



mgr Radosław Bul

Doktorant IGS-EiGP UAM

Problemy funkcjonowania transportu publicznego w obszarach metropolitalnych na przykładzie Aglomeracji Poznańskiej

Statystyczny obraz metropolii – stan obecny i perspektywy rozwoju.
Toruń, 15-16 listopada 2012 r.

Zagadnienia

- Organizacja transportu zbiorowego jako zadanie publiczne
- Podstawy prawne organizacji transportu publicznego
- Identyfikacja najważniejszych problemów funkcjonowania transportu zbiorowego w obszarach metropolitalnych
- Organizacja transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Poznańskiej
- Silne i słabe strony transportu w Aglomeracji Poznańskiej

Organizacja transportu zbiorowego jako zadanie publiczne

Zgodnie z art. 16 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, samorządowi terytorialnemu przysługuje istotna część zadań publicznych.

Organizacja transportu publicznego jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 14 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 o samorządzie wojewódzkim samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych. Oznacza to, że **samorząd wojewódzki jest organizatorem transportu na szczeblu regionalnym**

Organizacja transportu zbiorowego jako zadanie publiczne

Zgodnie z art. 4 Ustawy o samorządzie powiatowym, jednym z obowiązków **samorządu powiatowego** jest wykonywanie zadań o charakterze ponadgminnym z zakresu transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Artykuł 7 Ustawy z 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym precyzuje, że do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty. W szczególności zadania własne obejmują sprawy lokalnego transportu zbiorowego.

Organizacja transportu publicznego jest jednym z zadań o charakterze ponadlokalnym.

Podstawy prawne organizacji transportu publicznego

W celu realizacji zadań JST mogą zawierać porozumienia i tworzyć związki

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym

Art. 65. 1. W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z innymi powiatami.

Art. 73. 1. Powiaty mogą zawierać porozumienia w sprawie powierzenia jednemu z nich prowadzenia zadań publicznych.

Ustawa z 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym

Art. 64. 1. W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych gminy mogą tworzyć związki międzygminne.

Art. 74. 1. Gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych.

2. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Podstawy prawne organizacji transportu publicznego

Inne istotne akty prawne:

- 1) Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
- 2) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
- 3) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
- 4) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
- 6) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym

Celem ustawy jest budowa ram przejrzystego i stabilnego systemu transportu publicznego poprzez sformułowanie podstawowych zasad dotyczących jego:

- 1) Organizowania
- 2) Zarządzania
- 3) Finansowania
- 4) Funkcjonowania

Głównym instrumentem planowania rozwoju transportu jest, w świetle ustawy, **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** ("plan transportowy"). Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym

Według art.4 ustawy:

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Operator to samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnikiem jest przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Najważniejsze problemy funkcjonowania transportu publicznego w obszarach metropolitalnych

Brak jednego organizatora transportu publicznego na obszarze metropolitalnym

Brak integracji taryfowo – biletowej pomiędzy przewoźnikami (typy i ceny biletów, harmonizacja tras i rozkładów jazdy, różne regulaminy przewozów oraz ulgi i zwolnienia)

Zróżnicowany standard przewozów, wynikający z różnego stopnia finansowania usług przewozowych

Brak aktów prawnych regulujących funkcjonowanie transportu publicznego w aglomeracjach (np. porozumień transportowych dotyczących niektórych lokalnych linii komunikacyjnych pomiędzy gminami)

