

Właściwe realizowanie tytułowego celu szczegółowego może sprzyjać wypełnieniu całego szeregu celów ogólnych.

Wśród nich można wymienić takie jak:

- poprawa mobilności społeczeństwa;
- zapewnienie spójności obszaru;
- łatwiejszy dostęp do miejsc pracy;
- łatwiejszy dostęp do nauki;
- łatwiejszy dostęp do urzędów, handlu, usług, kultury, służby zdrowia itp.;
- ułatwienie dla inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej;
- zwiększenie atrakcyjności dla ruchu turystycznego;
- poprawa bezpieczeństwa (w szczególności w transporcie publicznym);
- poprawa warunków środowiskowych.

Listę zadań do wykonania najłatwiej ułożyć konfrontując stan istniejący z oczekiwaniami użytkowników (pasażerów), wyznaczającymi pożądane cechy transportu publicznego. Takimi cechami będą:

- dostosowanie obsługi do potrzeb, w tym do wielkości potoków pasażerskich, do godzin rozpoczynania i kończenia pracy i nauki;
- niezawodność czyli pewność dotarcia do celu podróży w oznaczonym czasie;
- krótki czas oczekiwania;
- szybkość – krótki czas podróży;
- bezpośredniość połączeń albo chociaż łatwość przesiadek;
- bezpieczeństwo;
- umiarkowane koszty;
- prosty system taryfowo-biletowy;
- informacja (o rozkładzie jazdy, o spodziewanej porze przyjazdu środka transportu, o spodziewanej godzinie dotarcia do celu podróży);
- komfort;
- jednolitość zasad działania systemu w całym obszarze funkcjonalnym.

Osiągnięcie stanu działania transportu publicznego, opisanego podanymi cechami, jest tym bardziej istotne, że jest to gałąź transportu bardziej korzystna środowiskowo niż transport indywidualny, wymagająca mniej miejsca na drodze, a więc mniejszych nakładów na infrastrukturę, niepotrzebująca licznych miejsc parkingowych, zwłaszcza na wartościowych terenach, a więc oszczędzająca przestrzeń.

Transport publiczny nigdy nie będzie bardziej komfortowy niż indywidualny, musi więc odznaczać się innymi cechami, które sprawią, że będzie konkurencyjnym sposobem przemieszczania się. Sprawny transport publiczny jest także potrzebny ze względów społecznych, gdyż umożliwia przemieszczanie się osobom, których nie stać na zakup i użytkowanie samochodu albo które nie mogą korzystać z samochodu ze względu na wiek (dzieci, młodzież) lub stan zdrowia.

Zadaniami do wykonania powinny być następujące:

- zorganizowanie i obsługa nowych, bezpośrednich linii autobusowych w relacjach z odpowiednio dużymi potokami pasażerskimi;

- zorganizowanie i utrzymanie transportu publicznego z/do miejscowości pozbawionych takiego transportu;
- zapewnienie koordynacji rozkładów jazdy na trasach obsługiwanych przez różnych przewoźników;
- zapewnienie odpowiednio dużej częstotliwości kursów na trasach o dużych potokach pasażerskich oraz łatwych do zapamiętania pór odjazdów na trasach o małych potokach; z punktu widzenia pasażerów lepiej jest, jeżeli trasa jest obsługiwana przez większą liczbę mniejszych pojazdów lecz kursujących często niż przez mniejszą liczbę pojazdów wielkopojemnych, kursujących rzadziej; oznacza to większe koszty osobowe (kierowców) lecz bywa rekompensowane mniejszymi kosztami eksploatacji pojazdów; nie dotyczy to największych miast, gdzie na ruchliwych trasach są potrzebne wielkopojemne autobusy nawet przy wysokiej częstotliwości kursowania;
- zapewnienie preferencji w ruchu drogowym w celu podniesienia prędkości handlowej (na przykład pasów dla autobusów na odcinkach trasy o dużych natężeniach ruchu drogowego);
- zapewnienie obsługi przejazdów wybranych grup podróżnych (na przykład dzieci do i ze szkoły, klientów dużych obiektów handlowych, pasażerów linii lotniczych, kuracjuszy do sanatorium);
- zorganizowanie dogodnych węzłów przesiadkowych i zapewnienie koordynacji czasowej przyjazdów i odjazdów różnych środków lokomocji w takich węzłach;
- zorganizowanie parkingów przesiadkowych dla samochodów P+R i rowerów B+R przy stacjach kolejowych oraz krańcowych przystankach linii tramwajowych i autobusowych w pobliżu dużych miast;
- zorganizowanie zachęt do przestrzegania rozkładów jazdy;
- zorganizowanie prostego i jasnego systemu biletowo-taryfowego, obejmującego cały obszar funkcjonalny i wszystkich przewoźników obsługujących przewozy w tym obszarze (przewozy dalekobieżne nie muszą być objęte tym systemem);
- zapewnienie odpowiedniego standardu przystanków;
- zapewnienie odpowiedniego komfortu w środkach lokomocji;
- przedsięwzięcia poprawiające bezpieczeństwo na przystankach i w pojazdach.

