

PLAN TRANSPORTOWY

PROCES PRZYGOTOWANIA, CEL I ZAKRES W OCENIE EKSPERTÓW

Andrzej Brzeziński
Marek Roszkowski

Cel opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego (w ocenie ekspertów)

Cel podstawowy:

Zdecydowana **poprawa jakości** systemu transportowego i jego **rozwój** (zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju).

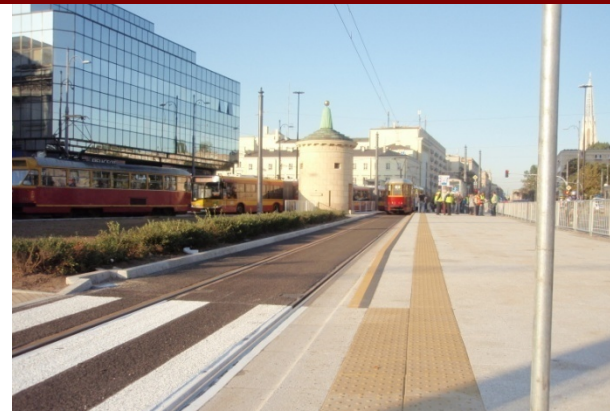
Dlaczego ? – ponieważ jakość systemu transportowego decyduje o jakości życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym (obszaru objętego planem transportowym).

Stosowanie **zasady zrównoważonego rozwoju** ma zapewniać równowagę pomiędzy celami transportowymi (m.in. gospodarczymi) a aspektami społecznymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska

Cele szczegółowe Planu Transportowego (w ocenie ekspertów)

6 CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH:

1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów,
3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego.
5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcji liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.



Zakres Planu Transportowego (wg projektu ustawy)

Zgodnie z projektem ustawy (Art. 13.1) plan transportowy będzie określać:

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. Pożądany standard usług przewozowych.

Zakres Planu Transportowego (wg projektu ustawy)

Zgodnie z projektem ustawy (Art. 13.1) plan transportowy będzie określać:

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. Pożądany standard usług przewozowych.

Ustawa określa zakres zbyt ogólnie - potrzebne jest doprecyzowanie i uzupełnienie !

Część diagnostyczna:

1. Podstawowa charakterystyka stanu systemu transportowego objętego planem (*sieć, organizatorzy, przewoźnicy, użytkownicy*)
2. Podstawowa charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru
3. Diagnoza stanu systemu (silne i słabe strony, zagrożenia i kierunki zmian)

Niezbędne uzupełnienia zakresu (w ocenie ekspertów)

Część diagnostyczna:

1. Podstawowa charakterystyka stanu systemu transportowego objętego planem (*sieć, organizatorzy, przewoźnicy, użytkownicy*)
2. Podstawowa charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru
3. Diagnoza stanu systemu (silne i słabe strony, zagrożenia i kierunki zmian)

Część analityczna:

1. Propozycja wariantów (sieć komunikacyjna, wykorzystanie podsystemów transportu, rozwój gospodarczy)
2. Konsultacje społeczne (co najmniej w dwóch etapach)

Niezbędne uzupełnienia zakresu (w ocenie ekspertów)

Część diagnostyczna:

1. Podstawowa charakterystyka stanu systemu transportowego objętego planem (*sieć, organizatorzy, przewoźnicy, użytkownicy*)
2. Podstawowa charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru
3. Diagnoza stanu systemu (silne i słabe strony, zagrożenia i kierunki zmian)

Część analityczna:

1. Propozycja wariantów (sieć komunikacyjna, wykorzystanie podsystemów transportu, rozwój gospodarczy)
2. Konsultacje społeczne (co najmniej w dwóch etapach)

Część wynikowa:

1. Zakres modernizacji i rozwoju infrastruktury + priorytety
2. Finansowanie modernizacji i rozwoju infrastruktury
3. Oczekiwane rezultaty
4. Zasady monitorowania realizacji

