

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: piątek, 10, maj 2019 15:20
Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska
Odłony: 406

Polska potrzebuje nie tylko zmian w publicznym transporcie autobusowym, do którego przywiązuje się szczególną rolę, ale i kolejowym. Stanowi to wyzwanie nie tylko dla rządu i samorządu, gdyż transport to ekosystem.

Tak uważa **Mikołaj Wild**, wiceminister infrastruktury. Przedstawiciel rządu mówił o tym podczas zorganizowanej przez Polski Instytut Ekonomiczny i Bank Światowy konferencji „Rola transportu lokalnego w rozwoju regionalnym”. Spotkanie odbyło się 8 maja br. w Warszawie.

Patrzenie systemowe

Minister podkreślał, że przyznanie ostatnio przez rząd wsparcia finansowego na rozwój sieci autobusowych stanowi fundamentalną zmianę. – *Potrzebna była interwencja państwa, aby przywrócić połączenia.*

To, co w ocenie strony rządowej powinno teraz być krokiem kolejnym, to wyznaczenie standardów, dzięki którym władza rządowa i samorządowa przywróci obywatelowi polskiemu właściwy dostęp do miasta powiatowego. Dlaczego władza jest do tego zobowiązana? *Bo obywatelowi polskiemu się to należy.* Jak mówił Mikołaj Wild, na tej samej filozofii opiera się program Centralnego Portu Komunikacyjnego i dostępności w zakresie 2 – 2,5 godziny do wszystkich największych miast Polski. – *Tam, gdzie nie jest to możliwe, ponieważ wymagałoby zastosowania technologii czyniących inwestycje nieoptycznymi, możemy myśleć o wspomaganiu się połączeniami lotniczymi.* – podawał minister.

Mikołaj Wild wskazywał, że obywatele powinni mieć prawo do poruszania się szybciej niż w ciągu 14 godzin z Rzeszowa do Szczecina, jak ma to obecnie miejsce.

Minister tłumaczył, że system przewidziany na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego ma objąć jak największą liczbę mieszkańców Polski. Nie chodzi w nim o budowanie połączeń międzynarodowych, ekskluzywnych i biznesowych, ale lokalnych. Systemem CPK ma być objętych 180 powiatów. Nie załatwia to jeszcze problemu dostępności, bo z każdego miasta powiatowego powinien być zapewniony dojazd dalszy dojazd – czy to pociągiem, czy autobusem. Jednak jest to początek myślenia systemowego uwzględniającego węzły przesiadkowe.

Podczas konferencji **Piotr Arak**, dyrektor Polskiego Instytutu Ekonomicznego omówił raport Transport Inkluzyny- rola polityki transportowej w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju kraju. Raport opisujemy osobno w Dzienniku Warto Wiedzieć (artykuł: **Absurdy polskiego transportu**).

Transport na życzenie

Dominic Patella z Banku Światowego omówił realizowany przez Bank Światowy i Komisję Europejską projekt usprawnienia polityki transportowej na terenie województwa zachodniopomorskiego. Objęte są nim trzy powiaty: drawski, łobeski oraz świdwiński. Na ich terenie rekomendowane jest wprowadzenie transportu na życzenie. Tego typu transport z powodzeniem funkcjonuje już w Krakowie i Szczecinie.

- *Nasze rozwiązanie - transport na życzenie można będzie stosować w różnych miejscach Polski. Obecnie pracujemy nad tym z różnymi gminami i powiatami. Wszystkie gminy i powiaty mają jakiś transport np. szkolny, ale jego godziny i dostępność nie są wystarczające. Patrzymy na transport poza godzinami szkolnymi i okazuje się, że może nie być dostępności. Co więcej, transport jest bardzo drogi. Znacznie*

Dostępność transportowa. Kierunek zmian

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: piątek, 10, maj 2019 15:20
Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska
Odsłony: 406

droższy niż w dużych miastach, gdzie są wyższe zarobki. Zatem widzimy niski poziom usług i całkiem wysoki ich koszt. To nie do przyjęcia. – mówił przedstawiciel Banku Światowego.

Opracowywana jest także mapa elektroniczne, która uwzględnia siatkę wszystkich połączeń funkcjonujących na danym terenie. Nie tylko władze lokalne, ale i pasażerowie mieliby do niej dostęp.

Z analizy Banku Światowego wynika, że na poziom bezrobocia w Zachodniopomorskiem wpływa m.in. wykluczenie transportowe. - *Chcemy pomóc władzom na różnych szczeblach. Chcemy podjąć działania, zrobić coś co zmieniłoby życie ludzi.* – mówił Dominic Patella.

Gąszcz szybkich przepisów

Adrian Furgalski z zespół doradców TOR zwrócił uwagę na to, że obecnie projektowane są przepisy dotyczące transportu. Planowe są różne regulacje a tempo prac jest tak szybkie, że co chwilę powstają nowe wersje projektów. Tymczasem powinna powstać jedna regulacja obejmująca wszystkie formy transportu i przekazująca samorządom organizację transportu tak, żeby samorząd opracował plany rozwoju transportu.

Kto będzie kierowcą

Sebastian Dziewguć z PKS Gryfice podnosił problem braków kadrowych w transporcie autobusowym. - *Kto będzie kierowcą? Na terenie, który obsługujemy są nimi w większości emeryci.* Kierowców „sprawdza się” także z Białorusi i Ukrainy – to ok. 15 proc. zatrudnienia w PKS Gryfice, ale kłopotliwe w praktyce są procedury uzyskiwania pozwolenia na pracę. Sebastian Dziewguć radził, aby skupić się na małych przewozach.

Otwarcie gimbusów

Dr hab. Monika Stanny, dyrektor IRWIR PAN tłumaczyła, że regres transportu publicznego spowodował rozwój transportu indywidualnego. Zwracała uwagę, że dostępność transportowa powinna być połączona z dostępnością przestrzenną. Im mniejsze miejscowości i rzadsza siatka osadnicza, tym słabszy jest transport. To tłumaczy także zróżnicowanie transportu na terenie kraju. Podkreślała, że wyznawaniem są procesy demograficzne. Postulowała ponadto, aby otworzyć transport gimbusowy w pełnym stopniu. *Czy rozpoznane są potrzeby dla kogo warto otwierać transport publiczny, czy ten transport będzie na tyle atrakcyjny ze ludzie będą z niego korzystać?* – pytała dr. hab. Monika Stanny. Jak dodała, na to pytanie powinny odpowiedzieć sobie samorzady wojewódzkie. Czas dojazdu z gminy do najbliższego miasta powiatowego to średnio 20 min. w Polsce. Ale z gminy do województwa to przeciętna 80 min.

Stabilność i finanse

Ekspert Instytutu Sobieskiego **Michał Beim** wskazał, że samorzady stają przed dylematem - kosztem czego budować transport publiczny. Czy ma się to odbyć innych wydatków? Mają ważyć, czy wybudować np. nowy aquapark czy połączenie? W jego ocenie potrzebne jest określenie minimum dostępciościowego. Wsparcie finansowe nie powinno być udzielane uznaniowo, ale każda gmina powinna mieć możliwość osiągnięcia minimalnego poziomu.

Dostępność transportowa. Kierunek zmian

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 10, maj 2019 15:20

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odśłony: 406

Wskazywał ponadto na to, że zmiana zachowań komunikacyjnych u ludzi jest czasochłonna. Przesiadanie się z transportu prywatnego na publiczny to zmiana mentalności. Sprzyja jej gwarancja stabilnych rozkładów jazdy komunikacji zbiorowej. Dodatkowo warto też myśleć o rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej.