziej dojrzała czy sprawiedliwa. Gorący orędownicy bezpłatności przekonują, że ten krok wzmocni lokalne więzi i przyspieszy rozwój kultury miejskiej, a także wywoła uzdrawiający skutek dla środowiska. Przeciwnicy zarzucają, iż to niebezpieczny precedens, który w obecnych realiach fiskalnych może wprowadzić miejski budżet w stan chronicznego zadłużenia albo groźnego ograniczania innych inwestycji. Pomysły, by obowiązywał warunek podatkowego zameldowania w danej gminie, niosą korzyść w postaci zachęty dla mieszkańców do odprowadzania podatków lokalnie, ale wywołują też wrażenie, że ktoś, kto tylko przejeżdża przez miasto lub pracuje w nim bez formalnego meldunku, zostaje wykluczony z tej wielkiej idei. Jest więc w tym doza kontrowersji i zróżnicowanych opinii, co stanowi doskonały dowód, iż przestrzeń dialogu publicznego jest nadal szeroka.

Mimo wszystko ciepło byłoby wyobrazić sobie Polskę i szerzej, całą Europę w której każdy obywatel bez nerwowego szukania drobnych w portfelu wsiada do autobusu i, uśmiechając się do współpasażerów, jedzie załatwiać codzienne sprawy. Ale to, czy ten obraz da się ziścić, zależy od wielu czynników. Zależy od otwartości polityków, od rozsądku ekonomistów, od przyzwolenia społecznego, a może nawet od zmiany globalnych priorytetów. Z pewnością jednak rozważanie tej kwestii rozwija i pobudza do myślenia, dotykając czułego pola, zależy od

relacji między jednostką a ogółem. Nikt tu nie daje prostych odpowiedzi, bo nauka, tak samo jak każdy z nas, poszukuje prawdy w procesie stopniowego gromadzenia dowodów i testowania hipotez. Dzięki temu możemy marzyć, że pewnego dnia pojawi się rozwiązanie zarówno funkcjonalne, jak i dostępne dla wszystkich, niczym ta metaforyczna latarnia, która świeci w ciemności nie tylko temu, kto za nią zapłaci, ale i wędrowcowi, co zabłąkał się z dala od rodzinnego domu. Aż chciałoby się powtórzyć za starożytnymi. „Niechaj wspólnota będzie miejscem dobra wielu, a nie fortuną nielicznych”. Czyżby komunikacja bezpłatna była tego nowoczesną, praktyczną realizacją? Odpowiedzi szukajmy w decyzjach kolejnych samorządów i w głosach społeczności, którym te decyzje będą służyć albo je rozczarują. W tym właśnie tkwi fascynujący urok wolnego społeczeństwa, że nic nie jest z góry przesądzone, a każda innowacja zaprasza do debaty, w której uczestniczymy wszyscy.

W imieniu tych, którzy głosu nie mają, zwracamy się do Was, decydentów odpowiedzialnych za los obywateli i rozwiązanie kwestii fundamentalnych dla dobra wspólnego, abyście zaradzili w poruszanej sprawie.

Świat przyspiesza, a wraz z nim zmienia się polityka naszych sojuszników, zwłaszcza Stanów Zjednoczonych, zatem jest to już czas najwyższy, by Polska również przepracowała własną doktrynę i strategię, jeżeli rzeczywiście zamierza kierować się mądrością i patriotyzmem.

Minął ponad rok od przejęcia władzy, okres prób, analiz i raportów dobiegł końca. Nadszedł moment na konkretne decyzje legislacyjne.

Twierdzicie, że troszczycie się o państwo i że służba publiczna jest nadrzędnym celem każdej partii. Jeśli tak, to przestańcie pozorować działania i pamiętajcie, że własna godność i poczucie odpowiedzialności za Rzeczpospolitą nakazują Wam realizować przyrzeczenia, nie zaś ukrywać się za procedurami czy zrzucać ciężar koncepcji oraz analiz na petytorów.

Ustawa o petycjach z całą mocą zobowiązuje organy władzy do szybkiego i merytorycznego rozpatrywania głosu społecznego, tymczasem upowszechnia się praktyka pozorowania. Petycje giną w czeluściach urzędów, a terminy, jakże hojnie określone w ustawie na zaledwie trzy miesiące, rozciągają się w nieskończoność. Zważcie proszę o obowiązek niezwłoczności publikacji treści petycji, zwyczajowo przyjmowanej na dwa tygodnie od złożenia. Władza ma szanować prawo i suwerena.

Nie jest rolą obywatela tworzyć analizy i projekty ustaw, od tego są rządzący, którzy pobierają środki z pieniędzy publicznych. Gdy więc obywatele

sygnalizują problem, oczekują decyzji bądź jasnego, otwartego głosowania, w którym władza weźmie odpowiedzialność za utrzymanie status quo lub za przeprowadzenie zmian.

Dosyć złudzeń o rzekomej niemożności. Reforma państwa i konstrukcji prawa to obowiązek tych, którzy rządzą, i nie uchyla się od niego nikt, kto naprawdę dba o dobro Polski. Przywoływanie argumentu o presji partyjnych liderów i zakulisowych decyzjach jedynie uwłacza godności tych, którzy objęli mandaty z woli narodu.

