

Jak poprawić usługi transportowe dla lokalnej społeczności

prowadzenie: Piotr Rachwalski

organizator:



FUNDACJA
IM. STEFANA BATOREGO

Masz
Głos

Piotr Rachwalski



Prezes PKS SŁUPSK, ekspert, manager i promotor transportu publicznego – autobusowego i kolejowego. W przeszłości związany jako prezes z NORD EXPRESS i Kolejami Dolnośląskimi. Stworzył Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, zajmujący się wdrażaniem nowoczesnych, alternatywnych i prospołecznych rozwiązań w transporcie oraz kreowaniem świadomości społecznej. Jest inicjatorem i współzałożycielem Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, organizatorem i uczestnikiem wielu konferencji i sympozjów, ekspert, doradca i konsultant (m.in.: doradza w programach transportowych Funduszu Szwajcarskiego).

Transport zbiorowy w Polsce



W naszych rozważaniach skupiamy się głównie na komunikacji regionalnej pozamiejskiej (typu „PKS”).

Kto odpowiada za organizację PTZ w Polsce?



Kto odpowiada za organizację PTZ w Polsce?

- **Za kolej odpowiada minister** (pociągi dalekobieżne) lub **marszałek** (pociągi regionalne);
- za komunikację miejską odpowiadają poszczególni prezydenci i burmistrzowie miast;
- za komunikację pozamiejską, regionalną odpowiadają **wszyscy** (minister, marszałkowie, starostowie, burmistrzowie i wójtowie), czyli.... **nikt**.

Kto odpowiada za organizację PTZ w Polsce?



Burmistrz /wójt odpowiada za komunikację na terenie swojej gminy/miasta.

Starosta odpowiada za komunikację na terenie swego powiatu, między gminami.

Kto odpowiada za organizację PTZ w Polsce?



Marszałek odpowiada za komunikację między powiatami (oraz koleje regionalne).

Minister za komunikację między województwami (i koleje dalekobieżne).

Pokrycie kosztów:

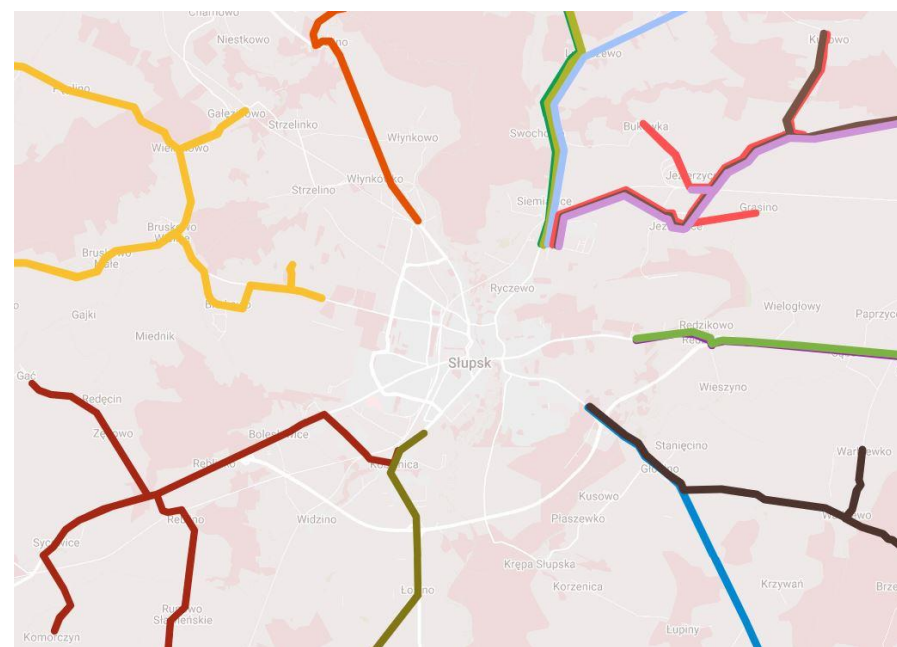
- komunikacja miejska ok. 20-40% z biletów (reszta z dotacji – z budżetu miasta);
- komunikacja kolejowa ok. 40-50% z biletów (reszta z dotacji – fundusze marszałka i ministra);
- komunikacja regionalna autobusowa – 100% z biletów (w tym refundacja ulg a od 3 lat też FRPA).



