

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce

Plan for sustainable development of collective public transport as a tool to shape the passenger transport market in Poland



**Małgorzata Klaudia
Kozłowska**

Magister, adwokat

Doktorantka w Zakładzie Prawa
Administracyjnego Wydziału
Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytetu Wrocławskiego

m.kozlowska86@wp.pl

Streszczenie: Zbiorowy transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia jako czynnik równoważący funkcjonowanie różnych środków przewozowych. Publiczny transport zbiorowy może być realizowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym i transporcie kolejowym, transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej. Instrumentem, za pomocą którego kształtuje się na danym terenie sposób wykonywania publicznego transportu zbiorowego jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego. Określa on zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym przez co postrzegany jest jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce.

Słowa kluczowe: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; Plan transportowy; Publiczny transport zbiorowy

Abstract: A collective public transport becomes increasingly important as a factor in balancing the functioning of the various means of transport. The public transport can be carried out on Polish territory and in border areas, in road and rail transport, maritime transport and inland waterway. A plan for sustainable development of collective public transport is an instrument which determine a way how to perform a public transport in a certain area. A transport plan is an act of local law. It determines the rules of organization, operation and financing of regular passenger transport in the public transport by which is regarded as a tool to shape the passenger transport market in Poland

Keywords: Plan for sustainable development of collective public transport; Transport plan; Collective public transport

Transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, albowiem mobilność jest niezwykle ważna dla funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować. Mobilność stanowi część codziennej aktywności człowieka związanej z wyborem celu, czasu i trasy podróży, a jeszcze szerzej z dokonaniem „wyborów życiowych” powiązanych z podróżowaniem (miejsce pracy, zamieszkania, fakt założenia rodziny). Mobilność, na którą niebagatelny wpływ ma sposób organizacji transportu, to zachowania podlegające świadomemu kształtowaniu – zarówno przez uczestnika ruchu (osoby wykonującej podróż), jak i przez „elementy zewnętrzne” – zarządzających transportem (w tym infrastrukturą), zarządzających danym obszarem i innych uczestników (użytkowników) systemu transportu. [1]

Efektywny zbiorowy transport publiczny jest warunkiem koniecznym do zachowania dobrobytu danego regionu. Jest on bowiem kluczem do zmniejszenia zatłoczenia dróg, ograniczenia emisji spalin, tworzenia nowych miejsc pracy oraz przyspieszenia wzrostu gospodarczego. [2]

Od 7 lat w Polsce organy władzy samorządowej opracowują podstawowe zasady i plany dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego na danym obszarze. Działania takie można nazwać polityką transportową regionu: miasta, gminy, powiatu, województwa, która stanowi istotny obszar polityki gospodarczej państwa.

Narzędziem pomagającym zaprojektować sprawnie działający transport publiczny w regionie, odpowiadający oczekiwaniom danej społeczności lokalnej, a nadto uwzględniającym potrzebę zintegrowania środków lo-

komocji, ich modernizacji i rozbudowy jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan, aby był postrzegany jako efektywny instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce, musi uwzględniać wszystkie niezbędne, narzucone przez ustawę elementy w odniesieniu do potrzeb lokalnych. Jak zauważa bowiem M. Kruszyna od jakości tych dokumentów zależą losy komunikacji publicznej [3], a co za tym idzie polityka mikroekonomiczna regionu, rozwój terenów zurbanizowanych, a nadto szeroko rozumiana polityka gospodarcza państwa.

W artykule zaprezentowane zostało czym jest zbiorowy transport publiczny i dlaczego należy dążyć do jego zrównoważonego rozwoju, jak również scharakteryzowano narzędzie, za pomocą którego kształtowana jest polityka transportowa regionu.

Znaczenie zbiorowego transportu publicznego

Zbiorowy transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia jako czynnik równoważący funkcjonowanie różnych środków przewozowych, a nadto stanowi on znaczące zagadnienie gospodarcze, ekonomiczne, społeczne i ekologiczne. „W funkcjonowaniu miast i regionów wypełnia zarówno rolę socjalną (daje możliwość przemieszczania się osobom nie mającym dostępu do innych form transportu), jak i rolę kształtowania zachowań transportowych w kierunku ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza problemu funkcjonalne i ekologiczne” [4].

