

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.03-5
Typ instrumentarium (a do f) ¹	a
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	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.³]:

Wsparcie procesów integracji taryfowej i organizacyjnej w ramach komunikacji miejskiej i regionalnej

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

Jednym z istotnych parametrów komfortu życia w miastach jest łatwość przemieszczania się w związku z potrzebami życiowymi mieszkańców. Jednocześnie, ruch drogowy staje się coraz większym obciążeniem, a istniejąca i rozbudowywana infrastruktura nie jest w stanie przenieść zwiększającego się natężenia ruchu. Koniecznością jest promowanie komunikacji publicznej, jej rozwój, a także uwzględnianie w miejskiej polityce mobilności nowych form przemieszczania się, takich jak mobilność współdzielona lub UTO, a także form doskonale znanych, dziś jednak nabierających znacznej większej wagi niż do tej pory (rower).

W kontekście rosnących wyzwań związanych z ze zmianami klimatu szczególnego znaczenia nabiera rozwijanie i promowanie najbardziej przyjaznych środowisku form przemieszczania się. Z tego względu w systemach komunikacji publicznej na poziomie miast i regionów szczególne miejsce przypada komunikacji szynowej – tramwajowej, kolejowej, w przypadku największych miast również metru. Niejednokrotnie barierą w szerszym wykorzystaniu komunikacji kolejowej w systemie transportowym jest fakt, że inny jest organizator przewozów, inny jest system taryfowy, odmienne są również zasady stosowania i refundowania ulg ustawowych.

Istniejące rozwiązania w zakresie integracji taryfowej opierają się najczęściej na dopłatach ze strony samorządów miast na rzecz przewoźników kolejowych. System ten nie jest możliwy do zastosowania w każdym przypadku, ponieważ dla części jst może być to nieosiągalne finansowo.

Jednym z możliwych rozwiązań problemu integracji taryfowej i organizacyjnej jest rozszerzenie możliwości zawierania porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego (jst), które odpowiadają za organizację komunikacji na swoich szczeblach. W obecnym stanie prawnym nie jest możliwe zawarcie porozumienia pomiędzy

¹ 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

² A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

³ Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

marszałkiem województwa, który jest organizatorem transportu kolejowego, a gminą, która jest organizatorem komunikacji miejskiej.

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

Obszary problemowe:

- Niedostateczna integracja taryfowa i organizacyjna utrudniająca szersze wykorzystanie kolei regionalnej jako elementu systemu komunikacji w obrębie miast i obszarów funkcjonalnych
- Niejednolite zasady dotyczące możliwości zawierania porozumień pomiędzy jst

Sugerowane działania:

- Promowanie działań integracyjnych możliwych do wdrożenia w istniejącym stanie prawnym
- Zmiana ustaw o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim dopuszczająca możliwość zawierania porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego dowolnego szczebla
- Do rozważenia: ograniczenie liczbę organizatorów TP (kolej - marszałek; KM – miasto; pozamiejska k. autobusowa – powiaty)

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy ds. transportu, minister właściwy ds. administracji publicznej

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

- Przegląd istniejących rozwiązań organizacyjnych i ich promocja – do końca 2021 r.
- Wypracowanie propozycji zmiany zapisów ustawowych – do końca 2021 r.
- Zmiana ustaw o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim - do końca 2022 r.

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

Realizacja rozwiązania może stworzyć bazę do szerszego wykorzystania kolei jako pełnoprawnego elementu regionalnego systemu transportowego.

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

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

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

Punktem odniesienia mogą być funkcjonujące w Niemczech z powodzeniem od kilkudziesięciu lat związki komunikacyjne. Analogiczne rozwiązania wprowadza się również w Czechach.