

Ocena uchwalonych planów transportowych jednostek samorządowych w świetle zapisów ustawowych

Łukasz Oleszczuk

Od momentu wejścia w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym minęło już 3 lata. Do tego czasu już kilkanaście jednostek samorządu terytorialnego uchwalilo plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Wstępny przegląd dotychczas przyjętych planów transportowych ukazuje, iż na tym samym szczeblu samorządu terytorialnego mogą istnieć istotne różnice w sposobie przygotowywania i sporządzenia ww. dokumentów. Obejmują one takie elementy jak objętość tekstu, wykonywane badania (bądź ich brak) czy rozumienie przepisów i wytycznych zawartych w ustawie i wydany z jej upoważnienia rozporządzeniu ministra infrastruktury. W związku z tym zasadne wydaje się dokonanie przeglądu tych dokumentów i oceny sposobu spełnienia wymogów ustawy. Należy pamiętać o tym, iż plan transportowy jako akt prawa rodzi określone skutki (w tym prawne i finansowe) w działalności jednostki samorządu terytorialnego, a co za tym idzie powinien spełniać ustawowe wymagania w zakresie treści (zakres rzeczowy) oraz eliminacji wątpliwości interpretacyjnych. Artykuł jest zmodyfikowaną wersją referatu z konferencji „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego”, Poznań – Rosnówko, 19-21.06.2013.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 04.10.2013

data akceptacji do druku: 13.01.2014



Łukasz Oleszczuk
student na Wydziale Prawa i Administracji UW
Inspektor ds. rozwoju infrastruktury – Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.,
Członek Zarządu SISKOM
loleszczuk@tw.waw.pl

Wstęp

W dn. 23.10.2007 r. przyjęte zostało Rozporządzenia (WE) [1], którego głównym celem jest ustanowienie wspólnych dla całej UE narzędzi udzielania usług przez organy publiczne na wykonywanie usług przewozowych finansowanych lub współfinansowanych ze środków publicznych. W celu implementacji tych przepisów do polskiego porządku prawnego, przygotowany został przez Ministerstwo Infrastruktury projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Poza przepisami dotyczącymi kwestii kontraktowania usług (co wynikało z zakresu regulacji UE), postanowiono w ramach nowego aktu ustawowego ująć w precyzyjne ramy prawne dotychczasowe regulacje z zakresu pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego oraz stworzyć podstawy do integracji komunikacji zbiorowej w sferze organizacyjnej (za: Sejm RP VI kadencji, Nr druku: 2916, projekt ustawy o publicznym transporcie drogowym; uzasadnienie projektu). Ustawa [2] (zwana dalej **u.p.t.z.**) została przyjęta przez Sejm RP w dn. 16.12.2010 r., zaś weszła w życie w dn. 01.03.2011 r.

Jednym z narzędzi przewidzianym przez ustawodawcę mającym na celu wspomóc wdrożenie założeń **u.p.t.z.** jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu

zbiorowego (zwany dalej również planem transportowym). Zgodnie z art. 9 ust. 3 **u.p.t.z.**, dokument ten po uchwaleniu przez właściwy organ staje się aktem prawa miejscowego, co oznacza, iż zgodnie z art. 87 ust. 2 **KRP (Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. uchwalona przez Zgromadzenie Narodowe w dniu 2 kwietnia 1997 r., przyjęta przez Naród w referendum konstytucyjnym w dniu 25 maja 1997 r., podpisana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 16 lipca 1997 r. Dz.U. 1997 nr 78 poz. 483 ze zm.)** jest on źródłem prawa powszechnie obowiązującego na obszarze działania organu ustanawiającego. Sytuacja ta rodzi zatem teoretycznie doniosłe skutki prawne, gdyż zapisy planów transportowych w sposób szczególny obowiązują podmioty odpowiedzialne za realizację zadań publicznych. W praktyce istotna jest jednak jakość danej regulacji i przestrzeganie przepisów wyższego rzędu. Co więcej, także jakość legislacji aktów rangi ustawowej ma ogromny wpływ na możliwość praktycznego stosowania danych przepisów. W przypadku planu transportowego, jego zakres został określony w **u.p.t.z.**, zaś na podstawie zamieszczonej tam delegacji wydane zostało rozporządzenie szczegółowe [4].

Plan transportowy – wymagania prawne

Obowiązek uchwalenia planu transportowego

Ustawa [2] w art. 9 ust. 2 precyzyjnie określa podmioty zobowiązane **ex lege** do opracowania planu transportowego. Zgodnie z przywołanym przepisem jest to minister właściwy do spraw transportu w zakresie transportu kolejowego, województwo oraz pozostałe rodzaje jednostek samorządu terytorialnego i ich

związki po spełnieniu kryterium liczby ludności. Należy zaznaczyć, że art. 9 ust. 3 **u.p.t.z.** dopuszcza opracowanie planu transportowego przez organizatorów (gminy i ich związki oraz powiaty i ich związki), którzy nie są do tego prawnie zobligowani. Co więcej, brak uchwalonego planu transportowego skutkuje zastosowaniem ograniczenia z art. 84 ust. 2 **u.p.t.z.** w zakresie kontraktowania usług o charakterze użyteczności publicznej oraz możliwości wypłaty rekompensat dla operatorów.

Szczegółowy zakres planu transportowego według **u.p.t.z.**

Zakres treściowy planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest określony w art. 12 ust. 1 i 2 **u.p.t.z.**, zaś w art. 12 ust. 5 **u.p.t.z.** wprowadzona została delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia szczegółowego. Przepisy **u.p.t.z.** nakazują określenie w planie takich elementów jak m.in. sieć komunikacyjna, przewidywane finansowanie usług przewozowych, zasady organizacji rynku, standard usług przewozowych. Ze względu na otwarty charakter katalogu z art. 12 ust. 1 **u.p.t.z.** organizator może wprowadzić do planu dodatkowe treści, jednakże tylko takie które są związane z przedmiotem dokumentu wynikającym z ustawy. Z kolei, w art. 12 ust. 2 **u.p.t.z.** wskazane zostały szczególne zagadnienia, które mają być wzięte pod uwagę w planie transportowym, m.in. dokumenty planistyczne, sytuacja społeczno-gospodarcza, rentowność, potrzeby osób niepełnosprawnych. Wymienione w przywołanym przepisie elementy powinny być każdorazowo uwzględniane przy opracowywaniu planu transportowego czy też jego aktuali-

zacji. Należy jednak podkreślić, że przyjęcie przez ustawodawcę wyliczenia niepełnego w art. 12 ust. 1 i 2 *u.p.t.z.* daje dość dużą elastyczność przy opracowywaniu planów, co jest istotne ze względu na różną charakterystykę organizatorów. Ponadto, taki sposób formułowania wymagań pozwalał na ich doprecyzowanie w rozporządzeniu i zróżnicowanie w zależności od skali obszaru działalności organizatora.