W Polsce zbiorowy transport publiczny i jego rozwój powinny być ponadto postrzegane jako rozwiązanie, które mogłoby przeciwdziałać zwiększającemu się zatłoczeniu dróg. Należy bowiem zauważyć, że wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje zatory mające niepożądane skutki takie, jak: wydłużanie czasu podróży, zanieczyszczenie powietrza, wzrost liczby wypadków drogowych, zmiany klimatu. Z przeprowadzonych w 2016 r. badań przez firmę TomTom - znaną z systemów nawigacji samochodowej - wynika, że spośród 390 miast z sześciu kontynentów, aż 12 Polskich miast: Łódź, Lublin, Kraków, Warszawa, Wrocław, Poznań, Bydgoszcz, Trójmiasto, Szczecin, Białystok, Bielsko – Biala i Katowice zostało zakwalifikowanych do jednych z najbardziej zakorkowanych aglomeracji na świecie (rys. 1).

W świetle wyżej przedstawionych danych postuluje się, że „powinno się wykorzystywać wszelkie możliwości mające na celu przeciwdziała-

nie zwiększającemu się zatłoczeniu dróg, które powstaje m.in. w wyniku rezygnacji pasażerów z przejazdów środkami komunikacji zbiorowej na rzecz przejazdów samochodami osobowymi. Jedną z takich możliwości jest sprawny i efektywny transport publiczny, zapewniający dostęp dla każdego podróżnego do transportu publicznego, stanowiącego alternatywę dla motoryzacji indywidualnej” [4]. Transport publiczny, aby mógł skutecznie przyciągać podróżnych wybierających dotychczas transport niepubliczny oraz transport prywatny powinien być względem nich konkurencyjny. Podstawowymi miernikami oceny konkurencyjności transportu publicznego są: czas podróży, koszt przejazdu i jakość usługi przewozowej. Nadto, powinien on uwzględniać oczekiwania danej społeczności lokalnej (gminy, powiatu, województwa) dotyczące zagwarantowania dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zapewnienia dywersyfikacji w zakresie wyboru środka lokomocji, jak również oddania do użytku pojazdów sprawnych technicznie i wyposażonych w urządzenia ułatwiające podróż.

Co więcej, zrównoważony rozwój zbiorowego transportu publicznego i jego zintegrowanie, poprzez ujednoczenie systemów taryfowo – biletowych oraz stworzenie sieci sprawnie funkcjonujących węzłów przesiadkowych, stanowi nie tylko remedium na zatłoczenie miast, ale również prowadzi do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne, w tym ograniczenia emisji dwutlenku węgla i hałasu.

Pojęcie publicznego transportu zbiorowego

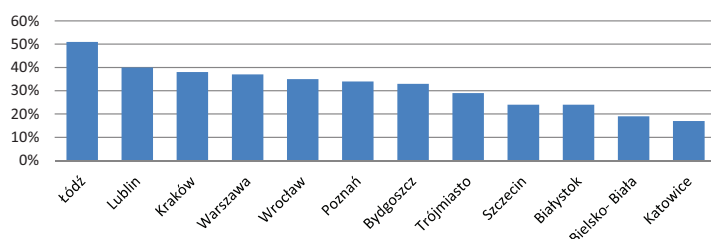
Zgodnie z definicją zawartą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [7] (dalej zwana ustawą) przez publiczny transport zbiorowy należy rozumieć powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy).

Z ustawowej definicji jednoznacznie wynika, że aby dany przewóz mógł być zakwalifikowany jako mieszczący się w ramach transportu publicznego muszą zostać spełnione łącznie trzy przesłanki, a mianowicie musi on być:

- 1) powszechnie dostępny, co oznacza że każda osoba powinna móc z danego środka komunikacji skorzystać, pod warunkiem spełnienia warunków zawartych w regulaminie przewozu,
- 2) regularnie wykonywany, a zatem przewóz powinien odbywać się w z góry określonych i stałych odstępach czasu podanych w ogólnodostępnym rozkładzie jazdy,
- 3) realizowany po określonej linii lub sieci komunikacyjnej, a co za tym idzie przewoźnik musi mieć zagwarantowany dostęp do przystanków komunikacyjnych, tj. miejsc przeznaczonych do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, oznaczonych zgodnie z przepisami.