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (wg projektu ustawy)

l.p	Organizator (linie komunikacyjne/sieć komunikacyjna na danym obszarze)	
1	GMINA	<input type="checkbox"/> $\geq 50\ 000$ osób <input type="checkbox"/> realizuje zadania powierzone na mocy porozumienia między gminami $\geq 80\ 000$ osób
2	ZWIĄZEK MIĘDZYGMINNY	<input type="checkbox"/> $\geq 80\ 000$ osób
3	MIASTO NA PRAWACH POWIATU	<input type="checkbox"/> realizuje zadania porozumienia między gminami na obszarze metropolitarnym
4	POWIAT	<input type="checkbox"/> $\geq 80\ 000$ osób <input type="checkbox"/> realizuje zadania powierzone na mocy porozumienia między powiatami $\geq 120\ 000$ osób
5	ZWIĄZEK POWIATÓW	<input type="checkbox"/> $\geq 120\ 000$ osób
6	WOJEWÓDZTWO	<input type="checkbox"/> wojewódzkie przewozy pasażerskie <input type="checkbox"/> realizuje zadania powierzone na mocy porozumienia między województwami (międzywojewódzkie przewozy pasażerskie)
7	MINISTER WŁAŚCIWY DO SPRAW TRANSPORTU	<input type="checkbox"/> międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym.

Zadania Organizatorów (wg projektu ustawy)

