

KARTA WYZWANIA/PROBLEMU

ID:	T.03
Data aktualizacji wpisu:	22 maja 2021
Autorzy:	Michał Beim
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa wyzwania:

Zwiększenie dostępności międzymiastowej, przede wszystkim w oparciu o efektywny transport szynowy z uwzględnieniem hierarchii systemu osadniczego.

2. Zwięzła charakterystyka wyzwania (uzasadnienie z elementem diagnozy):

Rozwój systemów transportu publicznego w Polsce odbywa się w sposób bardzo nierównomierny. W sytuacji, gdy duże miasta wdrażają najnowsze technologie w dziedzinie transportu publicznego (np. w świetle analiz Accuracy Polska ma drugą co do wielkości flotę autobusów bezemisyjnych w Europie, tuż za Wielką Brytanią¹), obszary peryferyjne muszą zmagać się z rosnącym wykluczeniem transportowym, którego symbolem są kolejne upadki przewoźników PKS, a skala wykluczenia transportowego nie jest dokładnie zbadana. Wprawdzie rząd podejmuje w ostatnich latach aktywne działania na rzecz minimalizacji wykluczenia transportowego polskiej prowincji, jednak one tylko spowalniają, a nie zmieniają niekorzystne trendy. Świadczy o tym np. niewielkie wykorzystanie środków Funduszu rozwoju przewoźników autobusowych o charakterze użyteczności publicznej czy coraz intensywniejsza rezygnacja samorządów z udziału w programie „Kolej Plus”.

Bariery rozwoju transportu mają nie tylko charakter ekonomiczny. Wiele problemów stwarza obecny system prawny. Różny wymiar oraz różne zasady refundacji ulg ustawowych utrudniają integrację transportu w miejskich obszarach funkcjonalnych, na których wprowadzenie wspólnej oferty taryfowej dla kolei regionalnych oraz komunikacji miejskiej oznacza rezygnację z refundacji biletów ulgowych przez skarb państwa i konieczność poniesienia tych wydatków przez samorząd, często kosztem zubożenia oferty. Równocześnie brakuje przepisów umożliwiających tworzenie związków transportowych z udziałem województwa, możliwe są jedynie powiatowo-gminne.

Optymalne wykorzystanie licznych inwestycji kolejowych utrudniają przepisy związane z koniecznością prowadzenia pociągu jadącego powyżej 130 km/h przez dwuosobową obsadę maszynistów. Dla organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego oznacza to dodatkowy koszt. Dzieje się to w sytuacji, gdy nowy tabor oraz wiele modernizacji umożliwia podróżowanie z prędkością 160 km/h. Archaiczne przepisy uniemożliwiają więc efektywne wykorzystanie wysokich nakładów na rozwój infrastruktury kolejowej.

Równocześnie niepokojącym zjawiskiem jest systematyczny i znaczący wzrost kosztów pozyskania taboru pasażerskiego oraz inwestycji torowych. W szczególności sposób uwidacznia się potrzeba stworzenia przepisów o prowadzeniu ruchu na bocznych liniach kolejowych na zasadach

¹ <https://www.automotiveworld.com/news-releases/accuracy-uks-electric-bus-fleet-set-to-be-the-largest-in-europe-by-2024/> „Poland currently has the second-largest fleet of Zero Emission (ZE) buses in Europe with around 800 ZE buses. The Netherlands and Italy have the third and fourth largest fleets with around 600 buses each. Germany only has 550 in its urban fleet, the fifth largest in Europe. France is currently in sixth place with around 500, around half the number of ZE buses in the UK currently.”

tramwajowych, tj. z uproszczonymi systemami sterowania ruchem, dopuszczenia bardzo lekkich pojazdów szynowych (ang. Very Light Rail – VLR) czy tramwajów dwusystemowych (ang. tram-train). Należy podkreślić, że poszukiwania w tym zakresie powszechne są w innych państwach Europy, a celem generalnym jest optymalizacja kosztów funkcjonowania bocznych linii kolejowych. Ma to następować m.in. poprzez zastosowanie lekkich konstrukcji, rezygnację z zasady czterech scenariuszy zderzeniowych, zastosowanie nowych nośników energii (np. biometan) czy też wprowadzenie pojazdów autonomicznych. Na wzrost kosztów wpływ ma również struktura rynku operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników. Polski rynek niestety charakteryzuje się brakiem realnej konkurencji w przewozach kolejowych.