Tym samym, zbiorowym transportem publicznym nie będzie można nazwać takich przewozów jak przewozy pracowników organizowane przez zakłady pracy, przewozy turystyczne czy też przewozy wykonywane taksówkami, ani transportu prywatnymi samochodami osobowymi.

Publiczny transport zbiorowy może być realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, mor-



1. Poziom zatłoczenia wybranych, największych polskich miast oceniony przez TomTom „pod względem różnicy w czasie przejazdu samochodem w tzw. warunkach Free Flow (jazda bez zatłoczenia) oraz rzeczywistego, uwzględniającego aktualne warunki jazdy na drogach lokalnych, wyjazdowych oraz autostradach” [5]. Źródło: TomTom Traffic Index 2016 [6]

skim oraz w żegludze śródlądowej (art. 1 ust. 1 ustawy). Jego organizatorem, a zatem podmiotem zapewniającym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu (art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy). Z kolei wykonawcą usługi przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego może być zarówno podmiot publiczny jak i prywatny, czyli samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie (art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy).

Plan transportowy

Instrumentem, za pomocą którego kształtuje się na danym terenie sposób wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz rynek przewozów pasażerskich i zarządza nim, a co za tym idzie kreuje atrakcyjność komunikacji zbiorowej, jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej zwany planem transportowym).

Plan transportowy jest aktem prawa miejscowego (art. 9 ust. 3 ustawy) o charakterze strategicznym i wdrożeniowym, uchwalanym przez organ stanowiący danej jednostki samorządu terytorialnego, określającym zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Akt ten reguluje sferę praw i obowiązków obywateli oraz podmiotów administracyjnych i gospodarczych, zaangażowanych w realizację przewozów użyteczności publicznej objętych planem. Stanowi on ramę prawną i merytoryczną dla zarządzania funkcjonowaniem i rozwojem transportu zbiorowego na terenie jednostki samorządu terytorialnego. Podstawą prawną do wydania planu transportowego jest ustawa – art. 9 oraz rozporządzenie w sprawie szczegółowego

zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej zwane rozporządzeniem) [8]. Zgodnie z przywołanym artykułem ustawy opracowanie przez organizatora transportu publicznego planu transportowego może mieć charakter obligatoryjny lub fakultatywny. „Obowiązkiem opracowania planu transportowego mają wszystkie urzędy marszałkowskie, jeżeli planują organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W przypadku pozostałych jednostek samorządu terytorialnego (gmina, powiat) lub ich związków (związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo – gminny, związek metropolitalny), obligatoryjność opracowania planu transportowego dotyczy sytuacji, gdy jednostki te:

- a) planują organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w gminnych lub powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) są zamieszkałe przez odpowiednią liczbę mieszkańców (gmina co najmniej 50 tys., porozumienie gmin co najmniej 80 tys., związek międzygminny co najmniej 80 tys., powiat co najmniej 80 tys., porozumienie powiatów co najmniej 120 tys., związek powiatów co najmniej 120 tys. mieszkańców)” [4].

Plan transportowy może być opracowany przez danego organizatora publicznego transportu zbiorowego fakultatywnie na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców.

Dokument ten ma charakter średnioterminowy i obowiązuje, w zależności od przyjętych przez operatora założeń, od 10 do 12 lat. Koszty sporządzenia planu transportowego ponosi operator zbiorowego transportu publicznego. Plan transportowy powinien obejmować całość usług publicznego transportu zbiorowego, a zatem usługi użyteczności publicznej i usługi komercyjne, przy czym w części decyzyjnej dotyczy tylko usług zamawianych przez samorząd lokalny, jako usług o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie zauważyć należy, że plan transportowy nie reguluje usług komercyjnych w zakresie ustala-

nia tras i zasad ich obsługi, ponieważ należy to do domeny wolnej działalności rynkowej, przy czym powinien on uwzględniać sposób oddziaływania na transport publiczny usług komercyjnych i tych o charakterze użyteczności publicznej.