Wymagania wynikające z rozporządzenia szczegółowego [4]

Na podstawie art. 12 ust. 5 *u.p.t.z.* minister właściwy ds. transportu był zobowiązany do wydania rozporządzenia określającego szczegółowy zakres planu transportowego. W dn. 25.06.2011 r. (czyli ponad rok po wejściu w życie *u.p.t.z.*) weszło w życie rozporządzenie [4], które to miało w pełni uregulować wymagania wobec omawianego aktu prawa miejscowego. Uwaga ta jest o tyle istotna, iż szczegółowość zapisów planów transportowych, zwłaszcza w zakresie finansów publicznych może mieć duży wpływ na planowanie wydatków w wieloletniej perspektywie, tym bardziej, iż również aktualizacja planu wymaga przeprowadzenia konsultacji społecznych (art. 14 *u.p.t.z.* w zw. z art. 10 *u.p.t.z.*). Zapisy zawarte w § 4 rozporządzenia [4] stanowią w zasadzie powtórzenie zapisów *u.p.t.z.* z art. 12 ust. 1 i fragmentarycznie art. 12 ust. 2. Z kolei, wymogi w zakresie wyglądu graficznego opracowań są natury ogólnej. Zdaniem autora wytyczne zawarte w delegacji ustawowej zawartej w przepisie art. 12 ust. 5 *u.p.t.z.* zostały spełnione przez Ministra Infrastruktury w sposób powierzchowny, co może mieć wpływ na treść planów. Wynika to z faktu, że nie uszczegółowiono większości zapisów dotyczących treści planów zawartych w ustawie [2]. Przede wszystkim zwraca uwagę brak zróżnicowania wymogów dla planów transportowych w zależności od skali lub obszaru działania danego organizatora. Z pewnością zupełnie inne uwarunkowania będą brane pod uwagę przez marszałka województwa będącego organizatorem transportu w skali regionalnej czy też przez gminę na poziomie lokalnym.

Powyższy przykład potwierdza, iż dokonanie tytułowej oceny będzie bardzo trudnym zadaniem – z jednej strony brak skonkretyzowanych pojęć daje dużą swobodę w tworzeniu planów transportowych, z drugiej strony może to uniemożliwić czerpanie i wymianę informacji między organizatorami, a co za tym idzie współpracę między nimi. Należy również zwrócić uwagę, iż brak doprecyzowania na poziomie rozporządzenia może się także wiązać z znacznymi rozbież-

nościami treściowymi między dokumentami omawianego rodzaju.

Ocena wybranych planów transportowych pod względem zgodności z wymaganiami prawnymi

Zasady dokonywania oceny

Tytułowa ocena planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego zostanie dokonana poprzez weryfikację spełnienia wymogów zawartych w *u.p.t.z.* i rozporządzeniu [4] oraz sposób realizacji tychże zapisów. Ze względu na zbieżność przepisów *u.p.t.z.* oraz rozporządzenia [4], plany transportowe będą jednocześnie oceniane w zakresie zgodności z tymi aktami. Dodatkowo, w sposób syntetyczny zostanie przedstawiony sposób rozumienia poszczególnych instytucji prawnych przez podmioty opracowujące.

Wybór planów transportowych na potrzeby oceny

Ze względu na niedużą liczbę obowiązujących planów transportowych wybór dokumentów tego typu był działaniem utrudnionym. Sytuacja ta wynika głównie z podjęcia przez większość organizatorów z poziomu powiatów i gmin decyzji o oczekiwaniu na uchwalenie planów przez sejmik województwa. Z kolei rozpoczęcie przygotowań do opracowania planów dla województwa było związane z dość późnym, bo ponad rok po wejściu w życie *u.p.t.z.*, ogłoszeniem planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego ds. transportu [9]. Niewątpliwie działania te miały wpływ na obecną sytuację, gdyż plan transportowy przygotowany przez organ administracji rządowej dotyczy tylko transportu kolejowego, który to jest jedną z głównych gałęzi transportu pasażerskiego będącego w gestii marszałków województw.

Ideą przyświecającą niniejszemu artykułowi była również chęć zwrócenia uwagi na „typowe” jednostki samorządu terytorialnego, na które to często nie zwraca się uwagi podczas konferencji naukowych. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, iż duże polskie miasta, aspirujące do roli ośrodków metropolitalnych, dość dobrze radzą sobie z wdrażaniem nowych procedur oraz wymogów stawianych przez prawo. Ponadto zwracanie uwagi tylko na prężne ośrodki miejskie powoduje, iż praktycznie zupełnie zapomina się o gminach i powiatach ziemskich, które pełnią istotną funkcję w kreowaniu rozwoju na szczeblu lokalnym. Kolejnym, równie ważnym czynnikiem wpływającym są finanse publiczne. Jednostki samorządu

terytorialnego, a zwłaszcza powiaty ziemskie często nie dysponują budżetem wystarczającym na swobodne prowadzenie bieżącej działalności, a tym bardziej opracowywanie dokumentów o dużym stopniu skomplikowania. Zwrócić należy także uwagę na fakt, iż wykonywanie rozbudowanych badań i analiz dla obszarów o niskim stopniu urbanizacji może się mijać z celem i nie być tak efektywne jak w dużych ośrodkach miejskich. Warunkiem formalnym poddania ocenie planu transportowego było jego ogłoszenie w dzienniku urzędowym województwa oraz brak stwierdzenia nieważności uchwały lub wszczęcia postępowania w tej sprawie przez wojewodę.