Zgoda buduje...

Obecnie od 2019 roku regionalne linie autobusowe mogą dostawać dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) w ramach programu wsparcia zwanego PKS PLUS.

Wymaga to jednak współpracy samorządów i podpisania porozumień o współpracy, podjęcia się roli organizatora PTZ a także współfinansowania deficytu. Wszystkie te działania **nie są obligatoryjne**.



...brak zgody powoduje straty i brak transportu publicznego

W ostatnich miesiącach upadło wiele PKS-ów (Wałcz, Radom, a wcześniej Gniezno, Szczecinek, Częstochowa itd.), wiele innych przestało kursować lub wycofało się z obsługi swojego terenu lub ma ofertę tzw. Homeopatyczną
Czasem to konkurencja goni...



...ale głównym konkurentem jest samochód

Klucz do zachowania i rozwoju regionalnych połączeń autobusowych:

Zgoda buduje!



1. **Komunikacja szkolna otwarta**, obsługiwana przez przewoźników wykonujących przewozy regularne
(**plusy**: komunikacja nie wykluczająca nikogo, mniejsze koszty przez dofinansowanie biletów miesięcznych, lepsze wykorzystanie taboru i załogi – możliwość tańszego obsługiwanie terenu).
2. **Korzystanie ze wsparcia środków z funduszu rozwoju połączeń autobusowych** (dopłata do 3,34 zł wozokm o km autobusu z Funduszu zmniejsza koszty).
3. **Współpraca gmin z powiatami** i przewoźnikami (doradztwo i pomoc w organizacji komunikacji szkolnej i otwartej na terenie gminy, docelowo związek komunikacyjny - porozumienie, powierzenie).



Masz
Głos



Nowy tabor klucz do sukcesu:

Standard:

- miejsce na wózek,
- niska podłoga, EURO 6,
- klimatyzacja, ładowarki USB,
- wygodne fotele, wyświetlacze.

Likwidator wykluczenia

- Ekonomiczny tabor na linie ważne społecznie.

Ludzie kupują oczami



Rynek transportowy w ostatnich 20 latach



Komunikacja miejska



Kolej



Komunikacja regionalna

Dotacja 40-90%

miliony na tabor
zakupy z dofin. UE
gospodarz
umowy wieloletnie

75 mld na tory

dotacje 50-80%
miliardy na tabor
zakupy z dof. UE
gospodarze
umowy wieloletnie

Dotacja 0%

0 zł na tabor
zakaz zakupów z dofinansowaniem
z UE
brak gospodarza
brak dłuższych umów

Mit: transport zbiorowy poza miastami powinien regulować wolny rynek



Falsz i głęboka niesprawiedliwość: obszary wiejskie są biedniejsze, mają większe odległości (mniejsza gęstość zaludnienia - większe koszty), mniejsze potoki (mniej ludzi - mniejsze przychody) a to właśnie regionalne przewozy autobusowe jako jedyne z całego rynku były pozbawione dofinansowania i organizatora (gospodarza).

Mit: refundacja ulg ustawowych to de facto dotacja



Nieprawda: to zwrot kosztów normalnego biletu, należy się i wspiera tych co wożą dużo (mają dużo refundacji), nie pomaga na ważnych społecznie, ale niedochodowych liniach.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych tzw. PKS PLUS

Założenia:

- Tylko nowe linie.
- **Dystrybutor środków:** wojewoda,
- musi być **organizator** (operator – przewoźnik nie może aplikować),
- porozumienia lub związki międzygminne,
- dofinansowanie najpierw 1zł /wozokm / 3 zł (od marca 2020),
- w innych regionach wykorzystanie środków w niewielkim procencie.