Plan transportowy jako instrument kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce

Zgodnie z przepisami ustawy na organizatorze publicznego transportu zbiorowego spoczywa obowiązek planowania i organizowania transportu oraz zarządzanie nim. Wprowadzenie planu transportowego na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego oraz jego realizowanie i uaktualnianie wpisuje się w zakres zadań polegających na organizowaniu transportu. Powodów, dla których ustawodawca nałożył na jednostki samorządu terytorialnego obowiązek sporządzenia planu transportowego jest co najmniej kilka, a to:

- 1) rosnący udział transportu indywidualnego w transporcie na najbardziej zurbanizowanych i zaludnionych obszarach,
- 2) potrzeba zwiększenia efektywności i konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego oraz promowania ekonomicznych środków transportu i usług transportowych,
- 3) potrzeba wykorzystania przestrzeni ulicznej do użyteczności mieszkańców przez tworzenie na nich parkingów i stref pieszych czy rowerowych,
- 4) konieczność ukształtowania spójnego, sprawnego, rozbudowanego i zdywersyfikowanego rynku przewozów pasażerskich,
- 5) promowanie zbiorowego przewozu osób,
- 6) poprawa bezpieczeństwa podróży,
- 7) integracja systemu autostrad i ulic przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów budowy i utrzymania infrastruktury transportowej [9].

Aby móc osiągać powyższe cele i zadośćuczynić wymienionym potrzebom trzeba dokonać koordynacji i synchronizacji wielu elementów z różnych

obszarów na różnych szczeblach, czemu właśnie ma służyć plan transportowy będący narzędziem stosowanym do planowania i zarządzania komunikacją publiczną.

Plan transportowy składa się z części tekstowej i graficznej. Powinien on określać w szczególności (art. 12 ust. 1 ustawy):

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

„Katalog części składowych planu transportowego nie jest zamknięty. Dlatego każdy organizator może dodać inne elementy, które na jego terenie działania mogą być konieczne, jak np. granice stref miasta dostępnych

jedynie dla ekologicznych pojazdów transportu publicznego (np. zasilanych biopaliwami) ze względu na potrzeby ochrony środowiska lub zabytków. Ale może też szczegółowo opisać linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy komercyjne. W części tekstowej powinno znaleźć się uzasadnienie do każdego przyjętego rozwiązania” [10].

Określenie sieci komunikacyjnej polega na wskazaniu środków transportu zbiorowego, za pomocą których będzie odbywał się transport publiczny na danym terenie (rys. 2). W tej części planu transportowego organizator może ponadto ustalić, której ze świadczonych usług przewozowych przyznaje priorytet w rozwoju, wyznaczyć węzły przesiadkowe i integracyjne, wytyczyć kluczowe korytarze transportu zbiorowego i wskazać najważniejsze węzły transportowe, powiązać transport zbiorowy z ruchem samochodowym, wyznaczyć obszar, w którym ograniczony zostanie transport indywidualny lub niepubliczny, jak również zakres i etapy rozwoju sieci transportu publicznego zbiorowego.

Drugi z zasadniczych elementów planu transportowego, w części tekstowej zawierający ocenę i prognozę potrzeb przewozowych, zgodnie z §

4 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, powinien uwzględniać lokalizację obiektów użyteczności publicznej, gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym oraz zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Tym samym, organizator publicznego transportu zbiorowego powinien brać pod uwagę nie tylko zrównoważoną politykę inwestycyjną w zakresie rozbudowy i modernizacji taboru, uruchamianie nowych linii przewozu i połączeń, ale również zachodzące na danym terenie zmiany demograficzne i ekonomiczne. Ocena trendów demograficznych obejmuje główne czynniki potencjału ruchowego, związane z grupami społecznymi o zbliżonych zachowaniach komunikacyjnych, po to aby transport publiczny dostosowany był do potrzeb osób o zróżnicowanej strukturze wiekowej oraz osób niepełnosprawnych

Organizator w planie transportowym powinien zawrzeć dane dotyczące przewidywanego finansowania usług przewozowych, a w szczególności informacje o źródłach i formach finansowania publicznego transportu zbiorowego (§ 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia). Aby transport publiczny był alternatywą dla transportu indywidualnego i niepublicznego powinien być dla podróżnych atrakcyjny finansowo. Środki przeznaczone na finansowanie transportu publicznego nie powinny pochodzić wyłącznie z kwot uzyskanych ze sprzedaży biletów, ani z podwyżek cen za nie. Zwiększenie pracy przewozowej pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowa nowych linii komunikacyjnych oraz zakup taborów powinno być również finansowane z dopłat jednostki samorządu terytorialnego do wpływów z biletów [11].