gmina/związek
międzygminny

miasto na
prawach
powiatu

powiat/
związek powiatów

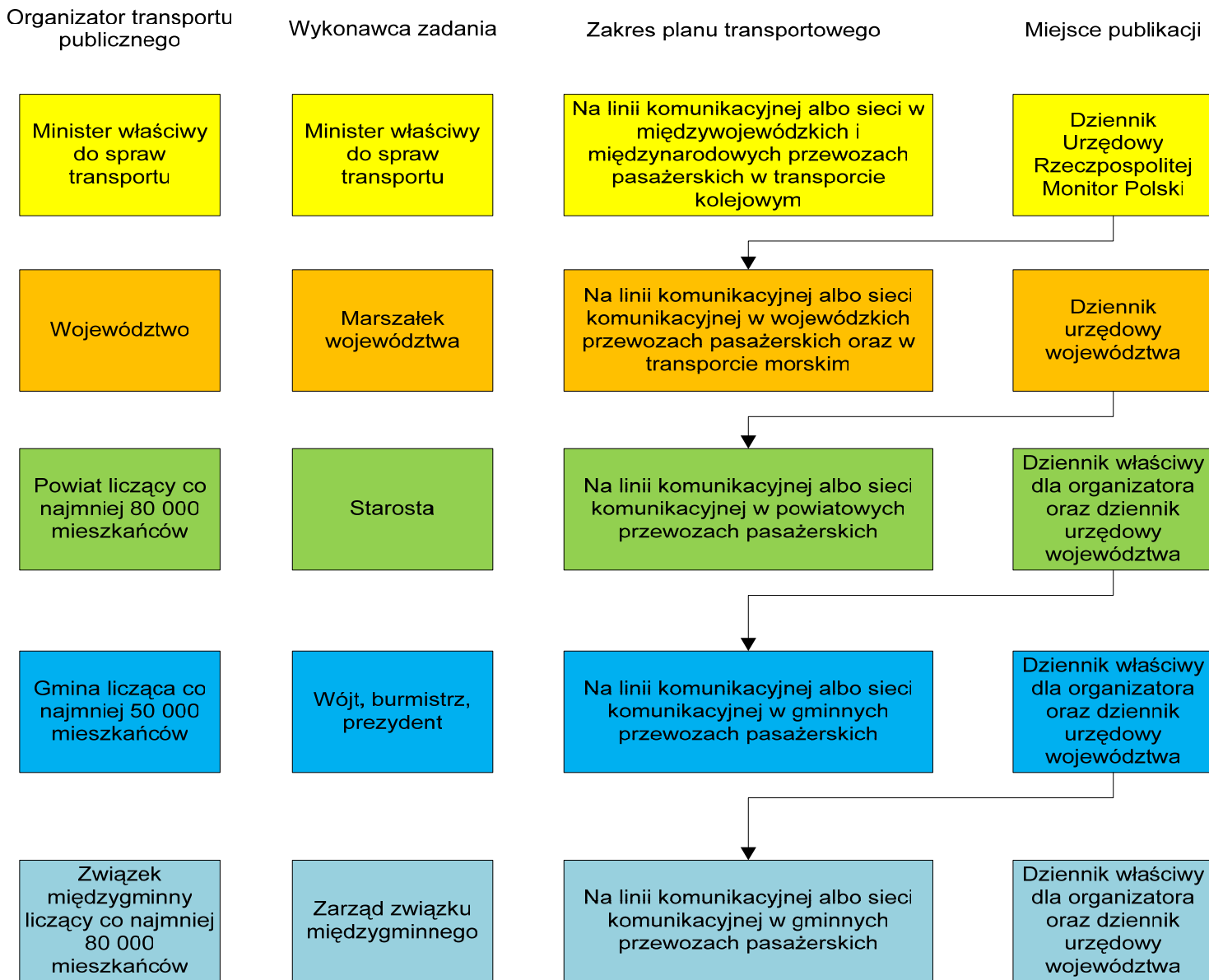
województwo/
minister ds.
transportu



Ustawa powierza organizatorowi wykonanie 3 zadań (Art.8):

1. Planowanie rozwoju transportu
2. Organizowanie sieci komunikacyjnej
3. Zarządzanie siecią komunikacyjną

Schemat opracowywania i publikowania Planu Transportowego



Hierarchizacja Planów Transportowych (wg projektu ustawy)

Zgodnie z Art.11.1 proces opracowywania planów transportowych ma mieć charakter hierarchiczny.

Minister właściwy do spraw transportu

obwieszczenie w „Monitorze Polskim”.



Marszałek województwa

z uwzględnieniem ogłoszonego planu transportowego ministra w zakresie linii komunikacyjnych i publikacja w dzienniku urzędowym.



Starosta

z uwzględnieniem ogłoszonego planu marszałka (w zakresie linii komunikacyjnych) i publikacja we właściwym dzienniku urzędowym.



Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego

z zobowiązaniem do uwzględnienia planu transportowego opracowanego przez starostę lub marszałka województwa w zakresie linii komunikacyjnych.

Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić (Art.13.2):

- 1.Stan zagospodarowania przestrzennego
- 2.Sytuacja społeczno-gospodarczą danego obszaru
- 3.Wpływ transportu na środowisko
- 4.Strategie rozwoju rynku przewozów pasażerskich

Proces tworzenia Planu Transportowego (w ocenie ekspertów)

Uwarunkowania:

- **Stan zagospodarowania przestrzennego**
- **Sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru**
- **Wpływ transportu na środowisko**
- **Strategie rozwoju rynku przewozów pasażerskich**

W zakresie zagospodarowania przestrzennego powinny być uwzględnione :

1. koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju
2. plan zagospodarowania przestrzennego województwa
3. SUIKZP gminy
4. MPZP

Proces tworzenia Planu Transportowego (w ocenie ekspertów)

Uwarunkowania:

- Stan zagospodarowania przestrzennego
- Sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru
- Wpływ transportu na środowisko
- Strategie rozwoju rynku przewozów pasażerskich

1. Charakterystyka sytuacji społeczno – gospodarczej jest elementem dokumentów typu „strategia rozwoju”.
2. Tylko samorząd wojewódzki ma obowiązek przygotowania i uchwalenia takiego dokumentu. Samorządy powiatowe i gminne mogą ale nie muszą.
3. To ważne gdyż projekt ustawy zakłada, że Plan Transportowy musi zarezerwować środki finansowe na TZ. A to powinno być powiązane z sytuacją gospodarczą obszaru i finansową organizatora transportu.
4. Środki finansowe są rezerwowane w ramach WPI i budżetów na kolejne lata. Wymaga to uzyskania konsensusu pomiędzy siłami politycznymi w samorządzie.
5. Wniosek - posiadanie Strategii ułatwia tworzenie planu transportowego. Brak strategii może wymagać budowy porozumienia sił politycznych od podstaw , a to opóźnia pracę nad planem transportowym.

Proces tworzenia Planu Transportowego (w ocenie ekspertów)

Uwarunkowania:

- Stan zagospodarowania przestrzennego
- Sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru
- Wpływ transportu na środowisko
- Strategie rozwoju rynku przewozów pasażerskich

1. Praktycznie nie ma opracowań dot. wpływ TZ na środowisko (w gminach, powiatach i w całym województwie).
2. Dopiero ustawa *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 7.11.2008 r.) wskazała które dokumenty wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (Art. 46):
 - koncepcje przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - SUIKZP ,
 - plany zagospodarowania przestrzennego
 - strategie rozwoju regionalnego;
 - polityki strategie, plany lub programy w dziedzinie transportu, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Proces tworzenia Planu Transportowego (w ocenie ekspertów)

