

KOMUNIKACJA

Drozsze bilety, mniej połączeń. Autobusem dalej

Gminy przespały rewolucję w przepisach komunikacyjnych. Teraz mieszkańcy setek miejscowości mogą stracić **prawo do ulg na bilety autobusowe**

Tomasz Żółciak

tomasz.zolciak@infor.pl

Od stycznia 2017 r. zacznie obowiązywać nowy system organizacji publicznej komunikacji zbiorowej. Za jego organizację odpowiadać będą samorządy – gminy powyżej 50 tys. mieszkańców, porozumienia gminne (min. 80 tys. mieszkańców), powiaty (min. 80 tys. mieszkańców) lub ich porozumienie (min. 120 tys.) oraz województwa.

Ich zadaniem jest przygotować plan transportowy, w którym urzędnicy określą linie użyteczności publicznej, po których będzie poruszać się komunikacja wioząca np. dzieci do szkół czy dorosłych pasażerów np. do obiektów publicznej służby zdrowia. Do obsługi tych linii samorząd wybierze operatora, czyli np. przedsiębiorstwo typu PKS. Firmy wykonujące taką usługę przysługiwać będzie prawo do uzyskania rekompensaty za obsługę linii, które są nierentowe (jednak ważne z punktu widzenia użyteczności publicznej) oraz prawo do dopłaty środków w związku z honorowaniem ulg ustawowych przy sprzedaży biletów. Taki system ma uporządkować obecną sytuację w przewozach, opartą głównie na zezwoleniach wydawanych przez samorząd. Wiele połączeń, zwłaszcza tych między gminami, jest słabo kontrolowanych pod kątem liczby wykonanych kursów czy przewiezionych pasażerów.

Problem w tym, że wiele samorządów dotąd nie przygotowało planów na kolejne lata, nie mówiąc już o wyborze operatora. Sytuacja robi się groźna, bo choć zmiany wejdą w życie dopiero za półtora roku, to czasu jest i tak mało na przygotowanie tak dużych zmian. Starostowie z woj. kujawsko-pomorskiego już apelują, by termin wejścia w życie nowych

przepisów przesunąć o dwa lata. „Na poziomie powiatów nie ma na razie wdrożonych procedur przyjmujących plany transportowe. Oznaczać to może, że umowy z operatorami na rok 2017 nie zostaną zawarte. Zagrożenie jest tym większe, że zawarcie takiej umowy wymaga ogłoszenia z rocznym wyprzedzeniem” – twierdzą starostowie. Obawiają się, że w związku z nieprzygotowaniem samorządów do zmian nie będą mogły być stosowane ulgi ustawowe, ponieważ te będą przysługiwać tylko u przewoźników wybranych przez lokalną władzę. Jeśli firmy przewozowe nie zostaną wybrane na czas, pasażerowie nie będą mieli gdzie realizować prawa do ulg.

Podobne obawy mają przedstawiciele Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji (PIGTSiS) – zrzesza przedsiębiorstwa realizujące ok. 65 proc. wszystkich przewozów osób w kraju. Twierdzą, że brak aktywności samorządów doprowadzi do wzrostu cen biletów. Przed takim scenariuszem przewoźnicy przestrzegali już w grudniu 2014 r. „Setki tysięcy uczniów szkół podstawowych i średnich

będzie musiało uiszczać 100 proc. ceny biletów za dojazdy do szkół. Czasu na przeprowadzenie całej operacji w zasadzie już nie ma. Najdalej w II kw. 2015 r. powinna zostać uruchomiona procedura ogłaszania zamiaru udzielenia zamówienia na tego typu usługi” – wskazywał PIGTSiS.

O stan przygotowań samorządów zapytaliśmy Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. – Prace nad opracowaniem planu transportowego podjęły wszystkie urzędy marszałkowskie. Pod koniec 2014 r. plan uchwalilo 14 województw. W połowie 2014 r. na poziomie powiatów plany transportowe posiadało ok. 16,7 proc. jednostek samorządowych, a ok. 18,6 proc. powiatów prowadziło prace lub zamierzało opracować dokument. Plan posiadało też 59,6 proc. powiatów grodzkich [miast na prawach powiatów – red.] – wylicza Piotr Popa, rzecznik resortu. Na przesunięcie terminu obowiązywania nowych regulacji samorządy nie powinny liczyć. Jak podkreśla Popa, miały dużo czasu na dostosowanie się do zmian (przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym weszły w życie 1 marca 2011 r.).