Do przeanalizowania zostały wybrane plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego:

- Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu;
- Powiatu Bielskiego;
- Wałbrzycha i Szczawna-Zdrój;
- Piotrkowa Trybunalskiego.

Wybór dokumentów uchwalonych dla ww. podmiotów wynikał z chęci zróżnicowania form prawnych (powiat, gmina, związek międzygminny, porozumienie międzygminne) oraz sposobów wykonania (wewnętrzne, zlecenie podmiotowi zewnętrznemu). Plany transportowe zlecone podmiotem zewnętrznym zostały wykonane przez dwie firmy konsultingowe, które to specjalizują się w opracowywaniu m.in. tego typu dokumentów. Nie udało się znaleźć planu transportowego przygotowanego w sposób hybrydowy, tj. siłami własnymi organizatora, ale w oparciu o zleczone ekspertyzy – taki wariant przygotowania planu będzie realizowany przez marszałka województwa mazowieckiego.

Analiza szczegółowa

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu [7]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu (ZKG KM Olkusz) został przyjęty przez Zgromadzenie Związku na mocy uchwały nr LXXXVIII/318/2012 z dn. 22.11.2012 r. Treść dokumentu (planu) stanowi załącznik do uchwały, zaś sam plan obowiązuje w latach 2013 – 2020. Dokument został opracowany przez Zarząd Związku siłami własnymi.

Pierwszą cechą, która zwraca uwagę czytającego jest objętość dokumentu, który to liczy 23 strony. Dodatkowo, podział zawarty

w spisie treści znacząco odbiega od przyjmowanego standardu czerpania wprost z treści *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4]. Po zapoznaniu się z planem w kontekście realizacji zapisów art. 12 ust. 1 *u.p.t.z.* oraz § 4 rozporządzenia [4] można stwierdzić, iż część wymogów prawnych została wypełniona w sposób literalny, zaś część dość swobodnie i zarazem niedokładnie. Przykładem dokładnego odczytania brzemienia przepisu jest określenie sieci komunikacyjnej – w dokumencie zostały wskazane planowane przebiegi linii autobusowych z podaniem ich numerów oraz przystanków końcowych. Literalnie odczytując definicję sieci i linii komunikacyjnej z art. 4 ust. 1 *u.p.t.z.*, zapis w wyżej opisanej formie został wykonany poprawnie. Biorąc jednak pod uwagę dążenie do abstrakcyjności aktów prawnych popełniono tu błąd, który może utrudniać zmiany w trasowaniu linii w przyszłości. Dość krytycznie należy podejść do realizacji wykonania oceny i prognozy potrzeb przewozowych (art. 12 ust. 1 pkt 2) *u.p.t.z.*). O ile została dokonana swoista ocena w postaci wskazania danych społeczno-demograficznych dla gmin wchodzących w skład związku oraz wyliczenia istotnych obiektów, to sama prognoza potrzeb praktycznie nie miała miejsca. Dokument stwierdza, iż planowane zagospodarowanie przestrzenne nie wypłynie na wzrost liczby mieszkańców, zaś poprawa standardu usług nie przełoży się na zwiększenie liczby pasażerów. Zdaniem autora taka forma realizacji zapisów *u.p.t.z.* może naruszać jej *ratio legis*. Przepisy prawa [2][4] nie precyzują, co rozumie się poprzez prognozę, jednakże z celowościowego punktu widzenia nie można uznać za poprawne wypełnienie przepisu ustawy poprzez enigmatyczne i syntetyczne tezy bez szerszego uzasadnienia.

W zakresie przewidywanego sposobu finansowania usług przewozowych, organizator ma zapewnioną swobodę działania w ramach przepisów *u.p.t.z.* Jedynym limitem wskazanym w planie jest określenie maksymalnego poziomu dotacji ze strony członków związku. Za brak uznać można nie odniesienie się do obecnej formy organizacji przewozów np. wybór przewoźnika w trybie przetargu publicznego lub zlecenie usług podmiotowi wewnętrznemu. W zakresie planowania rynku przewozów zarządzanych przez związek brak jest jakichkolwiek postulowanych rozwiązań w zakresie form wyboru operatora. Pożądany standard usług przewozowych składa się z krótkiej diagnozy stanu taboru (wiek i dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności). Wskazane zostały również braki w zakresie ujednoczenia wyglądu oraz dostępności punktów sprzedaży biletów. Propozycje po-

prawy ograniczył się do czterech punktów dotyczących zwiększenia liczby pojazdów i jej jakości. Nie odniesiono się do problemu sieci dystrybucji biletów oraz identyfikacji wizualnej, pomimo wskazania, iż jest to kwestia podnoszona przez pasażerów. Zaletą tej części planu jest określenie dat granicznych realizacji ww. zapisów. Ta konkretyzacja może wpływać na kształtowanie wydatków ze środków publicznych przez organizatora ze względu na charakter prawny dokumentu. Odnośnie informacji pasażerskiej, plan uzależnia unowocześnianie tego elementu w zależności od potrzeb (sic!) i możliwości finansowych. Dokument wskazuje także kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia [4]. Rozdział ten wskazuje ogólne postulaty w zakresie dostępności czasowej, przestrzennej i ekonomicznej. Brak jest jednak skonkretyzowanych zapisów z terminami ich realizacji.

Podsumowując, plan transportowy ZKG KM Olkusz teoretycznie spełnia wymogi *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4], jednakże nie oznacza to, iż jako akt prawa miejscowego w sposób istotny wpływa na kształtowanie działań organizatora. Zaletą dokumentu jest jego syntetyczność, co pozwala na szybkie odszukanie pożądaných informacji. Potraktowanie w sposób pobieżny przez organizatora kwestii oceny potrzeb przewozowych i prognoz w tym zakresie może budzić wątpliwości spełnienia celowościowych aspektów przepisów art. 12 *u.p.t.z.* Niestety, przedstawiany dokument wskazuje, że pozostawienie znacznego luzu decyzyjnego organom publicznym skutkuje literalnym odczytywaniem i dekodowaniem norm, zwłaszcza kiedy dotyczy do dziedzin nowych w polskim prawie i nie posiadających praktycznie jakiegokolwiek literatury prawnej.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Bielskiego [8]

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Bielskiego przyjęty został na mocy uchwały Nr IV/24/192/12 Rady Powiatu w Bielsku-Białej z dnia 21 czerwca 2012. Omawiany dokument został opracowany samodzielnie przez Starostę Powiatu Bielskiego oraz podległe mu służby. Plan stanowi załącznik do uchwały rady powiatu, zaś sam jest podzielony na trzy elementy: część tekstowa, część graficzna w postaci planu sieci komunikacyjnej i wykaz przystanków na liniach komunikacyjnych. Dokument ma w miarę przejrzystą strukturą opartą na rozdziale poświęconym diagnozie oraz kolejnym realizowaniu wy-

mogów *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4]. Plan nie ma wyznaczonego okresu obowiązywania, jednak w jego treści podkreślono, że jest jedno z pierwszych opracowań tego typu w kraju. W związku z tym będzie on wymagał aktualizacji, zwłaszcza po uchwaleniu planu transportowego dla województwa.