Wady:

- krótki czas – brak umów wieloletnich (brak możliwości inwestowania w tabor),
- brak kryteriów ilościowych i jakościowych (standardów taboru, liczby kursów etc.),
- brak już środków w niektórych regionach.

FRPA 2022:

POWIAT SŁUPSK: 2 657 660 wozokm (potencjalnie 8 876 000 zł)

URZĄD MARSZ: wozokm (potencjalne zł)

POWIAT SŁAWNO: 138 600 wozokm (potenc. zł)

GMINA POSTOMINO: 154 728 wozokm (potencjalnie 515 244 zł)

Mit: „przecież jeżdżą jakieś busiki”



Standardy!!! Tabor, dostępność, częstotliwość, rozkład jazdy.

Komunikacja ma „wkluczać”, a nie wykluczać

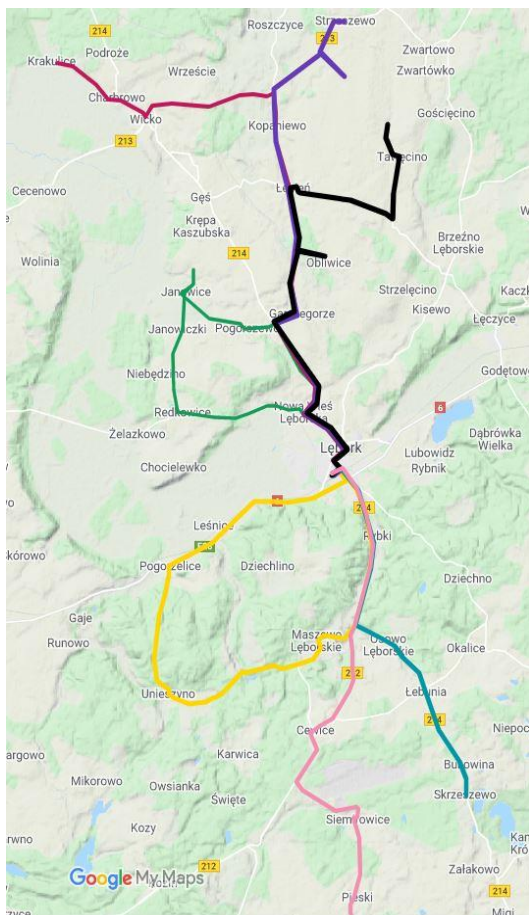


Musi być bezpieczna, czytelna, zrozumiała,
niekomplikowana i nie za droga.

Przyczyny zapaści i złej sytuacji PKS



- COVID spadek przychodów i liczby pasażerów o ok. 80-90%,
- wzrost cen paliwa o 40-50% (wojna, inflacja),
- inflacja – wzrost innych kosztów o ok. 20%,
- brak możliwości przerwania kosztów na pasażerów,
- brak kierowców,
- zobowiązania ratalne 1 504 000 (rata 151 000 zł) US, ZUS,
- inne zobowiązania ok. 1,5 mln zł,
- brak jakichkolwiek tarcz/wsparcia,
- konieczność dużych płatności w I kwartale (podatki, wieczyste, ubezpieczenie etc.).



Najważniejsze trudności związane z organizowaniem sieci połączeń komunikacji zbiorowej na terenie gmin i powiatów to problemy nie finansowe, a mentalne, organizacyjne i kompetencyjne.

Głównym problemem jest brak wiedzy oraz przekonanie samorządowców do tego, żeby się tematem zajęli (nie ma obligatoryjnych obowiązków). Jednak rok wyborczy to paradoksalnie dobry czas na kampanie dotyczące rozwoju połączeń autobusowych.



Ile to kosztuje



Średnia cena za tzw. wozokm to ok. 5,5-7,5 zł.

To koszt paliwa, pracy kierowcy, autobusu, organizacji, tabliczek, przystanków etc. Zależy m.in. od rodzaju i wieku taboru, ale przede wszystkim od liczby wykonywanych wozokm (im więcej tym taniej).