Plan transportowy ma stanowić ponadto narzędzie prawne, które poza kształtowaniem rynku przewozów pasażerskich w Polsce, zwiększyłoby efektywność publicznego transportu zbiorowego oraz wprowadziło rozwiązania, które zwiększyłyby atrakcyjność tego transportu i jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego i niepublicznego.

Rysunek 2: Schemat funkcjonalny planowanej sieci dla 2022 r.



2. Przykładowy schemat funkcjonalny planowanej sieci publicznego transportu zbiorowego na 2022 r. dla Wrocławia z uwzględnieniem środków transportu zbiorowego, za pomocą których będzie odbywał się transport publiczny na danym terenie. Wśród dominujących środków transportu w korytarzach kolorem czerwonym oznaczono tramwaje istniejące, niebieskim – tramwaje projektowane, fioletowym- autobusy, a zielonym- tramwaje/autobusy.

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Wrocławia- projekt [11].

Osiągnięcie powyższych celów realizuje się poprzez określenie w planie transportowym pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, przewidywanego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera oraz preferencji dotyczącej wyboru rodzaju środków transportu.

Na wybór transportu zbiorowego, jako środka stanowiącego alternatywę dla samochodów osobowych, ma wpływ wiele czynników, jak chociażby: podróż bez przesiadki, niski koszt przejazdu, łatwość zakupu biletu, punktualność kursowania, prędkość i czas przejazdu, dostępność miejsca siedzącego oraz specjalne wymogi dostępności dla osób niepełnosprawnych, dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów, stabilność rozkładów jazdy, dostępność informacji, dobra dostępność do przystanków, ochrona przed niedogodnymi warunkami oczekiwania na pojazd, kultura obsługi i przyjazność dla środowiska [11]. Jednocześnie, w ocenie ustawodawcy głównymi czynnikami wpływającymi na atrakcyjność transportu publicznego jest czas podróży, konkurencyjne koszty przejazdów i komfort podróżowania. „Czas podróży można regulować m.in. przez odpowiednią organizację ruchu preferującą pojazdy wykonujące przewóz o charakterze użyteczności publicznej, a także przez integrację różnych systemów transportu. Konkurencyjne koszty przejazdu można osiągnąć przez stosowanie odpowiednich cen i taryf usług przewozowych, a koszty eksploatacyjne współfinansować środkami publicznymi. Odpowiadający potrzebom i oczekiwaniom podróżnych komfort podróżowania można zapewnić przez nowoczesne pojazdy, łatwy dostęp do infrastruktury transportowej oraz przyjazne systemy informacji” [12].

Poza częścią opisową plan transportowy powinien zawierać część graficzną - rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej (§ 5 ust. 1 rozporządzenia). Rysunek powinien zawierać w szczególności określenie skali rysunku w formie lic-

bowej i liniowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym, objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli oraz oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym (§ 5 ust. 2 rozporządzenia).

Podsumowanie

Obowiązek uchwalenia przez jednostki samorządu terytorialnego planu transportowego został po raz pierwszy w prawie polskim wprowadzony w drodze ustawy, która zaczęła obowiązywać od 01.03.2011 r. Przed wejściem w życie ustawy niektóre jednostki samorządowe przygotowywały dokumenty spełniające przybliżone funkcje do planu transportowego, przy czym opracowywano je dobrowolnie. Dokumenty te nie miały statusu prawa miejscowego, chociaż pod względem zakresu i metodologii opracowania wykazywały duże podobieństwa do planu transportowego.

