

Warszawa, 25 listopada 2009 r.

W dniu 25 listopada 2009 r. zainaugurowano działanie Forum Transportu Aglomeracyjnego SITK konferencją naukowo-techniczną n/t Planu transportowego w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Komisja wnioskowa powołana przez uczestników tej konferencji przygotowała wnioski przedstawione poniżej. Wnioski te uszeregowano w trzech grupach:

A. Warunki ogólne skutecznego planowania transportu

1. Należy tworzyć warunki do zwiększenia efektywności wykorzystania środków publicznych przeznaczonych na transport zbiorowy poprzez zapewnienie uczciwych warunków konkurencji i ścisłą kontrolę świadczonych usług transportowych.
2. Powstrzymać degradację małych miejscowości zagrożonych peryferyzacją, do których przewozy są nierentowne, zwiększyć szanse edukacyjne i konkurencyjność na rynku pracy dla ich mieszkańców zachowując minimum dostępności przestrzennej i czasowej.
3. Konieczne jest opracowanie zasad restrukturyzacji podaży przewozów i lepszego dopasowywania podaży do popytu, z jednoczesną harmonizacją taryf.
4. Istnieje potrzeba sukcesywnej modernizacji taboru autobusowego, poprzez zakup pojazdów spełniających rygorystyczne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń i hałasu, zasilanych paliwami alternatywnymi (gaz ziemny), czy też pojazdów z napędem hybrydowym.
5. Brak ustawy metropolitalnej utrudnia bardzo tworzenie zarządów transportu w metropolii. Możliwości ustawowe tworzenia porozumień międzygminnych i związków komunalnych okazały się w tej sprawie niewystarczające.
6. Należy podjąć realizację programów badawczych (np. wpływu transportu na środowisko, cykliczne, kompleksowe badania przemieszczeń pasażerskich w miastach, w tym badania jakości usług przewozowych na zachowania komunikacyjne mieszkańców) jako bazy informacyjnej planowania transportu zbiorowego. Każda nowa edycja planów powinna być poprzedzona takimi badaniami.
7. Stworzenie podstaw prawnych do realizacji spójnego systemu transportu zbiorowego, realizacji sieci dróg ponadlokalnych, podsystemu transportu szynowego i zarządzania systemem publicznej komunikacji zbiorowej. Najwłaściwszym rozwiązaniem tych problemów jest uchwalenie ustawy o metropoliach.

8. Konieczne jest podnoszenie świadomości transportowej mieszkańców miast poprzez realizację programów zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej, z wykorzystaniem doświadczeń krajów członkowskich UE, których miasta są dotknięte kongestią, polegających na równoczesnym usprawnieniu tej komunikacji, tras ruchu pieszego i rowerowego. Dlatego konieczne jest uzyskanie pełnej integracji transportu zbiorowego w miastach. Zakres przedmiotowy tej integracji powinien objąć taryfy i bilety, układ linii, rozkłady jazdy, organizację i regulację ruchu, standard oferowanych usług, sprzedaż i promocję usług, informację o ofercie przewozowej, węzły integracyjne i przesiadkowe, system opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej oraz zasady dostępu do rynku i infrastruktury.
9. Należy dążyć do wprowadzania w życie priorytetów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego już na etapie projektów budowy lub przebudowy ulic i dróg.
10. W ramach procesów integracyjnych należy kierować się zasadami polityki transportowej, której celem powinno być stworzenie atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego poprawiającego jakość życia mieszkańców zarówno pojedynczych gmin, jak i całej aglomeracji (metropolii).
11. Należy podjąć realizację programów badawczych (np. wpływu transportu na środowisko, cykliczne kompleksowe badania przemieszczeń pasażerskich w miastach, badania jakości usług przewozowych i ich wpływu na zachowania komunikacyjne mieszkańców) jako bazy informacyjnej planowania transportu zbiorowego. Każda nowa edycja planów powinna być poprzedzona takimi badaniami.
12. Należy dążyć do uporządkowania ładu przestrzennego. Dobra praktyka światowa wskazuje, że najwłaściwszym rozwiązaniem jest stworzenie konkretnego szczebla administracji, np. „zarządu” obszaru metropolitalnego, o bardzo konkretnych kompetencjach stanowiących w sprawach ponadgminnych, takich jak rozwój przestrzenny, układ dróg, zagadnienia komunikacji publicznej, ochrony środowiska itp.).
13. Plan Transportu Publicznego dla wybranego obszaru musi opierać się na prognozach ruchu.
14. Obok objęcia zadaniami jedynie sieci komunikacyjnej uzasadnionym jest aby zadania organizatora rozumieć znacznie szerzej - powinny one dotyczyć nie sieci lecz systemu transportowego.
15. Plany transportowe powinny być skoordynowane z planami zagospodarowania przestrzennego. Oba typy planów wzajemnie się dopełniają.
16. Ministerstwo Infrastruktury powinno dokonać weryfikacji tłumaczenia Rozporządzenia 1370/2007 oraz umieścić na swojej stronie internetowej przykłady obliczenia rekompensaty (arkusze kalkulacyjne z otwartymi formułami oraz metodykę postępowania w tym zakresie).