Plan transportowy Powiatu Bielskiego w sposób szczegółowy określił sieć komunikacyjną, na której będą odbywać się przevozy poprzez wykaz 30 linii autobusowych ze wskazaniem przystanków krańcowych oraz przelotowych. Taką formę realizacji wymogów prawnych należy uznać za zbyt kazuistyczną i nieelastyczną w stosunku do przedmiotu regulacji. Wydaje się, iż autorzy planu w dużym stopniu przy odczytywaniu normy z § 4 pkt 1) rozporządzenia [4] niesłusznie wykorzystali w całości definicję legalną linii komunikacyjnej z art. 4 ust. 1 pkt 5) *u.p.t.z.* W zakresie oceny i prognozy potrzeb przewozowych w dokumencie przedstawiono uproszczone analizy społeczno-demograficzne dla gmin wchodzących w skład powiatu. Plan nie wskazuje lokalizacji obiektów użyteczności publicznej na terenie powiatu, lecz jedynie zaznacza, iż kwestia ta była brana pod uwagę przy wytyczaniu przebiegu linii komunikacyjnych. Z punktu widzenia realizacji teoretycznie szczegółowych wymogów rozporządzenia [4] takie posunięcie jest dość ciekawym zabiegiem, gdyż treść przepisu § 4 pkt 1) ppkt 2) stanowi, iż ocena i prognoza muszą uwzględnić aspekty wskazane w podpunktach a-c. Co ważne, przepis nie określa w jakim zakresie i formie ma być to uczynione przez organizatora. W kwestii finansowania realizacji usług przewozowych oraz zasad organizacji rynku, w planie ujęte zostały w miarę skonkretyzowane zapisy. Podstawą do realizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu będzie zawarcie umowy w trybie powierzenia bezpośredniego z podmiotem wewnętrznym (PKS w Bielsku-Białej S.A.). Taki zapis można uznać za promesę zawarcia umowy w przyszłości. Za w pewnym stopniu wadę można uznać brak jakiegokolwiek dopuszczenia powierzenia obsługi wybranych linii innym operatorom wybranym w trybach przetargowych. Odnośnie pożądanego standardu usług przewozowych, wskazano wytyczne kierunków wymiany taboru gł. pod względem dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Część rozdziału została poświęcona również dostępności obiektów obsługujących publiczny transport zbiorowy. W nawiązaniu do tego obszaru regulacji planu przedstawione zostały kwestie organizacji systemu informacji dla pasażera. Tematyka ta została opisana w sposób ogólny,

bez wskazywania konkretnych kierunków i też planów wdrożenia nowych rozwiązań. Warto podkreślić, że wymagania treściowe rozporządzenia [4] w zakresie informacji pasażerskiej wydają się dość rozbudowane i doprecyzowane. Jednakże w przypadku omawianego planu transportowego, poruszone zostało każde zagadnień wskazanych w § 4 pkt 1 ppkt 7, choć *de facto* autorzy nawiązali w zasadzie do obowiązujących przepisów prawa oraz tzw. „dobrych praktyk”. Rozdziałem podsumowującym rozważania podejmowane w planie transportowym, jest część dotycząca kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W dużym stopniu następuje tu nawiązanie i powtórzenie podstawowych działań przewidywanych do realizacji. Dodatkowym elementem jest wskazanie potrzeby integracji z organizatorami gminnymi, jednak bez konkretnych planów i zamierzeń.

Oceniając całościowo omawiany plan transportowy należy zaznaczyć, iż jest on dokumentem bardzo ogólnym i nie wskazującym konkretnych działań. Realizacja wymogów *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4] opiera się głównie na opisywaniu stanu faktycznego oraz ogólnych wymagań i preferencji pasażerów. Choć omawiany dokument został opracowany w nawiązaniu do treści przepisów regulujących treść planu transportowego, to jednak zawiera on zdecydowanie mniej skonkretyzowanych postulatów niż tego typu opracowanie dla ZKG KM Olkusz. Warto zwrócić uwagę na przykładzie omawianego planu, iż część wymogów treściowych wynikających z przepisów to w większości rozbudowane regulacje bez skonkretyzowanej treści normy. Udowadnia to, że do rekonstrukcji norm zawartych w *u.p.t.z.* i aktach związanych konieczne jest zastosowanie wykładni celowościowej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju [9]

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie – Zdroju przyjęty został uchwałą nr XXXV/283/2012 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 10 lipca 2012 r. Zgodnie z jej treścią, sam plan transportowy stanowi załącznik do aktu rady miasta. Dokument został opracowany przez firmę „TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J. na zlecenie ZDKiUM (Zarząd Dróg, Komunikacji i Utrzymania Miasta w Wałbrzychu). Ze względu na zawarte porozumienie międzygminne przez miasto Wałbrzych z Szczawnem-Zdrój, obowiązki z organizatora transportu publicznego na terenie drugiej gminy wykonuje Prezydent Miasta Wałbrzycha i w związku z tym, oma-

wiany plan transportowy objął swych zasięgiem dwie gminy.