W warunkach polskich problemem ewentualnego rozwoju linii kolejowych o znaczeniu lokalnym są rozbiórki torów oraz zabudowa korytarzy transportowych, zarówno przez publicznych gestorów (głównie zarządców dróg) oraz prywatnych inwestorów (głównie lokalizacja osiedli mieszkaniowych uniemożliwiająca przywrócenie ruchu czy wykorzystanie śladów linii celem budowy bocznic kolejowych).

Ostatnim wyzwaniem, dotyczącym transportu we wszystkich ujęciach jest zapewnienie danych dotyczących przemieszczania się mieszkańców oraz ukrytego popytu na transport. Szansę na gromadzenie danych stworzyłaby harmonizacja istniejących technik zliczania pojazdów lub podróży, a także upowszechnienie ich w czasie nowych zakupów taboru (ustanowienie określonego odsetka pojazdów wyposażonych w urządzenia do szacowania liczby podróży, jako warunek uzyskania wsparcia publicznego na zakup). Należałoby wypracować również zasadę udostępniania takich danych odnośnie napełnień transportu publicznego czy ruchu pojazdów (z inteligentnych sygnalizacji świetlnych, inteligentnych systemów transportowych). Duży wzrost wiedzy dałoby powiązanie koncesji na częstotliwości telefonii komórkowych z koniecznością prezentacji, np. raz do roku dla miarodajnego okresu, danych dotyczących mobilności na obszarze całego kraju.

3. Wpływ na realizację celu/celów głównych KPM:

CEL 2. **Miasto produktywne:** Podniesienie konkurencyjności i atrakcyjności gospodarczej miast –

4. Wymiar terytorialny (wskazanie wraz z uzasadnieniem)

- (I) – obszar całego kraju
- Wyzwania w niniejszej karcie wyzwania dotyczą obszaru kraju. Zidentyfikowane wyzwania w szczególności poprawić mogą sytuację mniejszych miast, szczególnie mocno doświadczających problemów wykluczenia transportowego. Działania w zakresie upowszechniania infrastruktury transportu szynowego stwarzają przede wszystkim szanse na bardziej zrównoważony rozwój transportu w miejskich obszarach funkcjonalnych.

5. Powiązanie z kierunkiem/kierunkami działań w ramach modelu odpowiedzialnej urbanizacji:

- MIASTO PRODUKTYWNE

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia realizacji celu/ów:

- Bardzo wysoki priorytet. Przedstawione wyżej wyzwania mają charakter przede wszystkim zmian legislacyjnych i organizacyjnych. Ich jak najszybsze wdrożenie w system prawny czy zasady przyznawania środków finansowych pozwolą na optymalne wykorzystanie funduszy z budżetu UE na lata 2021-2027 oraz Krajowego Planu Odbudowy.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

- Beim M., Błażczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A., 2019, Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie piłskim, Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 22(4), s. 95-118.
- Komusiński S., 2010, Przekształcenia przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1988-2008. Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Massel A., 2015, Przyspieszenie ruchu pasażerskiego w Polsce. TTS Technika Transportu Szynowego, nr 1-2, s. 25-32.
- Rosik P., Pomianowski W., Kołoś A., Guzik R., Goliszek S., Stępnia M., Komornicki T., 2018, Dostępność gmin transportem autobusowym, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 21 (1), 54–64.
- Stanny M., Rosner A., Komorowski Ł., 2018, Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika, EFRWP, IRWiR PAN, Warszawa.
- Wolański M. Paprocki W., Mazur B., Soczówka A., Jakubowski B., Czubak M., Pieróg M., Zachor J. 2016, Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi: diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływania społeczne, rekomendacje. Oficyna Wydawnicza-Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Zaborowski Ł., 2018, Tramwaj dla polskich miast. Instytut Sobieskiego, Warszawa.

8. Powiązane akty prawne:

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
- Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

9. Powiązanie wyzwania z globalnymi i europejskimi wyzwaniami rozwoju, w tym z realizacją celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG):

- cel 3 „dobre zdrowie i jakość życia”
- cel 9 „innowacyjność, przemysł i infrastruktura”
- cel 10 „mniej nierówności”
- cel 11 „zrównoważone miasta i społeczności”.