

Stanowisko do wstępnych założeń zmian ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przygotowała Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Zdaniem Izby niektóre elementy są dobrym rozwiązaniem inne wzbudzają uzasadniony niepokój. Pozytywnie przyjmowana jest zapowiedź ministerstwa zwolnienia z opłat za przejazdy niektórymi odcinkami dróg krajowych przez autobusy komunikacji miejskiej. Niestety inne zapowiedzi budzą obawę praktyków.

Odnosząc się po kolei można z całym przekonaniem powiedzieć, że Izba nie jest zadowolona z wielu rozwiązań:

1. Zmiana charakteru przewozów użyteczności publicznej, która zakłada, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą mogły być tworzone przez organizatorów wyłącznie na liniach, które nie będą obsługiwane przez przewoźników komercyjnych na zasadach rynkowych, co doprowadzi do pogłębienia zapaści w transporcie publicznym ze względu na brak odpowiednich środków.
2. Przyznanie przewoźnikom komercyjnym możliwości ubiegania się o dopłaty z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, co ma umożliwić udostępnianie biletów z ulgą dla przewozów komercyjnych, jak i przewozów użyteczności publicznej, co zdaniem Izby doprowadzi do całkowitego braku zainteresowania przez samorządy organizowaniem przewozów użyteczności publicznej.
3. Likwidacja ograniczenia możliwości wysiadania pasażerów na przystankach wyłącznie ujętych w rozkładzie jazdy. Powiększy to niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, a dodatkowo może spowodować paraliż komunikacyjny.
4. Zróżnicowanie opłat za korzystanie z przystanków ze względu na wielkość autobusu z podziałem na pojemność przestrzeni pasażerskiej, będzie zdaniem Izby to dyskryminacja przewozów komunikacji miejskiej, która korzysta zazwyczaj z dużych pojazdów.
5. Wprowadzenie obowiązku projektowania nowych kursów w połowie przedziału między kursami już istniejącymi. Nowy kurs będzie w połowie przerwy między istniejącymi. Izba proponuje wyłączenie zastosowania tej regulacji w stosunku do komunikacji miejskiej.
6. Uzgodnienia i koordynacja planów transportowych obecnie funkcjonuje powinna zostać wprowadzona większa koordynacja rozkładów jazdy.

Jak wynika z powyższego, wstępne założenia ustawy nie są po drodze ani praktykom, ani też samorządom.