MIESZKAJĄ BLISKO DUŻYCH MIAST, A MAJĄ DALEKO DO PRZYSTANKU.
TRANSPORT PUBLICZNY W MIEJSKICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Odległy przystanek, konieczność przesiadki i  kasowanie dodatkowych biletów wraz przekroczeniem granicy gminy. Tak wygląda komunikacja publiczna w wielu samorządach otaczających miasta wojewódzkie. Badacze z Instytutu Rozwoju Miast sprawdzili dostępność oraz integracje transportu publicznego w miejskich obszarach funkcjonalnych.**

* **W gminach sąsiadującymi z miastami wojewódzkimi średnia odległość do przystanku wynosi ponad 2 km.**
* **Ośrodek wrocławski i poznański posiadają najbardziej zintegrowany transport publiczny.**
* **Częstotliwość komunikacji publicznej w wielu gminach jest niewystarczający, aby była konkurencyjna względem podróży samochodem.**

Trzeci ,,Raport o stanie polskich miast” poświęcony został zarządzaniu i współpracy w miejskich obszarach funkcjonalnych. Jego istotna część dotyczy transportu publicznego – jego dostępności i integracji. Niestety wnioski z raportu są mało optymistyczne. Pomimo, że między miastami centralnymi a okolicznymi gminami istnieją liczne powiązania, np. wynikające z migracji wahadłowych, czyli np. dojazdów do pracy, to wiele samorządów będących w zasięgu funkcjonalnych powiązań nie posiada bezpośrednich połączeń komunikacją publiczną z miastem wojewódzkim. Nawet jeśli mają, to jak zwracają uwagę autorzy, częstotliwość i czas podróży nie zachęca do przesiadki z własnego samochodu. Życie podróżnych utrudnia również brak pełnej integracji usług transportowych. Mieszkańcy mogą liczyć jednak na zmiany. W ostatnich latach przybywa inicjatyw podjętych przez samorządy w celu poprawy tego stanu rzeczy. Wzorem może być Poznań, który m.in. ma połączenia komunikacją publiczną ze wszystkimi okolicznymi gminami tworzącymi tamtejszy Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF).

**Odległe przystanki**

Przeprowadzone badania wskazują, że w zasięgu pieszego dostępu do zbiorowego transportu publicznego, czyli przyjętym przez zespół Instytutu Rozwoju Miast dystansie 640 m do przystanku autobusowego lub tramwajowego i 960 m dla przystanku kolejowego, zamieszkuje nieco ponad połowa ludności w strefach zewnętrznych MOF-ów ośrodków wojewódzkich. **Średnia odległość do przystanku wynosi natomiast ponad 2 km.**

Zdecydowanie najlepszą dostępnością do przystanków komunikacji zbiorowej cechuje się MOF konurbacji górnośląskiej, Poznania oraz Warszawy. Ponad 60 procent mieszkańców z ich stref zewnętrznych zamieszkuje w zasięgu przyjętego w raporcie pieszego dostępu do przystanków.  W buforze pieszej dostępności zamieszkuje również więcej niż połowa mieszkańców stref zewnętrznych MOF Białegostoku, Łodzi i Szczecina.  W najgorszej sytuacji są mieszkańcy gmin wokół Zielonej Góry. Tam tylko co piąty mieszkaniec znajduje się w akceptowalnym buforze dostępności. Niewiele lepiej wygląda sytuacja mieszkańców strefy zewnętrznej MOF-u Bydgosko-Toruńskiego oraz MOF-u Opola. Tamtejsi mieszkańcy mają przeciętnie ponad 3 km do przystanku.

Zaskoczeniem może być słaba dostępność przystanków w niektórych większych ośrodkach. Poniżej średniej jest MOF Krakowa i Trójmiasta, gdzie w buforze pieszej dostępności mieszka 47% mieszkańców, a w ośrodku wrocławskim – 36%.