Na świecie i na terytorium Unii Europejskiej „od wielu lat organy władzy rządowej i samorządowej poszczególnych krajów i ich związków opracowują podstawowe zasady funkcjonowania transportu oraz dokumenty prawne (ustawy, dyrektywy, rozporządzenia) wdrażając te zasady w gospodarce i życiu społecznym” [9]. Opracowanie planu transportowego, jako dokumentu polityki transportowej na danym terytorium, ma prowadzić do zastąpienia transportu samochodowego bardziej przyjaznymi środowisku rodzajami i formami transportu oraz do ukształtowania rynku przewozów pasażerskich na określonym obszarze. Osiągnięty przy pomocy planu transportowego zrównoważony system transportowy stanowi mechanizm napędzający gospodarkę, wpływa na ochronę środowiska oraz zmniejszenie zatłoczenia w miastach.

Obecnie żaden plan transportowy na szczeblu wojewódzkim nie spełnia wszystkich wymogów ustawowych wymienionych w art. 12 ustawy i rozporządzeniu (rys. 3). Władze wszystkich województw samorządowych bez

trudu poradziły sobie ze wskazaniem linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonanie przewozów użyteczności publicznej – kolejowych oraz z określeniem standardu przewozów i jakości usług przewozowych. Za zadowalające należy uznać określenie w planach transportowych kwestii dotyczących wskazania linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonanie przewozów użyteczności publicznej – autobusowych, oceny potrzeb przewozowych, przedstawienia gęstości zaludnienia obszaru objętego planem, określenie źródeł finansowania usług przewozowych czy też zasady organizacji przewozów. Jednakże, w większości planów transportowych nie spełniono wymagań dotyczących ustalenia koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, standardów uwzględniających dostęp do komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również nie określono prognozy potrzeb przewozowych. Brak zgodności poszczególnych planów transportowych z wymogami prawa wynika zapewne z kazuistyki tego aktu miejscowego. Wskazuje się bowiem, że plan transportowy powinien ograniczać się do rzeczy bardziej generalnych, takich jak zdiagnozowanie stanu obecnego transportu publicznego, zdefiniowanie problemów, wskazanie kierunków i sposobów rozwiązań zaobserwowanych problemów w transporcie oraz ewentualnych wytycznych. [13].

Mimo występujących w planach transportowych mankamentów, działania samorządów należy ocenić pozytywnie, albowiem dają one opcję wyboru pasażerom charakteru podróży oraz środka transportu, zapewniają komfort i możliwość podróżowania osobom starszym i niepełnosprawnym oraz realizują politykę dbałości o środowisko. Współcześnie oferta transportu zbiorowego skierowana jest zarówno do tych, którzy nie mają dostępu do innych środków transportu – poprawiając ich jakość życia - jak i do osób korzystających z transportu indywidualnego – w celu ograniczenia negatywnych, funkcjonalnych i ekologicznych skutków masowej mo-

toryzacji. [14] Z uwagi na fakt, że plany transportowe są obecnie jedynym efektywnym narzędziem do realizacji polityki zrównoważonego transportu zbiorowego i kształtowania rynku przewozów pasażerskich w Polsce, postuluje się aby były one często aktualizowane, a badania je wspomagające wykonywane w regularnych odstępach czasu, a ich tworzenie promowane wśród podmiotów, które nie są do tego zobligowane pod względem prawnym [15].

Zarządzeniem nr 51 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 3 listopada 2016 r. powołano zespół

do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jedyna z zasadniczych zmian ma dotyczyć planów transportowych. Postuluje się wprowadzenie obowiązku opracowania planu transportowego przez wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego (obecnie obowiązek opracowania planu transportowego nałożony został wyłącznie na podmioty wymienione enumeratywnie w art. 9 ustawy). Ponadto, przewiduje się modyfikację zakresu planu transportowego, w którym ma się znaleźć informacja o potokach pa-

