Transport autokarowy pominięty w Krajowym Planie Odbudowy. Najbardziej poszkodowana będzie tzw. Polska pow

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 08, kwiecień 2021 13:11
Joanna Gryboś-Chechelska
Odsłony: 534

W transporcie wojewódzkim, powiatowym i gminnym jest wykorzystywanych ok. 35 tys. autobusów, których średni wiek wynosi 18,6 lat, ale wiele z nich ma nawet 30 lat i więcej. Na wymianę starego, nieekologicznego taboru nie przewidziano żadnych środków w Krajowym Planie Odbudowy – podkreśla Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, która zrzesza przewoźników autokarowych. Jak wskazuje, rząd całkowicie pominął potrzeby transportowe tzw. Polski powiatowej, zamiast tego przeznaczając środki na rozwój 1,2 tys. nowych autobusów dla dużych miast.

– Krajowy Plan Odbudowy dotyczy generalnie dwóch sektorów transportu: kolei i komunikacji miejskiej. Na przewozy towarowe czy wewnątrzkrajowy przewóz osób w Polsce środków tam nie ma, my ich tam przynajmniej nie widzimy – mówi Biznes Zdzisław Szczerbaciuk, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

W końcówce lutego rozpoczął się proces konsultacji społecznych polskiego KPO. Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii zakończyło ten etap 2 kwietnia, po czym dokument trafił do ponownego rozpatrzenia. Do końca miesiąca Polska musi przekazać jego ostateczną wersję Komisji Europejskiej, która będzie mieć z kolei dwa miesiące na jego zaakceptowanie.

Projekt Krajowego Planu Odbudowy został w konsultacjach krytycznie oceniony przez środowisko przedsiębiorców, które liczy, że zostanie on jeszcze skorygowany. Jedną z branż niezadowolonych z obecnego kształtu KPO jest m.in. autobusowy transport pasażerski. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji wskazuje w swoich uwagach m.in., że w części dokumentu, która dotyczy rozwijania zrównoważonej mobilności, nie przewidziano żadnych środków finansowych na poprawę złego stanu publicznej komunikacji autobusowej na obszarach wiejskich i w okolicach małych i średnich miast.

– Powiaty, jednostki samorządu terytorialnego kontrolują w tej chwili około 500–600 autobusów, państwo kontroluje około 1 tys. autobusów, więc po stronie publicznej jest ich bardzo mało. Dlatego nasza propozycja jest taka, żeby zrobić konkursy dla operatorów i dla tych jednostek samorządu, które wezmą na siebie odpowiedzialność za organizację publicznego transportu zbiorowego i zawrą długoletnie, ośmio- czy dziesięcioletnie umowy na obsługę przejazdów. I trzeba tym podmiotom zapewnić pomoc w postaci taboru nowoczesnego, niskoemisyjnego – mówi prezes PIGTSiS. – *Uważamy, że to najlepszy pomysł, ponieważ każde pieniądze, które pójdą na wsparcie utrzymania i pokrycie kosztów, znikną, a tutaj następowałoby systematyczne odnawianie taboru.*

Jak podkreśla, rząd mógłby określić, jakiego rodzaju napęd byłby preferowany.

– Jeśli rząd ustawowo nie zobowiąże marszałków województw, starostów i wójtów gmin do zapewnienia minimalnego zakresu wojewódzkiej, powiatowej i gminnej komunikacji publicznej (…) przez cały rok, z częstotliwością nie mniejszą niż co trzy godziny, to żaden z celów „zrównoważonych form mobilności" nie zostanie zrealizowany – napisała izba w uwagach do KPO.

W tej chwili projekt Krajowego Planu Odbudowy uwzględnia tylko zakup 1,2 tys. autobusów wyłącznie dla dużych miast, przeznaczając na to kwotę 1,031 mln euro (czyli ok. 3,6 mln zł na jeden autobus). PIGTSiS ocenia to jako rozrzutność przy jednoczesnym lekceważeniu potrzeb reszty obywateli Polski powiatowej, która – jak wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego – jest najbardziej wykluczona transportowo. Od 2004 roku poza miastami ubyło 40 proc. kursów komunikacji autobusowej, a ponad 25 proc. wszystkich sołectw w Polsce nie posiadało w 2019 roku połączeń z

Phoca PDF

miejscowością gminną (pomijając autobusy szkolne). To problem zwłaszcza dla mniej zamożnych gospodarstw domowych, których nie stać na własny samochód. Według PIE to właśnie rozwój lokalnych połączeń autobusowych jest szansą na rozwój dla wykluczonych transportowo regionów („Transport inkluzywny. Rola polityki transportowej w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju kraju 2019").

W uwagach do KPO PIGTSiS zwraca jeszcze uwagę na konieczność przyspieszenia reform w ramach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o funduszu rozwoju przewozów autokarowych. KPO zapowiada te zmiany na II kwartał 2022 roku, co według izby oznacza kolejne dwa lata niepewności 2 tys. podmiotów co do organizacji publicznego transportu autobusowego. Izba postuluje także, by w ramach celu „cyfryzacji transportu" zająć się także stworzeniem jednej platformy zawierającej informacje o komunikacji autobusowej realizowanej w przewozach wojewódzkich, powiatowych i gminnych w całym kraju.

Źródło: Newseria

Phoca PDF