Prezentowany dokument, na tle dotychczas przedstawionych planów charakteryzuje się znacznie rozbudowaną treścią oraz analizami. Inną, ważną cechą jest autorskie podejście do sposobu opracowanie dokumentu – plan pod względem chronologii treści nie nawiązuje wprost do wymogów aktów prawa [2][4]. Godnym uwagi rozwiązaniem jest zbiorcza tabela wskazująca, w którym miejscu dokumentu zrealizowano dany wymóg rozporządzenia szczegółowego [4]. Pomaga to łatwo zweryfikować realizację wymogów prawnych, jak i odszukać pożądane informacje. Pierwszy rozdział planu poświęcony diagnozie systemu transportowego Wałbrzycha i Szczawnia-Zdroju. Analiza ta obejmuje wszystkie rodzaje transportu oraz ich dostępność, co było elementem pomijanym we wcześniej omawianych dokumentach. Przedstawiono również informacje dotyczące obecnej sieci komunikacyjnej, w tym przewoźników realizujących usługi poza kontrolą organizatora. Przy opracowywaniu oceny i prognozy potrzeb przewozowych skorzystano z wcześniej przeprowadzonych badań potoków pasażerskich oraz danych statystycznych. W oparciu o [11] dokonano podziału obszaru opracowania na homogeniczne rejony i wyliczono ich potencjał ruchotwórczy. Całość tego zestawienia została przedstawiona w formie tabelarycznej, która uwzględniła także lokalizację ważniejszych obiektów użyteczności publicznej. Kwestie przewidywanego sposobu finansowania usług, choć zostały poprzedzone analizami wydatków w latach wcześniejszych, nie zawierają konkretnych zapisami mogących rodzić skutki prawne. Określając standard usług przewozowych wskazane zostały wymagania dotyczące taboru tj. dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz spełnianie norm w zakresie ochrony środowiska. Ze względu na treść przepisu rozporządzenia [4] takie zapisy w planie transportowym należy uznać za zgodne z literą prawa, pomimo dość rozbudowanej treści przepisu. Intrygującą kwestią jest natomiast realizacja wymogu określenia sieci komunikacyjnej. W planie transportowym dla Wałbrzych i Szczawnia-Zdroju realizację tego wymogu wykonano poprzez wskazanie korytarzy na sieci dróg z podziałem na kategorie w zależności od planowanej częstotliwości kursowania linii. Podejście takie, przy dosłownym rozumieniu treści § 4 pkt 1 ppkt 1) rozporządzenia [4] może być uznane za naruszające te przepisy. Autor zajmuje jednak krytyczne stanowisko względem literalnego odczytywania przywoływanego przepisu i proponuje zastoso-

wanie w tym przypadku wykładni celowościowej. Określenie bowiem na poziomie aktu prawa przebiegu linii komunikacyjnych (w rozumieniu definicji zawartej w *u.p.t.z.*) może wiązać się z koniecznością częstych zmian planu lub też jego nie przestrzegania przez organizatora. Z kolei podejście zaproponowane w dokumencie dla Wałbrzycha i Szczawnia-Zdroju głównie wiąże organizatora w zakresie zapewnienia wskazanej minimalnej częstotliwości. Ponadto, plan określa korytarze, którymi powinny kursować pojazdy niskopodłogowe. Taki zapis jest pozytywnym przykładem możliwości wykorzystania niedookreślonych wymogów do potrzeb lokalnych oraz rozszerzenia zakresu obowiązywania planu.

Plan zawiera rozbudowaną analizę zasad organizacji rynku przewozów. Nie tylko określono tu formę wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, ale zaproponowano kilka wariantów możliwych rozwiązań. Podejście to spełnia cechy aktu prawa, gdyż doprecyzowuje zapisy aktów hierarchicznie wyższych zostawiając przy tym możliwość realizacji przez podmiot związanych (organizatora) różnych opcji. Również w ramach omawianego rozdziału przedstawione zostały wytyczne w zakresie kształtowania układu linii komunikacyjnych oraz taryfy przewozowej – zapisy te formalnie mają charakter wiążący, jednakże ze względu na sposób ich sformułowania i ogólność należy uznać je za dyrektywy dla organizatora przy podejmowaniu decyzji. Warto zwrócić uwagę na zawarty w planie wymóg sporządzania przez ww. podmiot rocznego planu usług przewozowych w oparciu o m.in. badania marketingowe – zapis taki *de facto* rodzi zobowiązanie po stronie organizatora do wykonywania takich prac regularnie. Roczny plan usług przewozowych ma także określić przebiegi linii komunikacyjnych. Ostatni rozdział określa kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego i stanowi podsumowanie dotychczasowych zapisów planu transportowego. Dodatkowo odwołano się do inwestycji infrastrukturalnych planowanych przez inne podmioty. Poświęcono też podrozdział kwestii zarządzania transportem na obszarze opracowania wskazując jako mankament rozbić kompetencyjne w zakresie drogownictwa i transportu publicznego. Ze względu na dość niedookreślony w prawie zakres treściowy tej części możliwe było też umieszczenie w omawianym rozdziale tematyki standardów infrastruktury przystankowej.

Podsumowując ocenę planu transportowego Wałbrzycha i Szczawnia-Zdroju należy wskazać, iż dokument ten jest o wiele bardziej rozbudowany w porównaniu do wcze-

śniej omawianych. Jednocześnie w wielu miejscach analizy są zbyt szczegółowe i nie wnoszą dodatkowej wartości z punktu widzenia wymogów aktu prawa powszechnego. Jednak biorąc pod uwagę wskazywane już brak doprecyzowania zakresu treściowego poszczególnych wymogów *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4], należy pamiętać, że rozbudowane opisy stanowią uzasadnienie dla obowiązków organizatora wynikających z planu.

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim [10]

Plan transportowy dla Piotrkowa Trybunalskiego został uchwalony przez Radę Miasta Piotrków Trybunalski w dn. 26.09.2012 r. w formie załącznika do uchwały nr XXV/450/12. Dokument został opracowany dla obszaru miasta Piotrków Trybunalski oraz kilku miejscowości w gminach Grabica i Wola Krzysztoporska przez firmę PTC Marcin Gromadzki na zlecenie MZDiK (Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Piotrkowie Trybunalskim).

