Białe plamy trzymają się dobrze

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 12, styczeń 2020 18:36
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1312

Usunięcie z mapy Polski białych plam wymaga świadomej i racjonalnej polityki na poszczególnych poziomach zarządzania publicznego. A przede wszystkim uczciwości w diagnozowaniu przyczyn problemów i poszukiwaniu najskuteczniejszych sposobów ich rozwiązania.

W projekcie przyszłorocznego budżetu państwa ponownie zostały zabezpieczone znaczące środki na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych. Jednocześnie jednak nie padły deklaracje o pilnej zmianie ustawy regulującej pozyskiwanie środków z tego Funduszu. W konsekwencji nie wiadomo, czy celem rządu jest faktyczne wydatkowanie tych środków, czy też wręcz przeciwnie – założenie, że pozostaną one niewydatkowane, co w warunkach relatywnie napiętego budżetu państwa może mieć duże znaczenie. Można obawiać się, że bardziej chodzi o tą drugą możliwość – gdyż w roku 2019 zabezpieczone środki pozostały w dużej mierze niewykorzystane. Stało się tak pomimo maksymalnie szeroko stosowanej interpretacji przepisów przez Ministerstwo – w skrajnym przypadku słyszałem o uznawaniu za nową linię linii istniejącej, na której po prostu uruchomiono dodatkowe kursy…

Samą interpretacją *contra legem* nie da się jednak naprawić przepisów, które są błędne – co zresztą było wskazywane na etapie prac parlamentarnych. I nie chodzi tu tylko o ustawę ustanawiającą Fundusz, ale przede wszystkim ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

Polska w porównaniu z innymi krajami, zwłaszcza tymi o dobrze rozwiniętej sieci publicznego transportu zbiorowego, ma absurdalnie dużą liczbę organizatorów takiego transportu. Oczywiście głównie na papierze, gdyż ich większość żadnego transportu nigdy nie zorganizowało i niekoniecznie ma zamiar to zrobić. Stan taki jest konsekwencją założenia – sięgającego swoimi korzeniami lat 90. ubiegłego wieku – że poszczególne poziomy jednostek samorządu terytorialnego są wzajemnie niezależne, a to oznacza że muszą mieć kompetencje zakreślone w sposób wyłączny. W efekcie przyjęto, że jeśli linia komunikacyjna zamyka się w granicach gminy to ma być organizowana przez gminę; jeśli przecina granice gmin w ramach jednego powiatu – przez powiat.

Założenie na poziomie abstrakcyjnej idei może i jest dobre, ale w codziennej praktyce już niekoniecznie. Linia powiatowa obsługuje przecież mieszkańców wzdłuż całego swojego przebiegu, również tych którzy przemieszczają się wyłącznie w granicach gminy (np. uczniowie szkół podstawowych). To jednak budzi konflikty. Pomijając przypadek miast organizujących komunikację miejską, gminy zwykle wykazują bierność wychodząc z założenia, że jak powiat zrobi swoją komunikację to one będę miały rozwiązany problem tanim kosztem. W właściwie to żadnym kosztem – bo kto inny będzie za to płacił. Powiaty z kolei – w sytuacji braków budżetowych – bardzo ostrożnie przystępują do organizacji transportu. Po prostu ich na to nie stać, zwłaszcza w warunkach, w których dochodowe linie mają być obsługiwane na zasadzie komercyjnej.

Tymczasem poza obszarami metropolitalnymi właśnie w skali powiatu domyka się przeważająca większość potrzeb komunikacyjnych. Nie może być inaczej, skoro koncepcyjnie powiat jest właśnie obszarem funkcjonalnym miasta powiatowego. To w jego granicach zwykle uczniowie dojeżdżają do szkół ponadpodstawowych, chorzy do lekarzy-specjalistów, pracownicy do pracy. Należałoby przyjąć założenie, że powiat jest organizatorem transportu na swoim terenie, dysponującym również możliwością przyznania prawa wyłącznego. Gminy, po których terenie przebiegają poszczególne linie, byłyby zobligowane do partycypacji w kosztach. Wyłączone z tego mogłyby być miasta odpowiedniej wielkości

Wymaga to jednak zmian prawnych. Póki one nie nastąpią gminy powinny co najmniej nawiązać współpracę z powiatem w celu skoordynowanego zaplanowania sieci połączeń. Optymalnym

Phoca PDF

rozwiązaniem byłoby utworzenie związku gminno-powiatowego i organizowanie zadań transportowych poprzez taką organizację.

Należy przy tym zauważyć, że sukces systemu transportowego będzie konsekwencją przede wszystkim racjonalnie i gęsto zaplanowanej siatki połączeń. Racjonalność wymaga zgrania godzin kursów chociażby z godzinami rozpoczęcia nauki albo pracy. Z kolei gęstość oznacza, że m.in. na danej linii powinny jeździć autobusy co godzina, czy góra – co dwie godziny. W sytuacji, gdy kursów w ciągu dnia są dwie, czy trzy pary nie ma najmniejszych szans na wyrobienie przyzwyczajenia do korzystania z transportu publicznego. W transporcie często jest bowiem tak, że w okresie początkowym podaż musi być większa niż popyt, gdyż ten drugi dopiero się kształtuje.

Bez zrozumienia tych wszystkich uwarunkowań walka z białymi plamami pozostanie hasłem równie nośnym, co pustym.

Phoca PDF