Kto będzie miał kłopoty z komunikacją? Jak twierdzi prezes PKS Łosice Franciszek Kowaluk, duże miasta powinny poradzić sobie z przygotowaniem planów i wskazaniem operatorów, zwłaszcza że mają na to pieniądze. Problem dotyczy głównie połączeń międzygminnych i części przewozów szkolnych.

Samorządy nie palą się do organizowania transportu pasażerskiego na nowych zasadach, ich zdaniem ten system nie będzie się bilansował. Jak tłumaczy Grzegorz Kubalski ze Związku Powiatów Polskich, jako jedno z nielicznych państw UE

nie wprowadziliśmy prawa wyłącznego w transporcie publicznym. – Oznacza to, że na trasach, po których jeździć będzie wyznaczony przez samorząd operator, mogą jeździć jego konkurenci. Oczywiście jeździć będą wyłącznie po liniach rentownych – mówi. Co prawda tylko wybranemu przez samorząd operatorowi przysługiwać będą rekompensaty (przewoźnicy komercyjni też będą mogli honorować ulgi ustawowe, ale nikt już im za to nie dopłaci), jednak jego strata liczona będzie w odniesieniu do całości obsługiwanej przez niego sieci. Gdyby więc Polska wprowadziła prawo wyłączne, samorząd w planie transportowym mógłby tak skonstruować sieć, by dochód z linii rentownych pokrywał większość kosztów funkcjonowania linii nierentowych. Ale, zdaniem Grzegorza Kubalskiego, istniejący stan prawny to uniemożliwia. – Konkurencja na liniach rentownych pogarsza wynik finansowy operatora, a tym samym znacząco zwiększa wysokość rekompensaty, jaką musiałaby zapłacić jednostka samorządu terytorialnego. I wiele jednostek zastanawia się, na ile jest w stanie sfinansować, przy obecnym poziomie dochodów, funkcjonowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Pojawiają się też pokusy, aby pozostawić tę dziedzinę wolnemu rynkowi – przyznaje Kubalski.

Przewoźnicy z kolei się boją, że jeśli nie będą mogli stosować ulg na bilety i korzystać z rekompensat, utracą klientów, co pogorszy sytuację wielu przedsiębiorstw transportowych i w konsekwencji doprowadzi do likwidacji wielu połączeń. ©

Warszawa kontra reszta świata.
Ranking transportu publicznego
na świecie na **Forsal.pl**

ZDRO

Sar

80 proc. Gminy p na własn pieniędzy z bakteri

Klara Klinger
Anna Wittenberg
dgp@infor.pl

Toruń chce la nastolatkom. S bi im przeglądy, zaprosi dentyst Myślenice pos go – leczą dzi w szkołach kom 4 lat. To niektór cji samorządów walki z próchni jest poważny: cz cioro najmłods dziurawe zęby.

Pomysł w M (woj. małopolski) dzo prosty – p rzeczy: to, że w madzone są wsz z powiatu, oraz finansuje więk gów dentystyczni młodszych. Wł cydowali się w do podstawówi dentystyczne, j o kontrakty z N dali z własnego i niądze na dodat gi. Dzieciom z szkół i ze wsi zo transport na ba

– Dzięki tem pewność, że dzieci zostaną, a te, u któ to niezbędne – mówi inic cji Małgorzata rownik wydzia i ochrony zdrov stwie powiatow Wszyscy uczni roku mają prze trzy razy. W ul lakowano 7 ty: powiecie jest 1, w podstawówk

Efekty już wid 12-letnie dziec powiatu myśle ło ponad 7 zęb nica, natomiast: wskaźnik ten z ny do 4 zębów i zbliża się do r wanych przez V

■ 1,2 tys.
przewoźników **honoruje ulgi** według danych urzędów marszałkowskich

■ 460 mln
razy **pasażerowie skorzystali z ulg** w komunikacji publicznej (przewozy autobusowe) w 2013 r.

■ 1,35 zł
państwo dopłaca do jednego pasażera korzystającego z przejazdu ulgowego w przewozach drogowych