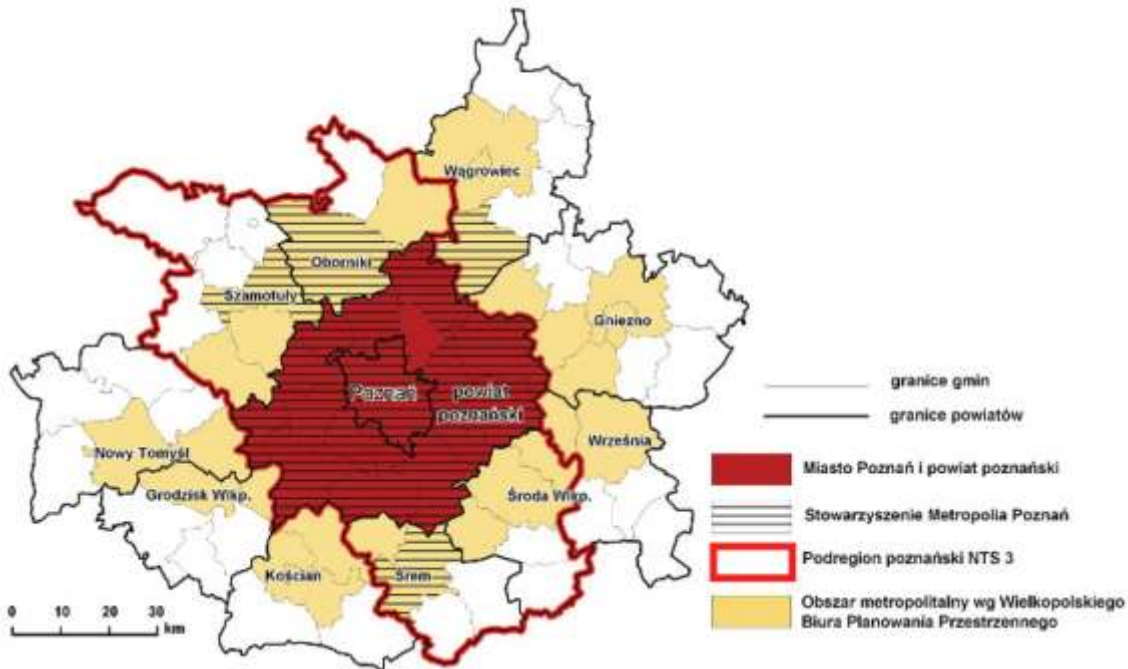
Najważniejsze problemy funkcjonowania transportu publicznego w obszarach metropolitalnych

- Ograniczony wpływ samorządów lokalnych na organizację i funkcjonowanie kolejowych przewozów aglomeracyjnych (kompetencja zastrzeżona dla samorządu wojewódzkiego)
- Brak dokumentów planistycznych w zakresie transportu zbiorowego w gminach i obszarach metropolitalnych
- Brak aktualnych danych dotyczących ruchu pojazdów oraz wyników badań zachowań transportowych na obszarach metropolitalnych



Miasto Poznań i Aglomeracja Poznańska

Dane (2010)	Poznań	Aglomeracja
Powierzchnia [km ²]	262	2162
Liczba ludności	551627	878737
Liczba podmiotów gospodarczych	98092	145287
Stopa bezrobocia	3,6	3,5
Liczba studentów	133640	135062
PKB na osobę	70174	-



Funkcjonowanie transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

Rolę organizatorów transportu na obszarze Aglomeracji Poznańskiej pełnią:

Samorząd wojewódzki – do kompetencji marszałka województwa należy organizowanie przewozów kolejowych i autobusowych o znaczeniu regionalnym. W ramach organizacji transportu obowiązkiem marszałka jest dotowanie przewozów na terenie województwa.

Samorzady gminne – realizują zadania publiczne organizując połączenia autobusowe oraz w przypadku Poznania także tramwajowe.

W chwili obecnej **Starostwo Powiatowe w Poznaniu** nie wykonuje roli organizatora transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji.

Funkcjonowanie transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

Usługi przewozowe dla **Urzędu Marszałkowskiego**

(szczebel regionalny) wykonywane są przez przewoźników kolejowych i autobusowych. Przewoźnikami kolejowymi na obszarze aglomeracji są **Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.**

Na obszarze aglomeracji przewozy oferują również **przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej** (tzw. „PKSy”), wiele z nich realizuje przewozy regionalne i krajowe. Najwięcej połączeń zapewnia PKS Poznań S.A. Na obszarze powiatu zatrzymują się autobusy przedsiębiorstw przewozowych z Głogowa, Gniezna, Gorzowa, Inowrocławia, Kalisza, Leszna, Nowej Soli, Ostrowa Wlkp., Piły, Szczecina, Turku, Wałcza, Włocławka, Wołowa, Zgorzelca, Zielonej Góry, Żar, a także pojazdy Krajowej Spółdzielni Komunikacyjnej w Poznaniu.

