

Wspomniana atrakcyjność musi występować we wszystkich aspektach decydujących o wyborze środka komunikacji, choć niektóre wprost nie zależą od samorządu. Główne elementy to akceptowalna i elastyczna taryfa, czas przejazdu oraz wygoda i niezawodność środka lokomocji. Kolejnymi czynnikami jest kompletność i aktualność informacji pasażerskiej, dogodność przesiadek i powiązań środków transportu oraz bezpieczeństwo samego przejazdu jak i drogi na przystanek.

Według zapewnień wynikających z Krajowej Polityki Miejskiej instytucje rządowe, z uwzględnieniem swych zadań, kompetencji i zakresu działania, będą wspierać JST przy organizowaniu kompleksowej i atrakcyjnej oferty transportu publicznego dla podróżujących. Ogólnym celem tego wsparcia jest oddziaływanie instytucji rządowych w różnych sferach na harmonijny rozwój efektywnych systemów transportowych i spójne działania różnych instytucji wpływające na zachowania transportowe obywateli. Potrzeba jest uwzględnienia w przepisach różnych modeli zarządzania transportem publicznym (np. spółka samorządowa, związki transportowe pomiędzy gminami a województwami). Kolejnym elementem, który wymaga reorganizacji przepisów w tym zakresie to dopuszczenie nowych form organizacyjnych dla zarządów transportu miejskiego oraz aglomeracyjnego, łączące w sobie możliwość przekazywania przez samorządy dotacji zwolnionych z podatku VAT z większą swobodą wydatkowania środków oraz zatrudniania i wynagradzania pracowników. Należy sformułować lub doprecyzować przepisy silnie wiążące planowanie przestrzenne z planowaniem transportu, w tym m. in. w zakresie: lokalizacji i zasad obsługi transportowej obiektów będących generatorami ruchu, zasad powiązania dokumentów planistycznych z planami transportowymi.

Możliwość rozwoju transportu publicznego ministerstwo widzi we wprowadzeniu działań dotyczących polityki parkingowej. Chodzi o zagadnienia kształtujące opłaty za parkowanie i limit czasowy postoju jak również strefy ograniczonej emisji spalin, których stosowanie dopasowane jest do lokalnych warunków i może stać się impulsem do zmiany nawyków na komunikację miejską. Innym elementem może być wprowadzenie opłaty kongestynnej (tj. opłata za wjazd do centrów miast). To rozwiązanie powinno być stosowane dopiero, gdy inne instrumenty okazują się nieskuteczne. To działanie powinno być jednak ostatecznością i nie może być stosowane wcześniej, jeżeli transport publiczny nie zapewnia odpowiedniego poziomu lub jeżeli nie ma dostatecznej infrastruktury, która zapewnia sprawny przepływ aut do dzielnic zewnętrznych z ominięciem centrów. Prowadząc tego typu działania należy zachować szczególną wrażliwość na potrzeby lokalnej społeczności, aby niedopracowane rozwiązania nie zachwiały warunkami działania lokalnych przedsiębiorców i życia mieszkańców w sposób, na który nie byli oni przygotowani.

*Źródło: „Krajowa Polityka Miejska 2023” - wersja do konsultacji publicznych*