

Sprawny system dostarczania usług publicznych w określonym zakresie wymaga spójnej wizji i konsekwencji w jej wdrażaniu. Kompromisy w tym przypadku prowadzą albo do nieefektywności działania administracji świadczącej, albo do niewłaściwego zaspokajania potrzeb, albo do obu tych skutków jednocześnie. Zapomniało o tym najwyraźniej Ministerstwo Infrastruktury.

Resort ten przedstawił kolejną wersję nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Pomijam fakt, że zastanawiając się nad jej kształtem przez wiele miesięcy od przedstawicieli strony samorządowej w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oczekiwał opinii wydanej w ciągu tygodnia i to najlepiej pozytywnej. Pozytywnej, choć na ocenę taką projekt nie zasługuje. Po raz kolejny mamy do czynienia z próbą niezbyt skutecznego pogodzenia interesów wszystkich stron przy braku wyobraźni co do skutków zaproponowanych rozwiązań.

Przedstawiciele resortu słusznie zauważyli, że tworzenie planów transportowych na każdym poziomie samorządu terytorialnego jest drogą donikąd. Transport publiczny wymaga syntetycznego spojrzenia, bo tylko w taki sposób jest możliwe zaprojektowanie spójnego systemu transportowego faktycznie zaspokajającego potrzeby mieszkańców. W sposób szczególny dotyczy to gmin wiejskich, gdzie trudno jest stworzyć racjonalny układ linii komunikacyjnych bez przekraczania granic gminy. Wiele usług jest bowiem świadczonych poza nimi, a tym samym autobusy muszą łączyć gminę z sąsiadami, zwłaszcza z miastem pełniącym funkcję lokalnego centrum usługowego. Plany transportowe – z wyłączeniem planów tworzonych na potrzeby komunikacji miejskiej – mają być uchwalane przez sejmik województwa.

Rozwiązanie takie jest całkiem dobrym pomysłem; szkoda tylko, że jedynie na poziomie idei. Legislacyjny kształt pomysłu już na taką ocenę nie zasługuje. Dlaczego? Województwo co prawda ma obowiązek zebrać potrzeby transportowe zgłaszane przez poszczególnych organizatorów, ale to ono będzie później samodzielnie decydowało o kształcie sieci transportowej. Bez konsekwencji finansowych, bo zapewnienie połączeń będzie zadaniem właściwego organizatora. Innymi słowy – województwo może zaproponować dwa razy gęstszą sieć połączeń powiatowych, zaś odpowiednie powiaty będą musiały tą sieć na własny koszt obsłużyć.

Co więcej – w ramach ukłonu w kierunku prywatnych przewoźników aktualny projekt ustawy odchodzi od zasady publicznego charakteru przewozów autobusowych na liniach o zasięgu mniejszym niż międzywojewódzki. Do 30% takich połączeń może być realizowane przez podmioty prywatne na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Kto będzie o tym decydował? Województwo. W ten sposób konflikt istniejący do tej pory na poziomie centralnym zostaje przeniesiony na poziom regionalny. Od siły regionalnego lobby przewoźników będzie zależało, czy województwo wskaże im do obsługi 30% przewozów, czy 5%. Co więcej – to województwo będzie w planie transportowym samodzielnie wskazywało, które linie w ten sposób będą obsługiwane. Może wskazać zarówno najbardziej dochodowe linie, jak i linie tak bardzo nierentowne, że możliwość ich obsługi przez przewoźników prywatnych pozostanie na papierze. Wybór dokonany przez województwo będzie wiążący dla organizatora. Jestem zatem w stanie sobie wyobrazić sytuację, że w zależności od skali sympatii między województwem a powiatem – wynikającym np. ze składu koalicji rządzących w jednej i drugiej jednostce samorządu terytorialnego – sieć połączeń będzie tworzona z większą lub mniejszą przychylnością dla powiatu. W skrajnym przypadku może to być rujnujące dla budżetu.

Transport powiatowy na łasce województw?

Kategoria: Felietony

Opublikowano: niedziela, 02, grudzień 2018 22:08

Grzegorz P. Kubalski

Odsłony: 2678

Skutek taki jest tym bardziej prawdopodobny, że resort nie wprowadził żadnych rozwiązań zwiększających rentowność linii publicznego transportu zbiorowego, np. nie wykluczona została możliwość organizowania zamkniętych przewozów szkolnych po liniach pokrywających się z regularnymi liniami komunikacyjnymi. O prawie wyłącznym w zaproponowanej konstrukcji przepisów też trudno jest mówić.

Trudno zatem uwierzyć, że zaproponowane rozwiązanie pozwoli na skuteczne i ekonomicznie efektywne usunięcie z mapy Polski białych plam transportowych. Zwłaszcza, że projekt łamie elementarną zasadę, która powinna przyświecać tworzeniu wszystkich przepisów – wiązanie uprawnień z obowiązkiem ponoszenia ich finansowych konsekwencji.