Funkcjonowanie transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

Zasadniczą rolę w funkcjonowaniu transportu na obszarze aglomeracji odgrywają **przewoźnicy gminni**. Oferują oni połączenia autobusowe oraz w przypadku Poznania także tramwajowe. W powiecie poznańskim usługi przewozowe wykonywane są w większości przypadków przez **spółki gminne** oraz rzadziej przez **prywatnych przewoźników** (wyłonionych w procedurze przetargowej) lub **gminne zakłady budżetowe**.

Łącznie 14 gmin aglomeracji oraz Miasto Poznań organizuje lub zleca organizację zbiorowej komunikacji publicznej. Przewozy realizowane są przez 12 przewoźników świadczących usługi na rzecz gmin na podstawie stosownych umów. We wszystkich 10 gminach bezpośrednio sąsiadujących z Poznaniem funkcjonują systemy lokalnego transportu zbiorowego.

Integracja transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

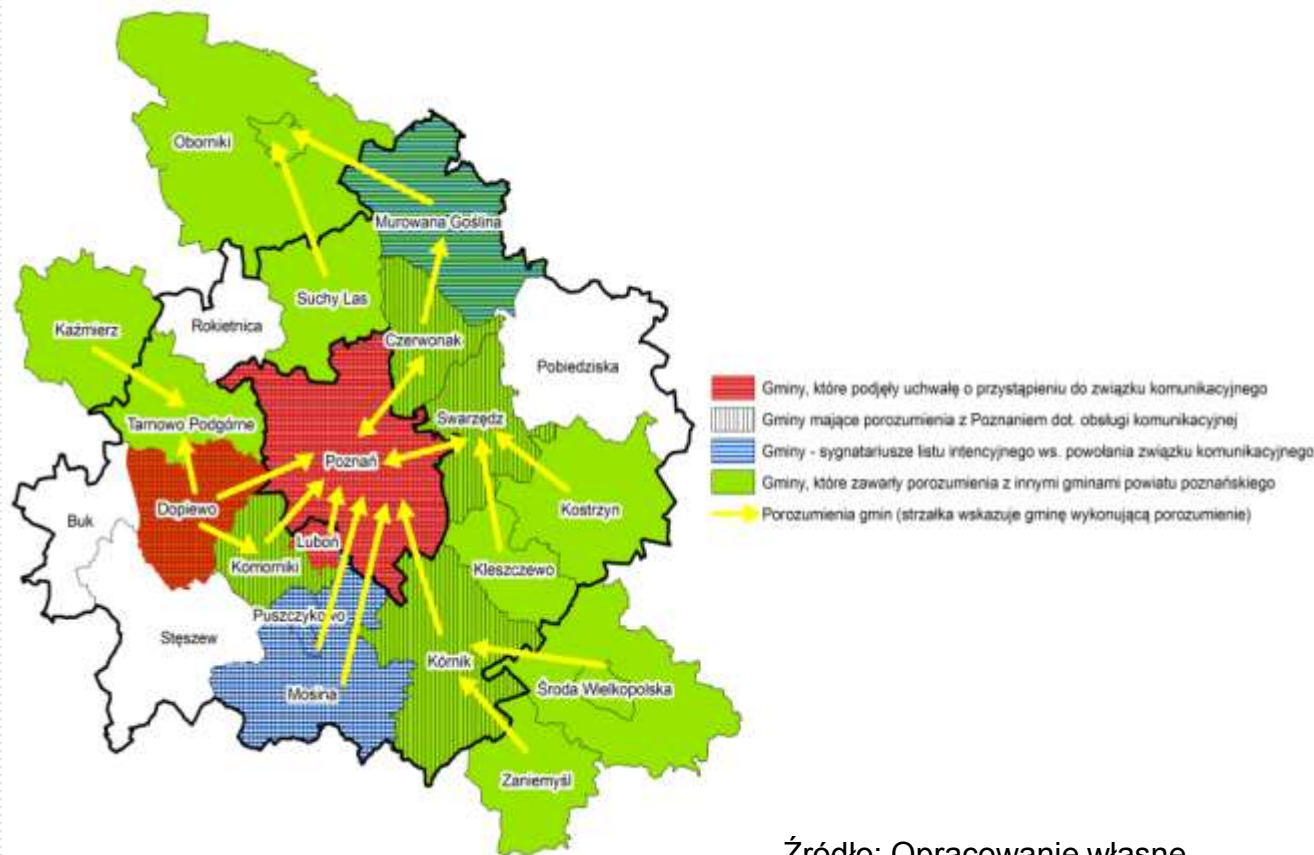
Obecny system funkcjonowania komunikacji gminnej istnieje od początku lat 90`, kiedy to MPK Poznań przestało obsługiwać większość linii podmiejskich.