Przy organizowaniu sprawnego transportu publicznego trzeba uwzględnić okoliczności wynikające z wielkości potoków pasażerskich oraz potencjału przewozowego. Generalnie transport publiczny wymaga dotowania (choćby dlatego, aby utrzymywać ceny na umiarkowanym poziomie ze względów społecznych oraz dla zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego zamiast indywidualnego). Są jednak trasy dochodowe, na których wpływy pokrywają lub przewyższają koszty funkcjonowania ponoszone przez przedsiębiorstwa przewozowe. Na takich trasach powinno się ograniczyć funkcję regulacyjną do minimum, zapewniając jedynie warunki dla uczciwej konkurencji. W ramach takich regulacji powinno się na przykład skoordynować rozkłady jazdy przy współpracy wszystkich przewoźników (o ile to już nie nastąpiło w ramach jakiejś organizacji zrzeszającej przewoźników), tak aby zapobiegać „podbieraniu” sobie pasażerów, wyścigom na trasach oraz innym zachowaniom uderzającym w swobodę działalności gospodarczej i zagrażającym bezpieczeństwu ruchu.

Konkurencja na rynku, w tym także na rynku usług przewozowych, jest ogólnie zjawiskiem pozytywnym, jeżeli tylko żaden z przewoźników nie ma pozycji monopolistycznej (to znaczy kiedy istnieje co najmniej kilku w przybliżeniu równie silnych udziałowców rynku). Przy uczciwej konkurencji ceny biletów będą umiarkowane, a poziom usług wysoki (na przykład standard autobusów, punktualność). Na trasach dochodowych mogą działać zarówno przewoźnicy prywatni, jak i publiczni – na równych zasadach.

Na trasach dochodowych powinno się pobierać opłaty za korzystanie z przystanków zapewniając w

zamian utrzymanie tych przystanków w pożądanym standardzie. Wyraźnie natomiast należy zabronić zatrzymywania się i zabierania pasażerów poza przystankami.

Obsługa tras niedochodowych (lecz ważnych społecznie) wymaga większej regulacji. Powinna ona dotyczyć minimalnych standardów obsługi (na przykład częstotliwości kursowania), poziomu taryf i dotacji, kontroli wykonywania przewozów i dotrzymywania rozkładów jazdy. Zbyt wysoki poziom dotacji rozleniwia, nie skłania do staranności w działaniu i do oszczędności. Zbyt niski poziom dotacji przy małych wpływach może doprowadzić do pogorszenia standardu obsługi poniżej dopuszczalnego. Rozpatrując zagadnienie systemu biletowo-taryfowego na trasach dotowanych warto zastanowić się nad rezygnacją z pobierania opłat za przejazd. Wadą takiego rozwiązania jest pozbawienie się wpływów, zaletą – oszczędności na kosztach druku i dystrybucji biletów, na kosztach kontroli i egzekucji kar za jazdę bez biletu, na kosztach operacji finansowych. Darmowy transport publiczny będzie impulsem do aktywności dla osób z grup najslabszych ekonomicznie (takich, których dotąd nie było stać nawet na to, aby pojechać szukać pracy) oraz dodatkową zachętą do korzystania z tego transportu dla posiadaczy samochodów. Przy zachowaniu opłat osoby najuboższe, korzystające z pomocy społecznej, mogą dostawać bilet wolnej jazdy finansowany ze środków tej pomocy. Darmowy albo dotowany transport publiczny nie powinien w ogóle operować na dochodowych trasach, chyba że ma obsługiwać przewozy zamknięte, na przykład uczniowskie. Osobom wymagającym wsparcia z pomocy społecznej można zaoferować bilet wolnej jazdy na takiej trasie opłacony z funduszy tej pomocy.

Przy jednym przewoźniku – publicznym – operującym na trasach deficytowych, nie jest potrzebna instytucja regulatora przewozów, tę rolę może pełnić organ założycielski przewoźnika. Przy funkcjonowaniu lub zamiarze zatrudnienia większej liczby przewoźników potrzebna jest instytucja regulująca i kontrolująca pracę przewoźników. Instytucja ta mogłaby zamawiać usługi przewozowe i rozdzielać dotacje albo zbierać wpływy z biletów i opłacać działalność przewoźników według stawek wynegocjowanych lub uzyskanych na przetargach.

Należy zastanowić się nad pobieraniem opłat za korzystanie z przystanków na liniach nierentownych. Pobieranie tych opłat może powodować potrzebę zwiększenia dotacji i byłoby to tylko zbędne obracanie pieniędzmi – w takiej sytuacji byłaby to przesłanka do rezygnacji z pobierania opłat. Z drugiej strony pobieranie opłat stawia wszystkich przewoźników w równej sytuacji, jest więc sprawiedliwe.

Ze względu na potrzebę tworzenia zintegrowanych systemów transportu publicznego, obejmujących całe obszary funkcjonalne, współfinansowane i zarządzane przez różne zainteresowane jednostki (gminy, powiaty, województwo), zachodzi konieczność dostosowania przepisów do takich zadań i form organizacyjnych. W szczególności należy tak zmienić przepisy, aby ułatwiać zakładanie i działanie związków międzygminnych, związków gminy – powiaty itp. Ponadto ważna jest wola współpracy wszystkich takich jednostek. Przy dobrej woli znajdują się sposoby umożliwiające efektywną współpracę nawet przy niedoskonałych przepisach. Powinno się także wprowadzać ułatwienia dla partnerstwa publiczno-prywatnego, w tym w transporcie publicznym. Należy zmienić podejście do takich form organizacyjnych, w tym przede wszystkim nie doszukiwać się w prywatnych inicjatywach zamiarów przestępczych.

*Źródło: Doświadczenia Związku Powiatów Polskich z realizacji projektu Kompetentny Urząd, Zadowoleni Mieszkańcy. Integracja działań JST dla poprawienia dostępności, jakości i efektywności świadczeń lokalnych usług publicznych.*