



STANOWISKO
Nadzwyczajnego Zgromadzenia Ogólnego
Związku Powiatów Polskich
Częstochowa, 6 marca 2017 r.

w sprawie publicznego transportu zbiorowego

Współczesne państwo dostarcza swoim obywatelom liczne usługi publiczne – w tym w tak istotnych obszarach jak edukacja publiczna, czy ochrona zdrowia. Nie oznacza to jednak, że wszyscy mają równy dostęp do tych usług – jest on bowiem uzależniony od możliwości dotarcia z miejsca zamieszkania danej osoby do miejsca świadczenia usług. Dostępność komunikacyjna wszystkich regionów kraju jest zatem gwarantem wywiązywania się państwa z jego obowiązków wobec obywateli. Dostępność komunikacyjna ma też bezpośredni wpływ na rynek pracy – ułatwiając potencjalnym pracownikom dotarcie do miejsc, gdzie istnieje zwiększone zapotrzebowanie na pracę.


Nie ulega wątpliwości, że przez wiele lat publiczny transport zbiorowy, zarówno w zakresie jego finansowania, jak i pełnej dostępności komunikacyjnej dla pasażerów nie był dostatecznie wydajny. Co więcej – system ten ulega stopniowej degradacji. Liczba pasażerów tylko w latach 2010-2015 spadła z 467 mln do 347 mln (o 25%), przy stałej pracy przewozowej – co świadczy o rozwoju przewozów długodystansowych, przy ograniczaniu transportu lokalnego. Coraz większe obszary kraju stają się białymi plamami transportowymi – skazując mieszkające tam osoby albo na poruszanie się własnym pojazdem, albo na trudności w wyjechaniu gdziekolwiek ze swojej miejscowości zamieszkania.

Nadziei w niej pokładanej nie spełniła – i nie ma szansy spełnić – uchwalona w roku 2010 ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika to z wielu czynników, z których najważniejsze to:

- duże rozproszenie odpowiedzialności za organizację transportu pomiędzy jednostki samorządu terytorialnego różnych poziomów przy braku skutecznych bodźców i narzędzi umożliwiających ich współpracę. Podkreślić należy, że w bardzo wielu krajach transport pozamiejski jest domeną jednostek szczebla powiatowego. Skala gminy jest bowiem zbyt mała do stworzenia spójnego systemu transportu zbiorowego;
- duże ryzyko finansowe wynikające z braku praw wyłącznych i wynikającej stąd możliwości dublowania przez przewozy komercyjne linii uznanych za linie użyteczności publicznej;
- brak zapewnienia jednostkom samorządu terytorialnego adekwatnych do kosztów realizacji zadania środków.

Powiaty są gotowe – w trosce o dobro mieszkańców i zgodnie z kierunkami wskazanymi w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju – podjąć się zadania przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Muszą jednak otrzymać od prawodawcy niezbędne narzędzia prawne oraz źródła finansowania.

Związek Powiatów Polskich z zadowoleniem przyjął stworzenie w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa zespołu do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Daje to realną szansę na poprawę obecnego, niekorzystnego stanu rzeczy. Podkreślić należy, że ZPP wraz z częścią środowisk przewoźników złożył obszerne propozycje zmian legislacyjnych. Ich przyjęcie pozwoliłoby osiągnąć cele zawarte w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w zakresie transportu publicznego przy jednoczesnej poprawie efektywności wykorzystania środków publicznych. Z tego też względu ZPP liczy na pozytywne odniesienie się Rady Ministrów do zaproponowanych zmian.

Przewodniczący
Nadzwyczajnego
Zgromadzenia Ogólnego
Związku Powiatów Polskich

Ludwik Węgrzyn