Najważniejszym zadaniem przed jakim stoją obecnie samorzady aglomeracji jest stworzenie spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego, który będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe mieszkańców i będzie dla nich przejrzysty i przyjazny.

W drodze uzgodnień pomiędzy samorządami zdecydowano, że w **pierwszym etapie proces integracji transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej opierać się będzie na porozumieniach międzygminnych**. W perspektywie, **kolejnym krokiem ma być utworzenie przez zainteresowane gminy związku komunikacyjnego aglomeracji poznańskiej**, który przejąłby od gmin go tworzących wszystkie zadania związane z organizacją lokalnego transportu zbiorowego

Integracja transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

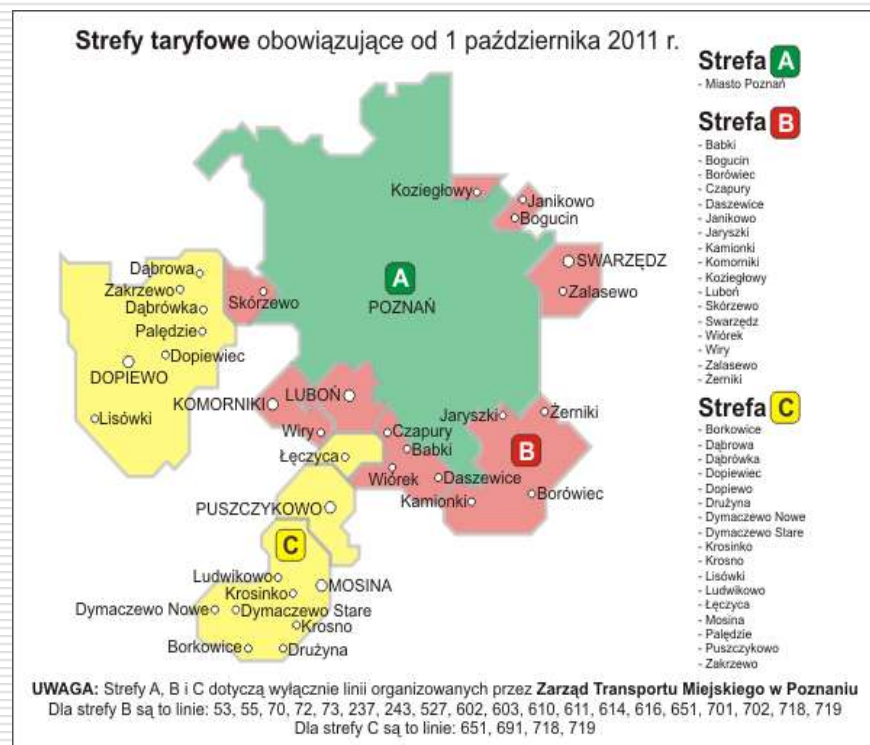
Obecnie na obszarze aglomeracji funkcjonuje **20 dwustronnych porozumień międzygminnych** w których co najmniej jeden z sygnatariuszy jest członkiem Stowarzyszenia Metropolia Poznań*.