sażerskich na każdej linii komunikacyjnej w ciągu doby oraz poszczególnych dniach tygodnia, natomiast linie pasażerskie mają być ujęte w pakiety obejmujące linie rentowne i nierentowne. [16] Z aprobatą należy przyglądać się proponowanym zmianom dotyczącym planów transportowych. Panuje przekonanie, że plany transportowe są szczególnie efektywne w małych gminach. Dzieje się tak, ponieważ można tam bardzo szczegółowo określić sieć komunikacyjną, rozkład przystanków oraz natężenie ruchu pasażerów. [13] Proponowane zmiany będą nakładać na wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a zatem nie tylko na gminy powyżej 50 000 mieszkańców, obowiązek uchwalenia planu transportowego. Co więcej, uwzględnienie w planie informacji o potokach pasażerskich pozwoli na projektowanie nowych kursów oraz umożliwi racjonalizację godzin odjazdów środków transportu publicznego, przez co przyczyni się do zwiększenia oferty komunikacyjnej dla podróżnych i jeszcze efektywniejszego funkcjonowania planu transportowego w danym regionie. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Kruszyna M., Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności, Przegląd Komunikacyjny 10/2012, s. 34.
- [2] White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, COM(2011) 144 final, Brussels 2011.
- [3] Kruszyna M., Niektóre aspekty nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Przegląd Komunikacyjny 1 - 2/2011, s.60.
- [4] Informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat przygotowań do wdrożenia ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym na posiedzeniu Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 3 grudnia 2014 r., Warszawa 2014, s. 2.
- [5] Łódź najbardziej zakorkowanym miastem w Europie, <http://www.>

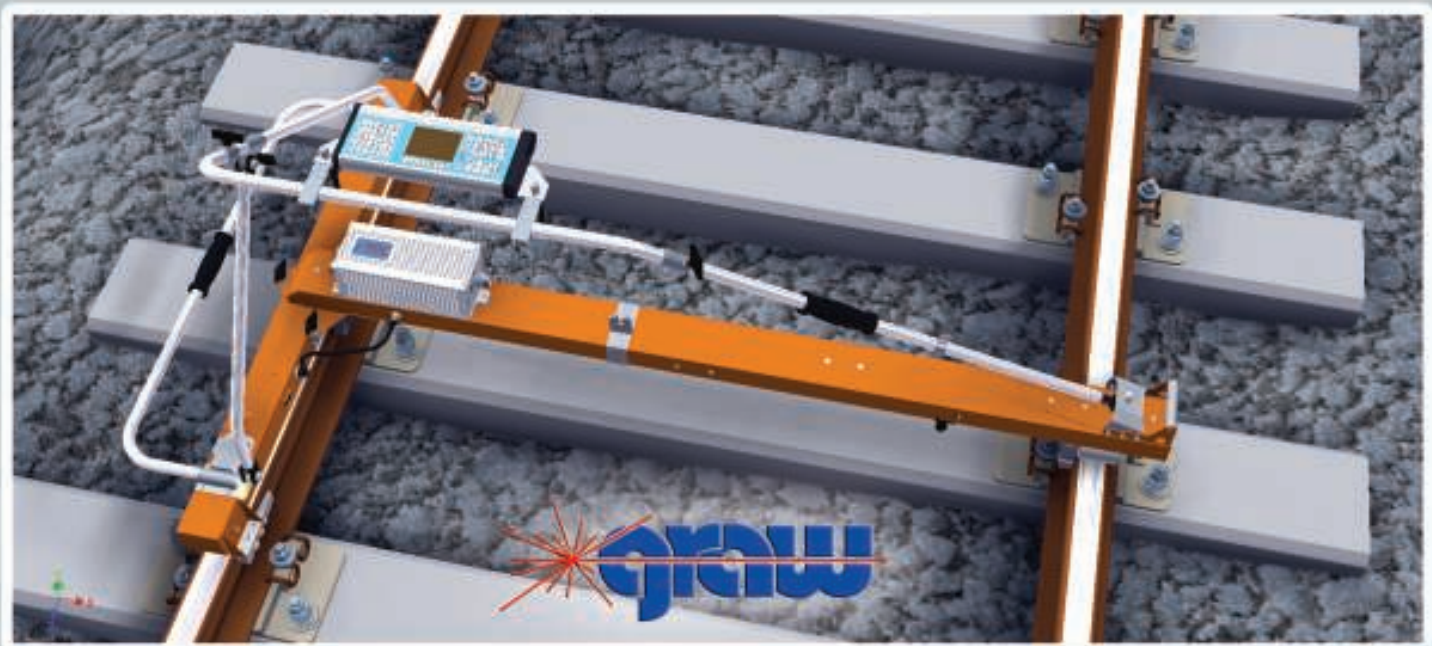
	Dziwów gminie	Kujawsko-Pomorskie	Łódzkie	Łódzkie	Łódzkie	Międzychódzkie	Międzychódzkie	Opatów	Poznańskie	Poznańskie	Poznańskie	Sępólno	Sępólno	Warmińsko-Mazurskie	Warmińsko-Mazurskie	Zachodniopomorskie
Wskazanie linii komunikacyjnych na których planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej - kolejowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Wskazanie linii komunikacyjnych na których planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej - autobusowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ocena potrzeb przewozowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Prognoza potrzeb przewozowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Wskazanie lokalizacji obiektów użyteczności publicznej	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Przedstawienie gettołd załadunku obrotu obrotu planem	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Uwzględnienie w ocenie dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Określenie trybów finansowania usług przewozowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Określenie formy finansowania usług przewozowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Preferencje wyboru rodzajów środków transportowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Propozycje wyboru trybów transportowych uwzględniając istniejącą infrastrukturę transportową	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Zasady organizacji przewozów	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Przewidywany tryb wyboru operatora	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Standardy uwzględniają potrzebę zapewnienia ochrony środowiska naturalnego	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Standardy uwzględniają dostęp do p/tz dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera zapewnia dostęp do informacji w zakresie																
- godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- obowiązujących cen biletów	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- obowiązujących umówień do umówień projektów środkami publicznego transportu zbiorowego	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- węzłów przesiadkowych	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
- regularności przewozu p/tz	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Warunki realizacji p/tz	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