Ile to kosztuje



Głównym kosztem jest koszt pracy kierowcy – obecnie to ok. 300 zł dziennie.

Drugim kosztem są koszty stałe i majątkowe – koszt zakupu autobusu, amortyzacja, koszty biura, serwisu, bazy etc.

Dopiero trzecim kosztem, (ok 25%) jest koszt paliwa.

Zmniejszanie liczby kursów nie prowadzi do oszczędności, tylko pogarsza wyniki - spadają przychody, zmniejsza się atrakcyjność oferty, rosną koszty stałe w przeliczeniu na wozokm, a jedyną oszczędnością to paliwo.

Standardy jakościowe i ilościowe



- Przyjmuje się że minimalna liczba połączeń na terenach wiejskich to 7-8 par w dobie w dni robocze, 4-5 par w weekendy. Tylko tyle jest w stanie zaspokoić podstawowe potrzeby.

Optymalna liczba połączeń to ok. 12 -14, czyli co godzinę od rana do wieczora, co pół godziny w szczytach.

Linie komunikacyjne z 2 parami połączeń (rano i po południu) to żadna oferta.

Przychody, czyli łyk ekonomii



- Wpływy z biletów ok. 2-3 zł/km,
- refundacja ulg ustawowych ok. 1 zł/km,
- dopłata z FRPA MAX 3,34 zł/km,
- ew. inne (reklama etc.) – pomijalne.

Nie ma sensu robić linii z przychodami z biletów poniżej 2 zł (wtedy inne rozwiązania).

Ucieczka do przodu: WYSOKI STANDARD

Ustalenie i wdrożenie standardu jakości usług i taboru do obsługi linii to nie kaprys a konieczność.

- numeracja linii (**wszędzie** - tabliczki, Internet, autobusy etc.),
- promocja (ulotki z rozkładami jazdy, akcje promocyjne etc.),
- jasna czytelna prosta taryfa i oferta.

Docelowy standard taboru:

- autobusy wyłącznie niskowejściowe /niskopodłogowe,
- z miejscem na wózek /bagaż,
- minimum 3 wyświetlacze zewnętrzne elektroniczne w każdym pojeździe,
- GPS – lokalizacja w czasie rzeczywistym, WIFI,

Ucieczka do przodu: WYSOKI STANDARD

- monitoring (także on-line – jakość /skargi/, bezpieczeństwo),
- w każdym pojeździe **klimatyzacja**,
- wspólne oznaczenie/malowanie,
- poprawa wyglądu zewnętrznego i wewnątrz (tapicerka, wymiana foteli etc.),
- EURO 5 i nowsze (ekologia).



Standardy oferty (docelowe)

- Cykliczny – stałoodstępowy rozkład jazdy (takt) – w miarę możliwości, stałe końcówki minut,
- uproszczenie legendy (obsługa cały rok),
- określenie minimalnego standardu obsługi linii PTZ (8 par w dni robocze, po 2-3 w weekendy, cały rok),
- aplikacja i www z lokalizacją on-line (GPS) – info na telefonie za ile minut będzie autobus na przystanku (czas rzeczywisty),
- proste i czytelne rozkłady w Internecie i na telefonach,
- nowe wzory tabliczek z rozkładami, nowe podstawy i tablice na przystankach.



Podsumowanie



- W transporcie najważniejsza jest oferta (rozkład, częstotliwość etc.).
- *Gros* kosztów to koszty stałe.
- Trzeba jeździć dużo by było tanio i efektywnie.
- PKS nie utrzyma się sam jak w poprzednich latach.

Głównym konkurentem jest nie inny przewoźnik czy inny środek transportu zbiorowego, a samochód.

**Transport zbiorowy to usługa publiczna,
powszechna, cywilizacyjna, a nie kaprys,
czy wymysł.**

Walcz o swoje prawo do transportu.



Dziękujemy!

www.maszglos.pl

<https://www.facebook.com/maszglos/>

**Masz
Głos**