Źródło: Opracowanie własne

Integracja transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

Największe znacznie z punktu widzenia funkcjonowania transportu zbiorowego w aglomeracji mają porozumienia komunikacyjne Poznania i gmin ościennych. **W ramach porozumień z miastem Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu uruchamia na obszarze aglomeracji 20 linii komunikacyjnych wykraczających poza Poznań.** W 2010 r. wprowadzono w życie tzw. **taryfę aglomeracyjną**, która zakłada podział aglomeracji poznańskiej na 3 strefy taryfowe obejmujące obszar Poznania i Powiatu Poznańskiego.



Źródło: ZTM Poznań

Integracja transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

W najbliższej przyszłości ZTM planuje następujące działania związane z integracją systemów transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej :

- 1) Włączanie kolejnych linii podmiejskich do sieci ZTM w Poznaniu poprzez zawieranie porozumień międzygminnych,
- 2) Wydłużanie linii miejskich do pobliskich miejscowości w ramach porozumień międzygminnych,
- 3) Rozwijanie projektu Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej,
- 4) Wspólny system informacji pasażerskiej dla komunikacji miejskiej i przewoźników gminnych,
- 5) Reorganizację linii autobusowych i rozkładów jazdy na trasach wspólnych dla linii miejskich i podmiejskich.
- 6) Współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego oraz Przewozami Regionalnymi dotyczącą wprowadzenia wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską,

Integracja transportu publicznego w Aglomeracji Poznańskiej

9 grudnia 2012 do sprzedaży trafi “**bilet zintegrowany**” obowiązujący na liniach obsługiwanych przez Przewozy Regionalne i Koleje Wielkopolskie oraz poznańską komunikację miejską. Na razie zasięg przestrzenny oferty obejmie tylko miejscowości położone w promieniu **30 km od Poznania**

Bilet będzie dostępny w trzech strefach:

Strefa A to sam obszar Poznania

Strefa B obejmuje zasięgiem graniczące z Poznaniem miejscowości.

Zasięg **Strefy C** prezentuje schemat



Źródło: Gazeta.pl

Transport publiczny w Aglomeracji Poznańskiej – SILNE STRONY

- 1) Zawiązanie Związku Międzygminnego TAP przez Poznań, Luboń i Dopiewo
- 2) Podpisanie listów intencyjnych przez kolejne 3 gminy ościennych w sprawie wejścia do związku komunikacyjnego
- 3) Integracja komunikacji publicznej Poznania i Lubonia
- 4) Włączenie niektórych linii podmiejskich do systemu transportu publicznego Poznania (ZTM) na podstawie porozumień międzygminnych
- 5) Aktywna rola gmin strefy podmiejskiej Poznania (pierwszy pierścień) w organizacji transportu publicznego na terenie aglomeracji
- 6) Początki organizacji kolei metropolitalnej (sieci łączące aglomeracje)
- 7) Rozszerzenie systemu taryfowo-biletowego ZTM o bilety zintegrowane z koleją regionalną

Transport publiczny w Aglomeracji Poznańskiej – SŁABE STRONY

- 1) Brak jednego organizatora transportu publicznego na obszarze całej Aglomeracji Poznańskiej (14+1)
- 2) Brak integracji taryfowo – biletowej pomiędzy przewoźnikami
- 3) Brak porozumień transportowych dotyczących niektórych lokalnych linii komunikacyjnych pomiędzy gminami (np. Poznań – Tarnowo Podgórne, Poznań – Suchy Las)
- 4) Funkcjonowanie tzw. „porozumień odwrotnych” (miedzy Poznaniem a Swarzędzem i Czerwonakiem), utrzymujących dotychczasowe rozdrobnienie organizacyjne transportu w aglomeracji na niektórych liniach)
- 5) Trudności z wprowadzeniem biletu zintegrowanego

Dziękuję za uwagę !

Tunel Franowo



Źródło: <http://autobusczerwony.blox.pl>