

**KARTA ROZWIĄZANIA:**

ID:	T.03-3
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	a
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	A
Data aktualizacji wpisu:	7.05.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T03. Zwiększenie dostępności międzymiastowej przede wszystkim w oparciu o efektywny transport szynowy z uwzględnieniem hierarchii systemu osadniczego
Autorzy:	Paweł Engel
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Stworzenie i promowanie minimalnych standardów obsługi połączeń komunikacyjnych finansowanych ze środków publicznych.

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Jedną z ważnych barier rozwojowych Polski stało się w ostatnich latach wykluczenie komunikacyjne. Cięcia w regionalnej komunikacji kolejowej dokonane na początku XXI w. oraz postępujący upadek przedsiębiorstw PKS w kolejnej dekadzie spowodowały, że wiele rejonów kraju pozbawionych jest komunikacji publicznej. Z tego względu jedynym rozwiązaniem dla mieszkańców tych terenów jest zakup własnego samochodu, a bardzo często sytuacja ekonomiczna gospodarstwa domowego umożliwia zakup używanego pojazdu w zaawansowanym wieku. Rezultatem jest generowanie dodatkowego obciążenia środowiskowego.

Organizacja komunikacji publicznej jest zadaniem własnym samorządu różnego szczebla. Należy jednak zaznaczyć, że różne jest podchodzą do tego zagadnienia w różny sposób. Co więcej, uruchomione połączenie, aby komunikacja finansowana ze środków publicznych stanowiła realną alternatywę dla komunikacji indywidualnej musi ona:

- odpowiadać na zapotrzebowanie transportowe ludności - w tym celu należy zbierać dane o przemieszczeniach i ich motywacjach (patrz oddzielna karta rozwiązania)
- Zapewniać spójny system – dojazdy do szkół powiązane z godzinami rozpoczęcia i zakończenia zajęć, analogicznie dojazdy do miejsc pracy, dojazdy do komunikacji szynowej powiązane z rozkładami jazdy, opcjonalnie skomunikowane z oczekiwaniem na opóźniony pociąg.

Należy również wskazać na tworzenie się zjawisk peryferii wewnętrznych w obrębie regionów w sytuacji, kiedy organizator transportu kolejowego jest skupiony jedynie na stworzeniu optymalnej oferty przewozowej do stolicy regionu, natomiast połączenia na granicach z województwami sąsiednimi realizowane są jedynie w marginalnym zakresie lub nie są realizowane w ogóle.

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

### 3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Obszary problemowe:

- Wykluczenie komunikacyjne znacznych obszarów Polski
- Konieczność stworzenia realnej alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego

Sugerowane działania:

- Wypracowanie w porozumieniu z interesariuszami (przede wszystkim jst różnego szczebla) minimalnych standardów obsługi linii komunikacyjnych o różnym charakterze, w tym również połączeń kolejowych na granicach województw
- Stworzenie możliwości, aby minimalne wymogi stały się obowiązkowym elementem dokumentacji niezbędnej do pozyskania np. dofinansowania z FRPA

### 4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy ds. transportu

### 5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

- Stworzenie grupy roboczej złożonej z przedstawicieli jst - III kwartał 2021 r.
- Prace grupy i opracowanie raportu wraz z rekomendacjami – do końca 2021 r.

### 6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Realizacja rozwiązania może stworzyć bazę do redukcji wykluczenia komunikacyjnego.

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

- 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 różnicowania, oddziaływania społeczne, rekomendacje. Oficyna Wydawnicza-Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Rosik P., Pomianowski W., Kołoś A., Guzik R., Goliszek S., Stępiak M., Komornicki T. (2018). Dostępność gmin transportem autobusowym, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 21 (1), 54–64.
- Beim M., Błażczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A. (2019). Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie pilskim, Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 22(4), 95-118.

### 8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
- Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

### 9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)