3. Zgodność poszczególnych planów transportowych szczebla wojewódzkiego z wymogami prawa, gdzie + oznacza spełnienie wymagań, - oznacza nie spełnienie wymagań, a +/- oznacza formalne spełnienie wymagań, ale merytorycznie w bardzo małym stopniu. Źródło: Plany transportowe województw w Polsce, zgodność z wymogami prawa, dobre i złe nawyki [17].

- bankier.pl/wiadomosc/Lodz-najbardziej-zakorkowanym-miastem-w-Europie-7244619.html, 10.03.2017 r.,
- [6] TomTom Traffic Index 2016, https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=ALL&country=PL, 11.03.2017 r.,
- [7] ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2016.1867 t.j. z dnia 2016.11.18),
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011.117.684 z dnia 2011.06.08),
- [9] Bieńczyk M., Jakubek A., Kiciński M., Kwaśnikowski J., Plany transportowe w Polsce i innych krajach – zawartość i realizacja, Logistyka 3/2014, s. 515 – 516.
- [10] Kowalski B., Czy plany transportowe są potrzebne?, Railway Business Forum, <http://www.rbf.net.pl/wiecej,Czy-plany-transportowe-sa-potrzebne,736>, 14.03.2017 r.
- [11] Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Wrocławia-projekt, listopad 2016, <http://bip.um.wroc.pl/artukul/127/21057/konsultacje-w-sprawie-planu-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-wroclawia-plan-transportowy>, 14.03.2017 r.
- [12] 2916- uzasadnienie projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, s. 2- 3, [http://orka.sejm.gov.pl/Druki6ka.nsf/0/.../\\$file/2916-uzasadnienie.doc](http://orka.sejm.gov.pl/Druki6ka.nsf/0/.../$file/2916-uzasadnienie.doc), 09.03.2017 r.
- [13] Chmurki M., Kondycja Publicznego Transportu Zbiorowego, Senacki Zespół Infrastruktury, Kancelaria Senatu, Warszawa 2013, s. 18.
- [14] Świątecki P., Publiczny transport zbiorowy, Przegląd Komunikacyjny 5-6/2011, s. 75.
- [15] Bieńczyk M., Jakubek A., Kiciński M., Kwaśnikowski J., Plany transportowe w Polsce i innych krajach – zawartość i realizacja, Logistyka 3/2014, s. 520.
- [16] Karolak A., Informacja z posiedzenia zespołu ds. opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 28.02.2017 r., <http://igkm.pl/ftp/dok/201703/1.pdf>, dostęp 17.08.2017 r.
- [17] Rytel K., Plany transportowe województw w Polsce, zgodność z wymogami prawa, dobre i złe nawyki, Raport nr 2/2015, Warszawa 2015.

REKLAMA

TOROMIERZ INERCYJNY iTEC Dokładny pomiar strzałek



www.graw.com