Uwarunkowania:

- Stan zagospodarowania przestrzennego
- Sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru
- Wpływ transportu na środowisko
- Strategie rozwoju rynku przewozów pasażerskich

1. **WIZJA STRATEGICZNA** rynku przewozów pasażerskich (określenie Celu – pożądanego stanu końcowego).
2. Przełożenie CELÓW na konkretne **ZADANIA** (możliwość monitorowania realizacji)
3. Określenie sieci transportowych, korytarzy i węzłów przesiadkowych.
4. Opracowanie i zatwierdzenie planów przestrzennych (zabezpieczenie terenu)
5. **PLAN REALIZACJI** i niezbędne środki (publiczne/prywatne)
6. **WDRAŻANIE** strategii i **MONITOROWANIE** realizacji zadań

Można rozważać szereg mierników rezultatów Planu:

- dostępność do sieci TZ (standard może być różny w obszarach o różnym zagospodarowaniu),
- standard napełnienia w TZ,
- standard minimalnej liczby połączeń środkami TZ,
- częstotliwość kursowania,
- dostępność w czasie centrum miasta środkami TZ,
- poziom zadowolenia pasażerów,
- itp.

Województwo mazowieckie w kontekście projektu ustawy

1. 37 powiatów, 5 miast na prawach powiatów i 314 gmin.
2. Tylko w 15 powiatach liczba mieszkańców przekroczyła 80 000.
3. Nie ma gmin wiejskich o liczbie mieszkańców powyżej 50 000.
4. Poza Warszawą jest 6 miast powyżej 50 tysięcy mieszkańców: Radom (226 372), Płock (127 307), Siedlce (77 047), Pruszków (55 397), Ostrołęka (53758), Legionowo (50 698).
5. Zgodnie z wymogami ustawy, **w 15 powiatach i 7 miastach** będzie musiał być opracowany Plan Transportowy.

Aglomeracja warszawska w kontekście projektu ustawy

We wszystkich powiatach przylegających do Warszawy liczba mieszkańców przekracza 80 000, co oznacza, że wszystkie będą musiały opracować plany transportowe.

Poza Warszawą, w aglomeracji są dwa miasta które będą musiały obligatoryjnie opracować plan transportowy: **Pruszków i Legionowo.**

Podsumowanie sytuacji w aglomeracji warszawskiej

1. Tylko Warszawa jest przygotowana do wypełniania ustawowego zadania Organizatora Transportu (realizacja tej funkcji poprzez ZTM).
2. Można przypuszczać, że zarządy powiatów które będą musiały zostać Organizatorami Transportu Publicznego mogą napotkać na trudności wynikające z braku doświadczenia.
3. Dodatkowe utrudnienie - nie wszystkie gminy aglomeracji warszawskiej posiadają aktualne SUIKZP, a MPZP nie pokrywają całych obszarów gmin wchodzących w skład powiatów.
4. Obecnie Pruszków i Legionowo nie pełnią roli Organizatora Transportu Publicznego. W budżetach tych miast (na rok 2009) nie ma pieniędzy na publiczny transport zbiorowy.

PODSUMOWANIE

1. W projekcie ustawy zadania planu transportowego są określone w sposób ogólny. Budzi wątpliwość objęcie zadaniami jedynie sieci komunikacyjnej. Zadania organizatora należy rozumieć szerzej – powinny dotyczyć systemu transportowego.
2. Hierarchizacja tworzenia planów transportowych (to uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji w planach niższego szczebla) w praktyce może powodować znaczne opóźnienia. Warto rozważyć zastąpienie obowiązku oczekiwania na obwieszczenie planu, obowiązkiem koordynacji działań organizatorów różnych szczebli (działanie równoległe).
3. Wymaga wyjaśnienia (sprecyzowania w ustawie) czy plan transportowy zostanie zaliczony do dokumentów które będą wymagały przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
4. Określony w ustawie zakres planu jest niewystarczający i zbyt ogólny ! Niezbędne jest jego uzupełnienie co najmniej w zakresie zaproponowanym w referacie. Idea obowiązkowego wykonywania planów transportowych powinna być wzmocniona sprecyzowaniem zasad ich wykonywania z określeniem minimalnych wymagań.

PODSUMOWANIE

Dodatkową funkcją przygotowywanej ustawy powinna być poprawa jakości planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym !!!

Dziękujemy za uwagę !