Struktura omawianego dokumentu oparta jest *explicite* na wymogach *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4]. Wyjątkiem jest pierwszy rozdział przedstawiający metodologię tworzenia planu, diagnozę społeczno-gospodarczą oraz wyniki badań marketingowych. Ocena i prognoza ruchu została wykonana w oparciu o wyniki rozważań w zawarte rozdziale pierwszym. Prognozę wykonano na rok 2020 w dwóch wariantach – pasywnym i aktywnym. Następnie przedstawiony został funkcjonujący układ linii komunikacyjnych wraz z wybranymi wynikami pomiarów ruchu. Planowana sieć nie została określona ani poprzez wskazanie linii ani również w inny sposób. Autorzy dokumentu określili jedynie pracę przewozową w wozokilometrach w dwóch okresach referencyjnych (2015 i 2020) w podziale na wariant minimalny i maksymalny. Takie podejście oznacza brak spełnienia wymogów treściowych dla planu transportowego przewidzianych w [2] i [4], co może być podstawą do stwierdzenia nieważności uchwały. Co ciekawe, przewidziano spadek tych wartości w latach niezależnie od opcji, przy założeniu możliwości objęcia innych gmin transportem publicznym organizowanym przez Piotrków Trybunalski. Kwestie finansowania usług przewozowych zostały również skoncentrowane na opisie stanu istniejącego i wskazaniu potrzeby zmiany systemu rozliczeń między organizatorem a operatorem oraz z gminami, które mają zawarte z Piotrkowem Trybunalskim porozumienia komunalne. Plan przewiduje pozostawienie w zasadzie

status quo odnośnie źródeł finansowania. Formalnie, wymogi w tym zakresie zawartości planu transportowego zostały spełnione, jednak pod względem celowościowym jest to wątpliwe. W rozdziale poświęconym preferencjom wyboru środka transportu skupiono się na kwestiach prognozowanego spadku udziału podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych oraz zmianach taryfy biletowej. Warto zaznaczyć, iż w omawianym dokumencie przyjęto odmienną interpretację sformułowania „wybór rodzaju środka transportu” – otóż w planie dla Piotrkowa Trybunalskiego rozumie się tu wybór między transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, zaś np. w tego typu dokumencie dla ZKG KM Olkusz wybór ogranicza się tylko do rodzajów trakcji w obrębie komunikacji publicznej. Pokazuje to, brak precyzyjności przepisów prawa, a zwłaszcza rozporządzenia [4]. Jeden z ważniejszych elementów planu transportowego, dotyczący organizacji rynku zawiera propozycję etapowych przekształceń w zakresie zarządzania transportem publicznym. *De facto* jest to kontynuacja dotychczas prowadzonych działań mających na celu pełne rozdzielanie funkcji organizatora i operatora – kompetencję tego pierwszego podmiotu miałyby przejąć w całości MZDiK. Sytuacja ta umożliwiłaby wybór operatora w drodze przetargu lub poprzez udzielenie koncesji. Obecnie całość usług, włącznie z dystrybucją biletów leży w gestii podmiotu wewnętrznego. Taka sytuacja uniemożliwia wprowadzenie na rynek poza podmiotem wewnętrznym innych operatorów, co z kolei ogranicza konkurencyjność. Warto podkreślić, iż odnośnie zmian organizacyjnych określone zostały daty graniczne dla kolejnych etapów. Odnośnie pożądanego standardu usług opisano wyniki badań marketingowych w zakresie postulatów odnośnie poziomu świadczenia usług w 2020 roku. Na tej podstawie zalecono uwzględnienie w umowie z operatorem/operatorami wymogów wyposażenia i standardu podjazdów w celu zwiększenia wpływu organizatora na tabor kupowany i użytkowany przez operatora. W tej części planu nie odniesiono się do kwestii dostępności infrastruktury przystankowej, nawet w zakresie wyposażenia czy też sieci dystrybucji biletów. Ze względu na dość enigmatyczne znaczenie tego sformułowania, ciężko jest ocenić czy wymogu prawa zostały spełnione. Sposób organizacji informacji pasażerskiej oparto na trzech podstawowych kanałach, tj. tablicy przystankowej, pojeździe oraz stronie internetowej. Dla każdego kanału wskazano zakres informacji jaki powinien być dostępny. Nie wskazano daty realizacji tych

postulatów, w związku z tym można uznać to za zapis o charakterze dyrektywnym dla organizatora. Kierunki rozwoju transportu publicznego oparto w zakresie uwarunkowań zapisy obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Plan nie przewiduje realizacji inwestycji infrastrukturalnych, zaś ewentualne zmiany są uzależnione od determinant określonych wcześniej w dokumencie. W omawianym dokumencie wprowadzono dwa dodatkowe rozdziały poświęcone założeniom planowania oferty przewozowej. W dużym stopniu stanowią one syntezę wcześniejszych rozważań i koncentrują się na kwestiach regularnego prowadzenia badań przez organizatora oraz weryfikacji taryfy przewozowej. Drugi dodatkowy rozdział dotyczy kwestii monitoringu realizacji planu na podstawie wskaźników. Należy uznać ten element za dobre rozwiązanie, pod warunkiem wskazania co jaki czas należy wykonać taką weryfikację. Takowa analiza znacząco ułatwi podejmowane decyzji o konieczności aktualizacji planu transportowego lub jego całkowitej zmianie.

Dokonując oceny planu transportowego dla Piotrkowa Trybunalskiego warto zwrócić uwagę na dość zróżnicowane podejście do realizacji wymogów *u.p.t.z.* i rozporządzenia [4]. Niektóre treści zostały określone w sposób szczegółowy, ze wskazaniem dat, zaś inne np. dotyczące kwestii finansowania potraktowane dość pobieżnie. Jako niewątpliwą zaletę należy wskazać w tym dokumencie wprowadzanie obowiązkowych badań ruchu i preferencji pasażerów oraz konieczności monitoringu realizacji założeń planu. Te elementy stanowią swoiste narzędzie do stałego doskonalenia pracy organizatora oraz operatorów. Także *in plus* należy zaliczyć propozycje zmian taryfowych jako zapisy dyrektywne – jest to istotne, gdyż w dużym stopniu jakość i dostosowanie oferty do potrzeb pasażerów decyduje o atrakcyjności transportu publicznego.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Zgodnie z art. 46 pkt 2 i 3 *u.o.o.ś.* [3] strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko podlegają m.in. plany w dziedzinie transportu wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000. Treść przywołanego artykułu jednoznacznie wskazuje, iż także plany transportowe podlegają *ex lege* obowiązkowi przeprowadzenia procedury s.o.o.ś. (strategiczna ocena oddziaływania na środowisko). Podstawową

