

Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury zmiany w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych są w stanie rozwiązać doraźnie istniejące problemy, nie są jednak w stanie zniwelować problemów systemowych związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego w kraju. Pokazuje to chociażby spór o uwzględnienie komunikacji miejskiej na obszarze pozamiejskim wśród beneficjentów Funduszu.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami komunikacja miejska jest traktowana z punktu widzenia finansowego i systemowego (włącznie z odmiennościami warunków technicznych autobusów) odrębnie od pozostałej części publicznego transportu zbiorowego – dotyczy to również możliwości ubiegania się o środki z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Czy jest to jakaś forma dyskryminacji? To zależy od tego, w jaki sposób na problem spojrzymy.

Fundusz powstał w celu likwidacji białych plam transportowych, a tych w granicach miasta co do zasady nie ma. Komunikacja miejska na podstawie porozumień sięga jednak również na tereny podmiejskie – czasami nawet dość daleko i wówczas można już rozważać aspekt białych plam. Trzeba to jednak zrobić z rozwagą i dużą odpowiedzialnością. Jest to konieczne również i z tej przyczyny, że wielkie miasta w Polsce preferują funkcjonowanie w oparciu o porozumienia, a nie stworzenie powiatowo-gminnego związku transportowego zrzeszającego zainteresowane jednostki samorządu lokalnego. Udało się to przede wszystkim w tych miejscach, w których w ramach aglomeracji było kilka porównywalnych wielkością i potencjałem miast; tam gdzie jest aglomeracja monocentryczna zwykle chęci do podzielenia się decyzyjnością nie było.

Jednocześnie należy zauważyć, że komunikacja między miastem a miejscowościami znajdującymi się w jego obszarze funkcjonalnym jest w dużej mierze w interesie tego miasta. Choć bowiem podstawowym celem publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie mobilności społeczeństwa, umożliwienie dojazdu z miejsca zamieszkania do miejsca nauki, pracy, czy świadczenia usług publicznych i komercyjnych, to oddziaływanie sprawnie działającego systemu publicznego transportu zbiorowego jest znacznie szersze. Przykładowo wybór autobusu czy pociągu w miejsce prywatnego samochodu oznacza chociażby mniejsze zatłoczenie dróg, większe bezpieczeństwo, mniejsze zanieczyszczenie powietrza. Dodatkowo w grę wchodzi pobudzanie rozwoju gospodarczego firm zlokalizowanych w centrach aglomeracji miejskich, czy ogólniej mówiąc w miastach. Oznacza to jednak, że opłacalne jest utrzymywanie cen biletów poniżej rzeczywistych kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego – bo korzyści ekonomiczne płynące ze zwiększenia liczby pasażerów przejawiają się nie tylko w dochodach z biletów.

Z innej strony patrząc – stworzenie spójnego systemu transportowego i promowanie mobilności jest również w interesie państwa jako takiego. Nie ma zatem przeszkód, aby państwo uczestniczyło również w kosztach mobilności w obszarach metropolitalnych – i w wielu krajach ma to miejsce. Najlepszym przykładem mogą tu służyć Niemcy, gdzie rząd federalny i premierzy krajów związkowych doszli do porozumienia ws. wprowadzenia Deutschlandticket – oferty miesięcznej na kolej i transport publiczny. Za cenę 49 euro miesięcznie właściciel biletu będzie mógł korzystać ze wszystkich środków transportu publicznego z wyjątkiem pociągów dalekobieżnych – w szczególności pociągów regionalnych i komunikacji miejskiej we wszystkich miastach. Nie jest to oczywiście bezkosztowe dla budżetu – rocznie ma kosztować 3 mld euro – dzielone po równo między rząd federalny i rządy poszczególnych krajów związkowych.

Analogicznie rozwiązanie testowo wdrożyła Hiszpania, a niektóre miasta obniżyły cen biletów

Czekając na systemowe zmiany w transporcie zbiorowym

Kategoria: Felietony

Opublikowano: niedziela, 12, marzec 2023 22:34

Grzegorz P. Kubalski

Odsłony: 1635

wprowadziły na dłużej. Tytułem przykładu – Barcelona w ramach zmniejszenia obciążeń portfeli mieszkańców drenowanych tamtejszą inflacją (konsumencka – obecnie na poziomie 7,5%) w ostatnim kwartale 2022 roku i co najmniej na I półroczu 2023 roku obniżyła cenę większości biletów – i to o 50%. W ubiegłym roku 20% zniżkę biletów transportu publicznego dla wszystkich środków komunikacji w kraju wprowadziła Irlandia. W Szwajcarii w kosztach tamtejszego bardzo sprawnie działającego systemu komunikacji budżet konfederacji uczestniczy w 19%, budżety kantonów w 11% - w takim samym stopniu jak dedykowane podatki komunikacyjne.

Potrzebne jest zatem szersze spojrzenie na problem i stworzenie systemowych rozwiązań. Na to jednak nie ma już czasu w obecnej kadencji; oby czas i chęci znalazły się w nowej kadencji.