**Białystok III Sprawiedliwy**

W ramach raportu zbadano również częstotliwość (par) połączeń z/do rdzenia w ciągu doby w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców. Z największej liczby kursów komunikacji publicznej mogą się cieszyć mieszkańcy konurbacji górnośląskiej (24) oraz ośrodka rzeszowskiego (12). **Jednak przeciętna częstotliwość dla wszystkich MOF-ów wynosi ok. 7 kursów dziennie na tysiąc mieszkańców, co jak podkreślają autorzy nie stanowi dogodnej alternatywy dla podróży samochodem**. Autorzy wyróżniają ośrodek białostocki. Jest on trzeci pod względem średniej liczby połączeń (10). Ale to co czyni go wyjątkowym to fakt, że ilość połączeń jest podobna we wszystkich gminach strefy zewnętrznej MOF-u. Nie ma więc tutaj gmin lepszych i gorszych. Najmniej połączeń komunikacją publiczną jest w MOF-ie Zielonej Góry (1,6), w Lublinie (4,1) i Opolu (4,3).

**Wrocław i Poznań – najbardziej zintegrowani**

Aby transport publiczny był atrakcyjny dla mieszkańców gmin podmiejskich równie ważna jak dostępność jest także integracja taryfowa i występowanie wspólnego przewoźnika na terenie obszaru funkcjonalnego. Tutaj pozytywnie wyróżnia się MOF Wrocławia i Poznania. Przykładowo, mieszkańcy ośrodka wrocławskiego mogą korzystać z biletu aglomeracyjnego obejmującego Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, pociągi REGIO, Przewozy Regionalne i Koleje Dolnośląskie. Ważnym aspektem integracji jest występowanie parkingów typu „park & ride”, zlokalizowanych zarówno w strefie zewnętrznej, jak i w obrębie rdzenia.

W pozostałych obszarach funkcjonalnych głównym problemem jest mała liczba gmin z połączeniami z rdzeniem komunikacją publiczną oraz niewystarczająca integracja organizacyjna, która obejmuje przede wszystkim bilet, przewoźnika oraz synchronizację rozkładów jazdy. W wielu ośrodkach obserwuje istotne zaniedbania w dziedzinie transportu kolejowego. **Średnio zaledwie 45% gmin strefy zewnętrznej ma dostęp do systemu kolei podmiejskiej.**

Pewną rekompensatą jest funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej, która występuje w 11 MOF-ach ośrodków wojewódzkich. Jak zauważają autorzy raportu widać jednak zmiany. Przedstawiciele samorządów lokalnych jak i regionalnych coraz częściej dostrzegają potencjał kolei.

Co ciekawe, stopień integracji transportu w ramach MOF-u jest niezależny od liczby ludności. Mogłoby się wydawać, że im więcej osób mieszka w gminach strefy zewnętrznej w stosunku do mieszkańców miasta centralnego tym determinacja na rzecz integracji transportu będzie większa. Tak nie jednak nie jest. Również liczba gmin podmiejskich nie determinuje intensywności współpracy w temacie transportu. Badacze sugerują więc, że działania mające poprawić integrację transportu publicznego w MOF-ach zależą w dużej mierze od aktywności i świadomości władz samorządu terytorialnego.

Brak woli do współpracy nie jest jedyną przeszkodą na drodze do integracji transportu. Rozwój międzysamorządowych związków komunikacyjnych ograniczony jest licznymi barierami prawnymi. Chodzi np. o brak możliwości ustanowienia formalnej współpracy między różnymi związkami komunalnymi. Życia nie ułatwiają również szczegółowe dyrektywy związane np.
z przepisami dotyczącymi kontraktów tzw. brutto (z określoną stawką za wozokilometr) i netto
(z przewoźnikiem czerpiącym zyski z emisji biletów i z pobierania rekompensaty od organizatora) oraz skomplikowane zasady przyznawania ulg ustawowych i samorządowych. Pomimo tych utrudnień autorzy raportu zachęcają do rozwijania transportu publicznego w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych:

***,,Z uwagi na intensywność i gęstość tych powiązań nie jest możliwe zaspokojenie wszystkich potrzeb, opierając się na transporcie indywidualnym, który generuje szereg bardzo negatywnych zjawisk. Aby jednak skutecznie zachęcić mieszkańców do rezygnacji z transportu indywidualnego, konieczny jest rozwój sprawnego i efektywnego, a nade wszystko zintegrowanego systemu zbiorowego transportu publicznego”.***

|  |
| --- |
| **KONTAKT:** |
| **Karol Janas** Kierownik Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMRedaktor raportu |
| tel.: (+48) 12 634 29 53, wew. 21 e-mail: kjanas@irm.krakow.pl  |