

# Stan obecny i wyzwania na przyszłość

## Stan obecny

**Brak dostępu** transportu publicznego dla:

- 2/3 mieszkańców terenów wiejskich
- 1/2 mieszkańców terenów podmiejskich

**Ograniczone rezultaty inwestycji kolejowych** w regionach:

- Wysoki koszt inwestycji
- Długi czas realizacji inwestycji
- Kolej nie dociera wszędzie
- Niska efektywność przy niewielkich potokach pasażerskich

**Brak dostępnych połączeń autobusowych** poza miastami:

- Brak obowiązku świadczenia publicznego transportu zbiorowego poza miastami
- Nierentowność regularnych połączeń autobusowych
- Brak mechanizmów wsparcia dla przewoźników regularnych i organizatorów transportu publicznego.

## Przyszłość

Stworzenie **zintegrowanego, intermodalnego systemu transportowego**, gdzie inwestycje w infrastrukturę kolejową będą uzupełniane rozbudową komplementarnych połączeń autobusowych i dróg rowerowych.

**Korzyści:**

- Włączenie społeczne mniej uprzywilejowanych grup społecznych,
- Zmniejszenie izolacji terytorialnej,
- Zmniejszenie presji migracyjnej,
- Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej,
- Zmniejszony wpływ transportu na środowisko,
- Optymalizacja kosztów organizacji transportu publicznego i wykonywania usług,
- Oszczędności gospodarstw domowych.

# Koncepcja rozwoju pozamiejskich przewozów autobusowych

## Wsparcie dla inwestycji (UE)

- **Autobusy** (tzw. czyste pojazdy)
- Infrastruktura **tankowania/ladowania** pojazdów,
- Infrastruktura niezbędna dla **przewozów pasażerskich** (np. przystanki, zajezdnie, pętle autobusowe, stacje obsługi)
- Infrastruktury **informatyczna i oprogramowanie** (np. elektroniczna mapa połączeń, elektroniczna baza rozkładów jazdy, aplikacje do elektronicznego zakupu biletów, narzędzia do planowania podróży i organizacji transportu etc.).

## Doradztwo i pomoc techniczna (UE)

- Pomoc techniczna w ramach **programów** krajowych i regionalnych
- **JASPERS**
- **REGIO TAIEX PEER 2 PEER**
- **DG REFORM**
- Pomoc **ekspertów zewnętrznych**

## Rozwiązania prawne i organizacyjne

- **Obowiązek** zapewnienia transportu publicznego na terenach wiejskich (poziom wojewódzki lub powiatowy);
- Przyznawanie **prawa wyłączności** na określonych trasach lub obszarach dla przewoźników wyłonionych w drodze przetargu publicznego;
- Dopuszczenie operacji regularnych autobusami **poniżej 9 miejsc** siedzących;
- Uruchomienie usługi transportu na życzenie (DRT);
- **Harmonizacja rozkładów jazdy i integracja taryfowa.**

## Pokrycie kosztów operacji i utrzymania

- Zmniejszenie kosztów operacyjnych poprzez zawieranie umów na wykonywanie usług transportu publicznego taborem własnym zamawiającego (stworzenie tzw. **poolu autobusowego**),
- **Optymalizacja floty** pod kątem uzyskania jak najniższych kosztów eksploatacji,
- Zwiększenie dostępności i skuteczności **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.**

## Kwestie do dyskusji

- Czy regiony widzą **potrzebę odbudowania** publicznego transportu autobusowego poza miastami?
- Czy wsparcie z **regionalnych programów operacyjnych** mogłoby zostać wykorzystane na ten cel?
- Jakie **rozwiązania prawne** są niezbędne dla podniesienia efektywności transportu autobusowego i utrzymania świadczenia usług?
- Czy powinien zostać nałożony **obowiązek** zapewnienia publicznego transportu zbiorowego poza miastami?
- Na jakim **szczeblu terytorialnym** powinien być organizowany publiczny transport zbiorowy pozamiejski tak aby był najbardziej efektywny – powiatów czy województw?
- Czy regiony (samorządy województw) gotowe byłyby podjąć się **dofinansowywania operacji** transportu autobusowego?
- Czy samorządy województwa byłyby zainteresowane stworzeniem tzw. **poolu autobusowego**, tak aby przewozy byłyby wykonywane przy wykorzystaniu własnego taboru i infrastruktury zamawiającego?
- Jak bardzo dałoby się wówczas **obniżyć koszty operacyjne**?
- Dlaczego obecnie samorządy w ograniczonym stopniu korzystają z **Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych**? Co jest główną barierą?
- Czy w Polsce powinna być wprowadzona zasada przyznania **wyłącznieści na określonych trasach** wybranemu w przetargu przewoźnikowi, zgodnie z rozporządzeniem o konkurencji regulowanej?
- Czy istnieje w Polsce zjawisko **niedoboru pracowników** posiadających uprawnienia do prowadzenia autobusu (prawo jazdy kat. D) i czy może być to barierą rozwoju przewozu autobusowych?