B. Uwagi do projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinna:

1. Spowodować wprowadzenie umów, które umożliwią prawidłowe wynagrodzenie przewoźnika, gwarantując pokrycie realnych wydatków związanych z usługami wykonywanymi w normalnych warunkach organizacyjnych, Umowy te powinny zawierać powiązania pomiędzy wynagrodzeniem lub dochodem przewoźników oraz jakością świadczonych usług w nowych warunkach, które podporządkowują wynagrodzenie przewoźników nie tylko klasycznym kryteriom produktywności (wykonane wozokilometry).
2. Ujednoczyć terminologię, w tym szczególnie pozostać przy nazwie „Przewoźnik” jak to funkcjonuje dziś: w Kodeksie cywilnym, Ustawie o transporcie drogowym i Prawie przewozowym.
3. Przyjąć zasadę niepobierania opłaty za zatrzymania na przystankach (gdyż wpływy kilku groszy za zatrzymanie nie pokryją kosztów obsługi księgowej i administracyjnej), z jednoczesnym zakazem „biletowania” w centralnych dzielnicach miast (oczywiście Przewoźnik ma umowę z gminą).
4. Treść art. 23 projektu ustawy powinna odnosić się do ustawy Pzp. Artykuł ten powinien stanowić *lex specialis* (kontrakty powyżej 4 lat) w przypadku ujęcia wymogu w SIWZ zakupu nowych środków transportowych (okresy obowiązywania umów).
5. Ze względów praktycznych niepożądana jest zbyt duża szczegółowość umów z Przewoźnikiem. Zmiana rozkładu jazdy (liczba kursów, częstotliwość) czy tras w pewnym zakresie np. 5% nie powinna podlegać zmianom umowy (aneksowaniu). Zmianom umowy nie powinny podlegać także zmiany doraźne spowodowane siłą wyższą czy też krótkotrwałymi remontami.
6. Doprecyzować Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70 (między innymi w zakresie obliczania rekompensaty – np. zakład budżetowy, uwzględnienia przy obliczaniu rekompensaty przychodów z działalności dodatkowej np. reklamowej). Zmiany, które muszą być wprowadzone w ramach dostosowywania się do rozporządzenia (1370/07) można ograniczyć do korekt ustaw branżowych - kolejowej i drogowej (o transporcie kolejowym i transporcie drogowym) – uniknie się dodatkowych obostrzeń nakładanych na przewoźników pozostających poza służbą publiczną.
7. Rozważyć celowość upoważniania do kształtowania systemu transportowego, wszystkich trzech poziomów samorządu. Wydaje się, że żadne względy praktyczne nie uzasadniają powierzenia powiatowi funkcji koordynujących transport zbiorowy. Podział kompetencji pomiędzy województwo i gminę wywołuje dosyć problemów praktycznych.

8. Zwiększyć próg liczby mieszkańców gminy ustalony na poziomie 50 tys. mieszkańców powodujący obowiązek opracowania planu transportowego (plan powinien obejmować zazwyczaj duże miasto i sąsiadujące gminy tworzące obszar funkcjonalny). Proponuje się podniesienie progu do 75 tys. mieszkańców.
9. Wprowadzić możliwość zmiany procedury postępowania, zastępując obowiązek oczekiwania na opublikowanie planu wyższego poziomu, obowiązkiem koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, dając im możliwość równoległego działania. Wprowadzenie hierarchizacji powoduje, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, nie będzie mógł być uchwalony przez radę gminy, bez opublikowanych wcześniej planów ministra, marszałka województwa i starosty. W praktyce może to oznaczać znaczne odsunięcie w czasie wdrożenia planów transportowych, zwłaszcza w kluczowych obszarach średnich i dużych miast.
10. Wskazać podmiot mający się zająć informacją (właściwą i pełną) dla pasażera. Wydaje się, że obowiązek ten powinien należeć do właściwego terytorialnie organizatora.
11. Znieść obowiązek zawarty w art. 23 ust. 3 pkt 15 i ust. 4, zgodnie z którym umowa zawarta z operatorem wybranym w przetargu musi zawierać parametry, według których obliczana jest rekompensata. Stosowanie zasad wynikających z załącznika do Rozporządzenia 1370/2007 powinno być to ograniczone do przypadków, w których powierzenie usługi nastąpiło bezpośrednio.

C. Uwagi do projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury o sporządzaniu Planów Transportowych

Projekt tego rozporządzenia powinien:

1. Doprecyzować zakres planu (proponowany zakres jest niewystarczający bo zbyt ogólny). Pozostawienie dowolności interpretacji zapisów ustawy będzie skłaniać do wykonywania planów w sposób najmniej kłopotliwy, bez możliwości zagwarantowania osiągnięcia podstawowych celów. Idea obowiązkowego wykonywania planów transportowych powinna być wzmocniona sprecyzowaniem zasad ich wykonywania z określeniem minimalnych wymagań. Dodatkową funkcją przygotowywanego rozporządzenia powinna być poprawa stanu jakości planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym.
2. Doprecyzować, czy plan transportowy zostanie zaliczony do dokumentów, które będą podlegały konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Jeżeli w planie transportowym pojawią się nowe elementy systemu transportowego (np. nowa linia kolejowa, tramwajowa lub droga), które są zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco wpływać na środowisko, a plan nie będzie się odwoływał do zatwierdzonej strategii rozwoju, to może zajść konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania planu transportowego na środowisko. W innym przypadku (np. aktualizacja planu bez nowych elementów mogących znacząco....) ocena tego typu nie powinna być wymagana.

3. Zawierać wytyczne dotyczące przeprowadzania konsultacji społecznych.

Skład Komisji Wnioskowej:

1. Bartosiński Tadeusz	Przewodniczący	UM. st. Warszawa
2. Czyrny Paweł	Członek	MZK sp. z o.o. Bydgoszcz
3. Kolipiński Bartłomiej	Członek	MBPR
4. Kowallek Marcin	Członek	UM Toruń
5. Madrjas Grzegorz	Członek	TW sp. z o.o. Warszawa
6. Roszkowski Marek	Członek	BPRW S.A. Warszawa
7. Sarna Stefan	Członek	Aecom