okolicznością rozstrzygającą o konieczności wykonania s.o.o.ś. jest zawarcie w planie podstawy do realizacji przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko. Katalog określający rodzaje inwestycji został zawarty w rozporządzeniu [5]. Warto przy tym zaznaczyć, że miasto Wrocław czy Poznań w przetargach na opracowanie planów transportowych zastrzegło konieczność opracowania prognozy oddziaływania na środowisko tych dokumentów. A *priori* podjęto zatem decyzję o sporządzeniu s.o.o.ś., niezależnie od treści planu, który dopiero powstanie. Z punktu widzenia organizatorów działających na mniejszym obszarze kwestia wykonania prognozy wpływu realizacji zapisów planu transportowego na środowisko może mieć wielowymiarowe skutki. Po pierwsze, w przypadku zlecenia opracowania planu podmiotom zewnętrznym bez konieczności lub warunkowania przygotowania dokumentacji s.o.o.ś. może mieć wpływ na treść planu w postaci nieuwzględniania w nim inwestycji infrastrukturalnych. Po drugie, wprowadzanie warunkowania, ogólnych sformułowań np. przygotowanie planu transportowego wraz ze wszelkimi wymaganymi prawem uzgodnieniami i opiniami lub nieokreślenie w sposób zasadniczy w SIWZ (Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia) konieczności opracowania prognozy może mieć wpływ na ceny oferowane w przetargu oraz problemy z dokonaniem rzetelnej wyceny prac. Rozwiązaniem alternatywnym jest tylko opracowanie planu, zaś w przypadku wystąpienia zapisów obligujących do przeprowadzenia s.o.o.ś. zlecić wykonanie prognozy w ramach odrębnego postępowania przetargowego. Możliwe jest także wprowadzenie zapisu w SIWZ, o konieczności dysponowania osobami z kwalifikacjami do przygotowania prognozy o.o.ś. i ewentualne zlecenie jej w ramach zamówienia uzupełniającego.

Z pewnością większość stolic województw wykona s.o.o.ś. w ramach procedury przygotowania planu transportowego. Wynika to z ich statusu prawnego jako miast na prawach powiatu (tzw. powiat grodzki), gdzie kwestie zarządzania transportem są skupione w jednym organie – prezydencie miasta. Dzięki temu, możliwe jest wpisanie w plan propozycji realizacji inwestycji infrastrukturalnych, które to mogą być zrealizowane przez ten sam organ. Odmienna sytuacja ma miejsce w przypadku gmin, powiatów ziemskich i związków komunalnych, gdzie na obszarze działania tych organizatorów mogą występować podmioty niezależnie np. zarządcy dróg, które nawet nie biorą udziału w opiniowaniu projektu pla-

nu. W przypadku np. braku zgody zarządcy drogi na wprowadzenie wydzielonej jezdni autobusowej, której realizacja jest przewidywana w planie, *de facto* uniemożliwi się realizację zapisów tegoż planu. Z drogiej strony, plan transportowy jest aktem prawa miejscowego i swymi zapisami wiąże także właściwych terenowo zarządców drogi. Kwestią pomijaną przy dyskusji nad planami transportowymi jest konieczność zapewnienia udziału społeczeństwa przy opiniowaniu prognozy o.o.ś., co wynika normy zawartej w art. 54 ust. 2 *u.o.o.ś.*

Podsumowanie

Dokonany w niniejszym artykule przegląd planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wskazał istotne problemy w zakresie interpretacji wytycznych dla treści tego typu dokumentów zawartych w *u.p.t.z.* i rozporządzeniu [4]. Skutkiem tego jest zróżnicowane rozumienie poszczególnych zapisów planu, co wpływa na jakość prowadzonej legislacji. Istotnym problemem, z punktu widzenia stosowania aktu prawnego jest formuła przyjmowania planów transportowych. Powszechną praktyką jest przygotowywanie opracowania, często napisanego językiem specjalistycznym, które to stanowi załącznik do uchwały organu stanowiącego. Ze względu na objętość (co najmniej kilkadziesiąt stron), brak systematyzacji zapisów określających prawa i obowiązki oraz różne techniki opracowywania planów transportowych, wyżej opisana forma uchwalania tychże dokumentów będzie prowadzić do problemów z odczytaniem norm postępowania, głównie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Co więcej, wiele zapisów ma charakter dyrektywny, typowy dla aktów prawa wewnętrznego. Postawić zatem trzeba pytanie, jakie skutki prawne mogą rodzić takie sformułowania.

Zupełnie odrębnym problemem jest kwestia jakości rozporządzenia [4], które zgodnie z dyrektywą zawartą w art. 12 ust. 5 *u.p.t.z.* miało określić szczegółowy zakres planu transportowego. W praktyce, przepisy tego aktu stanowią *quasi* kalkę wymogów zawartych w ustawie [2]. Ze względu na fakt, iż dziedzina prawa, która obejmuje *u.p.t.z.* jest stosunkowo nowa, brak jest jakiegokolwiek literatury w formie komentarza do ustawy oraz dorobku władzy sądowniczej. Podnieść należy także fakt wpływu kazuistycznych definicji legalnych zawartych w *u.p.t.z.* na rozumienie przepisów rozporządzenia [4]. Objawia się on w dosłownym rozumieniu przepisów rozporządzenia i skutkuje m.in. prezentowaniem przebiegów linii autobusowych.

Zdaniem autora bardzo dużym problemem pod względem spełnienia wymogów prawnych wobec treści planu jest dość powierzchowne traktowanie spraw finansów i organizacji rynku przewozów. W zasadzie, właśnie te dwa rozdziały (punkty) będą wiązać się z najbardziej doniosłymi skutkami prawnymi dla sfery finansów organizatora.

Wnioski

Konieczne jest przygotowanie planów transportowych z wyraźnym oznaczaniem w tekście elementów będących przepisami prawa. Celem tego jest ułatwienie procesu stosowania prawa i rekonstrukcji norm wynikających z planu. Należy rozważyć podzielenie dokumentu na dwie zasadnicze części tj. pierwszą, określającą elementy wiążące prawnie w kontekście wymagań ustawy, drugą, która będzie opracowaniem analitycznym uzasadniającym poszczególne zapisy.

