

Starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu z zadowoleniem przyjęli proponowane we wniesionym do Sejmu projekcie ustawy zwiększenie budżetu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do kwoty miliarda złotych. Niestety, samo podniesienie kwot nie może stanowić o funkcjonalności i efektywności tego systemu – podnoszą samorządowcy w jednym ze stanowisk Zgromadzenia Ogólnego Związku Powiatów Polskich.

Związek Powiatów Polskich od kilku lat zwraca uwagę na kluczową rolę transportu zbiorowego na poziomie ponadgminnym i międzygminnym w likwidacji tzw. białych plam transportowych

Kluczowe połączenia powiatowe i międzygminne

Niezaspokojone potrzeby komunikacyjne dotyczą przede wszystkim połączeń w ramach obszarów funkcjonalnych miast powiatowych, a więc między gminami wiejskimi a stanowiącą centralny ośrodek społeczno-gospodarczy gminą miejską. Dotyczy to głównie możliwości dojazdu do miejsc pobierania nauki w szkołach ponadpodstawowych, miejsca pracy czy miejsca świadczenia istotnych usług publicznych (np. szpitale, oddziały instytucji publicznych).

Potrzeba kierunkowego wsparcia

W związku z tym silne wsparcie powinno być kierowane do organizatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie powiatowym i międzygminnym. Stanowiłoby to też impuls do współpracy w tym zakresie między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego i obniżania kosztów. Ułatwiałoby to również komunikację między poszczególnymi gminami.

Transport w liczbach

Obecnie w Polsce funkcjonuje 31 związków powiatowo-gminnych, z których aż 19 realizuje zadania związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Związków międzygminnych jest aż 319, a tylko 27 z nich zajmuje się tematami transportu.

Pierwszeństwo w przyznawaniu dotacji do modyfikacji

Nie dziwi więc, że Zgromadzenie Ogólne Związku Powiatów Polskich apeluje o modyfikację zasad przyznawania środków z Funduszu poprzez zmianę w projekcie dodawanego do ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przepisu art. 11a ust. 2.

Zmiana miałaby polegać na przyznaniu pierwszeństwa w uzyskiwaniu dotacji związkom powiatowo-gminnym, a następnie związkom międzygminnym i powiatom.

Dłuższe linie i większy teren

Jak wyjaśniają starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu, nie przekreślałoby to w żaden sposób otrzymania dotacji przez pojedyncze gminy, które organizowałyby transport, ale promowałoby organizację linii na dłuższych dystansach, z większą liczbą przystanków, a przez to obejmujących większy teren.

Powiaty chcą likwidacji białych plam transportowych

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 11, czerwiec 2023 10:45

Wojciech Dąbrówka

Odsłony: 894

- *Byłaby to rzeczywista realizacja polityki likwidacji białych plam transportowych – czytamy w stanowisku Zgromadzenia Ogólnego ZPP.*

Dotacja musi być waloryzowana

Samorządowcy apelują też o to, by procedowany projekt uwzględniał w wysokości dopłaty do przewozów, którą ma przyznawać wojewoda, klauzuli waloryzacyjnej opartej o wskaźnik inflacji, w szczególności w przypadku zawierania umów wieloletnich.

- *Obecnie projekt przewiduje sztywno ustaloną stawkę maksymalną 3 złotych za wozokilometr. Ostatnie lata pokazują jednak, że koszty utrzymywania usług publicznych mogą znacząco rosnać w przeciągu kilkunastu miesięcy. Klauzula waloryzacyjna gwarantowałaby utrzymanie poziomu dofinansowania przewozów przez cały okres dofinansowania ze strony budżetu państwa – wskazano w podsumowaniu stanowiska ZO ZPP.*