

## Zamalują białe plamy komunikacyjne

### PRZEWOZY

Pomysły rządu na załatwienie dziurawej siatki połączeń: obowiązkowe plany transportowe dla wszystkich samorządów oraz łączenie w pakiety tras dochodowych i deficytowych

W zeszłym tygodniu na sejmowej komisji infrastruktury MiB przedstawiło założenia do projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2136).

Proponowane zmiany mają przerwać patologię wykluczenia komunikacyjnego, z którą borykają się mieszkańcy wielu miejscowości. Podróżnych, dla których dojazd do lekarza czy urzędu w oddalonym o kilkanaście kilometrów większym ośrodku stanowi barierę nie do pokonania, jest wielu.

Przykładem może być Pomorze, gdzie jak wylicza Centrum Studiów Regionalnych Uniregio, na 1650 miejscowości wiejskich w prawie 400 w ogóle nie funkcjonuje publiczny transport. W ponad 90 miejscowościach dojeżdżenie do najbliższego przystanku zajmuje więcej niż godzinę. Nie lepiej jest w innych regionach, m.in. na Podkarpaciu.

O tym, że transport publiczny nie spełnia swojej roli, a na rynku przewozów regionalnych panuje chaos, mówią też przedstawiciele resortu infrastruktury.

– Jest mnóstwo białych plam, które nie są objęte transportem, a przewoźnicy obsługują tylko te linie, które są dochodowe, przez co wielu obywateli zostało w praktyce pozbawionych komunikacji – mówi Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Zdaniem resortu przyczyn patologii należy szukać m.in. w niespójności planów transportowych, które dziś muszą opracowywać tylko największe samorządy (powyżej 80 tys. mieszkańców).

W efekcie wiele linii, zwłaszcza tych mniej obleganych, nie jest ani obsługiwanych przez przewoźników wyłonionych przez samorządy, ani przez podmioty działające komercyjnie.

Plany uproszczone...

Panaceum ma być obowiązkowe opracowywanie planów transportowych przez wszystkie JST, w których samorządy będą musiały określić przebieg tras obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy.

Oprócz nowych obowiązków dla samorządów resort ma też dla nich marchewkę. Ma nią być uproszczenie rozbudowanych, a przez to kosztownych i czasochłonnych planów transportowych do koniecznego minimum.

Samorządy musiałyby uwzględnić w nich opis sieci komunikacyjnej niezbędnej do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców, informacje o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na każdej linii i planowane rozkłady jazdy.

Ustalenie tych informacji (m.in. potoku pasażerów) jest niezbędne, by móc połączyć trasy w pakiety, na które składać się będzie co najmniej jedna linia o małej liczbie pasażerów i co najmniej jedna o dużej.

Dopiero taki pakiet stanowiłby przedmiot zamówienia udzielanego przewoźnikowi przez samorząd np. w drodze przetargu. To z kolei zapewniłoby obsługę przewoźników na mniej dochodowych trasach i pozwoliłoby wymazać część białych plam z polskiego transportowego krajobrazu.

...ale wciąż niepraktyczne

Samorządowcy i eksperci są zgodni, że proponowany kierunek zmian jest słuszny, bo każda gmina będzie musiała na swoim terenie organizować publiczny transport zbiorowy.

Mają jednak też wiele wątpliwości i obawiają się, że resort może nowymi regulacjami bardziej im życie utrudnić niż ułatwić.

Tomasz Lewandowski ze Związku Województw RP zauważa, że wprowadzenie ich w życie nie będzie wcale proste. Na przykład wymóg uwzględniania w planie wszystkich rozkładów jazdy na danym terenie.

Wyjaśnia, że chociażby w przypadku województwa mazowieckiego, gdzie funkcjonuje prawie 900 linii, wprowadzenie wszystkich wymaganych rozkładów jazdy do planu transportowego będzie graniczyło z cudem.

Podobnymi obserwacjami dzieli się też Jędrzej Klatka, radca prawny doradzający Komunikacyjnemu Związkowi Komunalnemu Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach.

– W sieci KZK GOP wprowadzane jest ponad 500 modyfikacji w ciągu roku – podaje. I dodaje, że w świetle proponowanych regulacji każdą z tych zmian należałoby uwzględnić w planie transportowym.

Wtóruje mu Bartosz Jakubowski, ekspert Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego ds. transportu.

– Sztuczne określenie wszystkich tras, jakie mają być obsługiwane transportem zbiorowym, całkowicie paraliżuje możliwość sprawnego dopasowania rozkładu jazdy. Do zmiany trasy linii autobusu w wielkim mieście oraz w małej gminie wiejskiej konieczne będzie – według projektowanej ustawy – podjęcie przez radnych uchwały o aktualizacji planu transportowego – wyjaśnia.

Samorządowcy szczególnie krytykują też obowiązek wpisywania do planów przebiegu linii specjalnych (np. przejazdów zorganizowanych z powodu awarii).

– To niepraktyczne rozwiązanie, bo każde usunięcie lub dodanie nowej trasy, czego samorząd nie jest w stanie przewidzieć, powodowałoby automatycznie konieczność aktualizacji całego planu – wyjaśnia Tomasz Lewandowski.

Grzegorz Kubalski, ekspert Związku Powiatów Polskich, przekonuje, że warto byłoby uchwalić nowe regulacje jeszcze przed połową tego roku, tak aby samorzady miały czas na przygotowanie się do zmian. Ministerstwo chce, by weszły one w życie od 2019 r.

– Wiele samorządów nie ma nawet odpowiednich danych wyjściowych – np. o liczbie pasażerów – by zacząć opracowywać plany transportowe – mówi.

I dodaje, że samorzady potrzebują też czasu, by przeprowadzić wszystkie procedury związane z wyłonieniem operatorów na danych liniach. Trzeba też będzie się porozumieć z prywatnymi firmami przewozowymi, a to także może nie pójść tak gładko. ©P

## Transport publiczny w Polsce



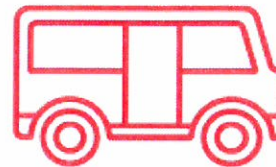
TYLE JST  
SKONTROLOWANYCH  
PRZEZ NIK NIE BADAŁO  
I NIE ANALIZOWAŁO  
POTRZEB PRZEWOZOWYCH  
W PUBLICZNYM  
TRANSPORCIE  
ZBIOROWYM



OKOŁO  
**400**

MLN  
ROcznie

TYLU PASAŻERÓW  
PRZEWOŻĄ  
AUTOBUSY POZA  
KOMUNIKACJĄ  
MIEJSKĄ  
I WYNAJMAMI



PONAD  
**20%**

SOŁECTW  
W POLSCE

DO TYLU  
NIE DOCIERA  
JAKIKOLWIEK  
TRANSPORT  
PUBLICZNY  
(a do wielu pozostałych  
– tylko dwa autobusy  
dziennie)

### PROBLEMY Z TRANSPORTEM ZBIOROWYM, KTÓRE MA ROZWIĄZAĆ PROJEKTOWANA USTAWA

- wykluczenie komunikacyjne dla osób niezamożnych
- przestarzały tabor
- białe plamy w transporcie, czyli trasy nieobsługiwane przez przewoźników, dla których jest to nieopłacalne komercyjnie

Źródło: NIK i GUS, dane Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN,  
informacje Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa

RM © P

Transport publiczny w Polsce

Jakub Pawłowski

[jakub.pawlowski@infor.pl](mailto:jakub.pawlowski@infor.pl)