Wprowadzenie streszczenia planu transportowego w języku niespecjalistycznym. Ustawa [2] nakazuje wyłożenie publiczne dokumentu wraz z możliwością składania uwag. Konsultowanie ze społeczeństwem dokumentu przygotowanego w języku „branżowym” będzie mijać się z celem przepisu *u.p.t.z.* jakim jest zapewnienie społeczeństwu udziału w podejmowaniu decyzji. Postulowany obowiązek może być wprowadzony w drodze nowelizacji rozporządzenia [4].

Przystąpienie do prac nad komentarzem do *u.p.t.z.* Publikacja taka powinna być opracowana przez zespół interdyscyplinarny.

Zmiana treści rozporządzenia szczegółowego [4] w celu doprecyzowania brzoźnienia wytycznych. Podjęcie tego działania powinno mieć charakter priorytetowy, gdyż większość organizatorów zobowiązanych z mocy prawa do opracowania planu czeka wprawdzie na przygotowanie tych dokumentów przez marszałków województw.

Docelowo rozporządzenie szczegółowe [4] powinno osobno określać zakres treściowy dla planów transportowych dla poszczególnych szczebli jednostek samorządu terytorialnego. Alternatywnym rozwiązaniem jest zróżnicowanie szczegółowości i zakresu dokumentu dla powiatów i gmin (oraz ich związków) zależności do liczby ludności.

Ze względu na założony cel prowadzenia planów transportowych, jakim jest poprawa możliwości integracji transportu w sferze organizacyjnej konieczne jest zastosowanie metod i narzędzi tworzenia planów, które umożliwią nawiązanie współpracy między organizatorami oraz wdrażanie zapisów tych dokumentów w życie. Doprecyzowanie tej kwestii może nastąpić w ramach rozporzą-

dzenia, jednak autor sugeruje tu odmienne podejście do tematu. Warto rozważyć wydanie przez ministra właściwego ds. transportu wytycznych w tym zakresie, które mogą stać się formą *soft law*. Wybór takiego rozwiązania wynika również z jego większej elastyczności w zakresie zmian w porównaniu do rozporządzenia..

Na obecną chwilę, każdy organizator samodzielnie określa w planie transportowym standard w jakim będą realizowane przewozy. Rozważyć należy wprowadzenie na poziomie krajowym (w drodze rozporządzenia) minimalnych standardów wykonywania usług w publicznym transporcie zbiorowym. Pozwoli to na dążenie na obszarze całego państwa do jednolitych rozwiązań, zaś w gestii organizatora pozostanie kwestia podwyższania jakości. Wprowadzenie takiego rozwiązania było by *novum*, gdyż obecnie większość usług publicznych nie posiada takowych standardów. Wyjątkiem jest tu sektor oświaty, gdzie za formę standardu świadczenia usługi publicznej można uznać tzw. minimum programowe. ◀

Materiały źródłowe

Akty prawa:

- [1] Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007

- [2] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13)
- [3] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227)
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 117 poz. 684)
- [5] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2010 nr 213 poz. 1397)
- [6] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 1151)

Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego:

- [7] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Komunalnego Gmin Komunikacja Międzygminna" w Olkuszu – załącznik do uchwały Nr LXXXVIII/318/2012 Zgromadzenia Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olku-

szu z dnia 22.11.2012 roku w sprawie: przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla ZKG „KM” w Olkuszu”

- [8] Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Bielskiego – załącznik do uchwały Rada Powiatu Bielskiego Nr IV/24/192/12 z dnia 21 czerwca 2012 r. w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Bielskiego
- [9] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju – załącznik do uchwały Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 10 lipca 2012 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wałbrzychu i Szczawnie-Zdroju”
- [10] Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Piotrkowie Trybunalskim – załącznik do uchwały Nr XXV/450/12 Rady Miasta Piotrkowa Trybunalskiego z dnia 26 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Piotrkowa Trybunalskiego

Pozostałe:

- [11] Lokalny Program Rewitalizacyjny Wałbrzycha na lata 2008 – 2015 – załącznik do uchwały Rady Miejskiej Wałbrzycha nr XXXV/311/09 z 12.02.2009 r. w sprawie przyjęcia Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Wałbrzycha na lata 2008 – 2015

dokończenie artykułu ze strony 13

wyduje się być niemożliwy do rozwiązania przy opracowaniach realizowanych przez pojedyncze instytucje. Dlatego istotne jest aby dane potrzebne do modelowania przewozów zbierać na poziomie kraju w czasie spisów ludności lub przy innych tego typu okolicznościach.

Mimo wymienionych problemów, należy uznać za pozytywną stronę zastosowanego podejścia próbę implementacji podejścia 4-etapowego w modelowaniu podróży na terenie całego kraju i należy uznać, że jest to właściwy kierunek w tego typu opracowaniach. W przyszłości należy zadbać o odpowiednią bazę danych pozwalającą na zwiększenie dokładności budowanych modeli krajowych. Ważna jest także współpraca pomiędzy instytucjami reprezentującymi różne gałęzie transport – nie sposób rozważać jednej gałęzi transportu w oderwaniu od pozostałych. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Klemba Sz., Prognozy przewozów pasażerskich na przykładzie prac realizowanych przez Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa, prezentacja wygłoszona na seminarium Instytutu Kolejnictwa w dniu 4.09.2012r.
- [2] Krych A., Kaczkowski M., Słownictwo kompleksowych badań i modelowania potoków ruchu, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie (Nr 94, Zeszyt 153), Kraków 2010
- [3] Prognozy zapotrzebowania na kolejowe pasażerskie przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe w perspektywie do 2025 roku, Instytut Kolejnictwa, Praca nr 4505/11, Warszawa 2012

- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2011 nr 117 poz. 684)
- [5] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (Dz.U. 2012 nr 200 poz. 1151)
- [6] Umowa o organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej realizowanych przez „PKP Intercity” S.A. w ramach usług publicznych w okresie 01.01.2011 r. – 31.12.2011 r.
- [7] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13)