Zatem porzućmy pozorantwo. Zapowiedzi i obietnice wyborcze powinny wreszcie przełożyć się na realne decyzje. Macie pełnię instrumentów i uprawnień, więc rządźcie odpowiedzialnie albo powiedzcie jasno, że wolicie pozostawić sprawy po staremu. Jednak nie zapominajcie, że to Wy składaliście narodowi uroczyste deklaracje, a naród, kierując się rozsądkiem i wolą wspólnego dobra, może w następnych wyborach zweryfikować, czy umiecie sprostać powierzonej Wam misji.

Uprzejmie informujemy, że Katarzyna Kosakowska oraz Witold Solski w imieniu Kancelarii Doradczej Solski i Partnerzy sp. z o.o. (KRS: 0000243668, nr w rejestrze wykonujących działalność lobbingową: 00446) wykonują zawodową działalność lobbingową. Działamy w przestrzeni ochrony praw człowieka, troszczymy się o wolność i własność, bronimy godności ludzkiej.

Niniejszą petycję składamy na rzecz Fundacji Dobre Państwo, reprezentując Fundację jako podmiot wykonujący zawodową działalność lobbingową w procesie stanowienia prawa.

Wskazujemy przy tym, że petycje są – dzięki powszechnej dostępności - jedyną realną gwarancją bezpośredniego udziału społeczeństwa w procesie ustawodawczym. Ich umiejscowienie w systemie prawnym w sposób jednoznaczny odróżnia je od skarg czy wniosków, co wskazuje, że petycje to instrument służący przede wszystkim ochronie dobra wspólnego i życia zbiorowego. Tak też powinny być traktowane przez organy je rozpatrujące.

Prezydent RP i każda komisja parlamentarna mają niezwykle ważną z tej perspektywy prerogatywę – inicjatywę legislacyjną. Załatwienie przez organ władzy sprawy w rozumieniu ustawy o petycjach może więc polegać na podjęciu działań prawotwórczych. O te właśnie postulujemy, wskazując, że zmiana prawa, której się domagamy, jest istotna zwłaszcza w kontekście dobra wspólnego.

Ustawa o petycjach, ustawa o lobbingu oraz inne przepisy regulują zasady udziału organizacji społecznych, również tych reprezentowanych przez lobbystów, w procesie stanowienia prawa. Odwołując się do tych przepisów prosimy o wskazanie terminu posiedzenia Komisji, na którym nasza petycja będzie rozpatrywana oraz o informację o sposobie załatwienia naszej sprawy.

OŚWIADCZENIE

Wyrażamy zgodę na publikację petycji z podaniem nazwy oraz wszystkich danych kontaktowych i identyfikacyjnych podmiotu składającego Petycję oraz naszych imion i nazwisk jako osób podmiot ten reprezentujących.

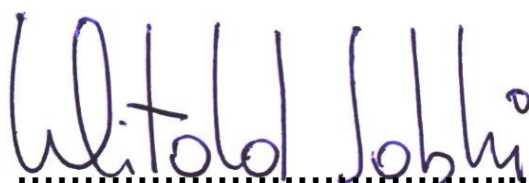
Witold Solski

Katarzyna Kosakowska

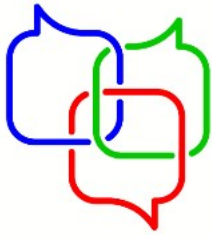
Warszawa - Poznań, dnia 17 lipca 2024 roku

Kancelaria Doradcza
„Solski i Partnerzy” sp. z o.o.
ul. Żbikowa 14
61-065 Poznań
KRS: 0000243668
nr w rejestrze
podmiotów wykonujących
działalność lobbingsową: **00446**

Działając w imieniu Kancelarii Doradczej „Solski&Partnerzy” sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, upoważniam niniejszym **Witolda Solskiego** oraz **Katarzynę Kosakowską** do reprezentowania Kancelarii do działania na rzecz Fundacji Dobre Państwo w sprawie petycji kierowanych przez Fundację do wszystkich organów władzy, w tym zwłaszcza do Sejmu RP, Senatu RP oraz Prezydenta RP.



Witold Solski
Prezes Zarządu



Fundacja Dobre Państwo
ul. Żbikowa 14
61-065 Poznań
KRS: 0000903252
www.dobrepanstwo.org
fundacja@dobrepanstwo.org
+48 501 01 01 01

Warszawa - Poznań, dnia 17 lipca 2024 roku

Działając w imieniu Fundacji Dobre Państwo z siedzibą w Poznaniu przy ul. Żbikowej 14, nr KRS: 0000903252, upoważniamy niniejszym

**Kancelarię Doradczą
„Solski&Partnerzy” sp. z o.o.
ul. Żbikowa 14
61-065 Poznań
KRS: 0000243668**

nr w rejestrze podmiotów wykonujących działalność lobbingową:
00446

do działania na rzecz Fundacji w sprawie petycji kierowanych do wszystkich organów władzy, w tym zwłaszcza do Sejmu RP, Senatu RP oraz Prezydenta RP.

Jednocześnie oświadczamy, że Fundacja Dobre Państwo wyraża zgodę na składaniu w jej imieniu i na jej rzecz petycji oraz innych pism kierowanych do wszystkich organów władzy, w tym zwłaszcza do Sejmu RP, Senatu RP oraz Prezydenta RP.

Witold Solski
Prezes Zarządu Fundacji

Katarzyna Kosakowska
Członek Zarządu Fundacji