

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 368

## Regulacja w sektorze kolejowym i jej sądowa kontrola

Redaktorzy naukowi

Jan Gola

Wojciech Szydło



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Barbara Majewska

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja powstała w ramach projektu badawczego sfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2013/08/A/HS5/00642

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.pracnaukowe.ue.wroc.pl](http://www.pracnaukowe.ue.wroc.pl)  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons  
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska  
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2015

**ISSN 1899-3192**  
**e-ISSN 2392-0041**

**ISBN 978-83-7695-486-8**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:  
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: [econbook@ue.wroc.pl](mailto:econbook@ue.wroc.pl)  
[www.ksiegarnia.ue.wroc.pl](http://www.ksiegarnia.ue.wroc.pl)

Druk i oprawa: TOTEM

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	7
<b>Maciej Błażewski:</b> Reglamentacja rozpoczęcia wykonania budowy kolejowych.....	9
<b>Joanna Czesak:</b> Konstrukcja prawna licencji w transporcie kolejowym .....	19
<b>Jan Gola:</b> Prezes Urzędu Transportu Kolejowego – niezależny organ regulacyjny?.....	35
<b>Stefan Akira Jarecki:</b> Tabor a konkurencja w pasażerskich przewozach kolejowych.....	45
<b>Karol Kłosowski:</b> Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – teoria i praktyka .....	65
<b>Jakub Kociubiński:</b> Finansowanie usługi publicznej a otwarcie rynku transportu kolejowego – wewnętrzna sprzeczność?.....	83
<b>Maciej Kruszyna:</b> Punkt widzenia pasażerów na regulacje i deregulacje w pasażerskich przewozach kolejowych .....	101
<b>Łukasz Piekaj:</b> Public Service Obligation – obowiązek świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie kolejowym.....	112
<b>Kamilla Pomorska:</b> Ochrona tajemnicy przedsiębiorstwa w postępowaniu przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego .....	123
<b>Monika Przybylska:</b> Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jako forma działania Prezesa UTK.....	140

## Summaries

<b>Maciej Błażewski:</b> Rationing of commence of the construction works on the construction of railway .....	9
<b>Joanna Czesak:</b> Legal construction of licenses in railway transport.....	19
<b>Jan Gola:</b> President of the Railway Transport Office – an independent regulatory body?.....	35
<b>Stefan Akira Jarecki:</b> The rolling stock vs. competition in passenger rail transport.....	45
<b>Karol Kłosowski:</b> Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council on rail passengers’ rights and obligations – theory and practice.....	65
<b>Jakub Kociubiński:</b> Public service obligation vs. the liberalization of rail transport market – internal contradiction? .....	83

---

<b>Maciej Kruszyna:</b> The passengers point of view on the regulations and deregulations in the passenger rail transport.....	101
<b>Łukasz Piekaj:</b> PSO – Public Service Obligation in common railway transport.....	112
<b>Kamilla Pomorska:</b> Protection of business secret in the proceedings before the President of Rail Transport Office .....	123
<b>Monika Przybylska:</b> Open access decision as a regulatory instrument of the President of the Office for Railway Transport .....	140

**Maciej Kruszyna**

Politechnika Wroclawska

---

**PUNKT WIDZENIA PASAŻERÓW  
NA REGULACJE I DEREGULACJE  
W PASAŻERSKICH PRZEWOZACH KOLEJOWYCH**

---

**THE PASSENGERS POINT OF VIEW  
ON THE REGULATIONS AND DEREGULATIONS  
IN THE PASSENGER RAIL TRANSPORT**

---

DOI: 10.15611/pn.2014.368.07

**Streszczenie:** Artykuł dotyczy oceny regulacji i deregulacji w pasażerskich przewozach kolejowych w Polsce z punktu widzenia pasażerów. Ocena opiera się na tak zwanej „ofercie przewozowej”. Opisane zostały różne parametry oferty przewozowej. Na ich podstawie wskazano na problemy dotyczące krajowych regulacji, w tym Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Najpoważniejszym zagadnieniem jest trudność pogodzenia uwarunkowań konkurencji w dostępie do rynku przewozów z potrzebą integracji rozkładów jazdy oraz biletów. Wskazano skuteczne przykłady działań zagranicznych. Sformułowano nową ideę podejścia do planowania systemu przewozów kolejowych.

**Słowa kluczowe:** pasażerskie przewozy kolejowe, deregulacja, oferta przewozowa, integracja, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

**Summary:** The article concerns the evaluation of regulation and deregulation in the passenger rail transport in Poland from the passengers point of view. The rating is based on the so-called “journeys offer”. Various parameters of journeys offer are described here. On the basis of national regulations, including the Act of the Public Transport, the basic problems are identified. The most serious issue is the difficulty of reconciling the conditions of competition in the access to the market with the need to integrate the timetables and tickets. The successful examples from abroad are indicated. A new idea of approach to planning the rail transport system is formulated.

**Keywords:** passenger rail transport, deregulation, journeys offer, integration, Act of the Public Transport.

## 1. Wprowadzenie, czyli jak rozumiemy deregulację i regulację

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego<sup>1</sup>: „do głównych celów określonych w Białej Księdze Komisji<sup>2</sup> należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez **uregulowanie kwestii konkurencji** [podkreślenie – M.K.] w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego lub poprzez zapewnienie szczególnych warunków taryfowych dla niektórych grup pasażerów, takich jak emeryci, oraz usunięcie mogących powodować znaczne zakłócenia konkurencji dysproporcji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi z różnych państw członkowskich”. Istotny jest zatem aspekt dopuszczenia podmiotów konkurujących o określone elementy rynku, ale przy zachowaniu uwarunkowań funkcjonalności podróżujących. Fakt próby łączenia tych dwóch, dość przeciwstawnych, punktów widzenia jest kluczowy dla oceny rozwiązań funkcjonujących w Polsce.

Polska Ustawa<sup>3</sup> o publicznym transporcie zbiorowym (UPTZ) w art. 5 bezpośrednio nawiązuje do dokumentów europejskich: „Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. Przeprowadzona analiza wskazuje, że szczegóły wprowadzonych w Polsce rozwiązań nie są zadowalające dla pasażerów. Prezentowane rozwiązania zagraniczne (przykłady) pokazują kierunek postulowanych zmian w celu faktycznej realizacji powyższego zapisu.

## 2. Oferta przewozowa

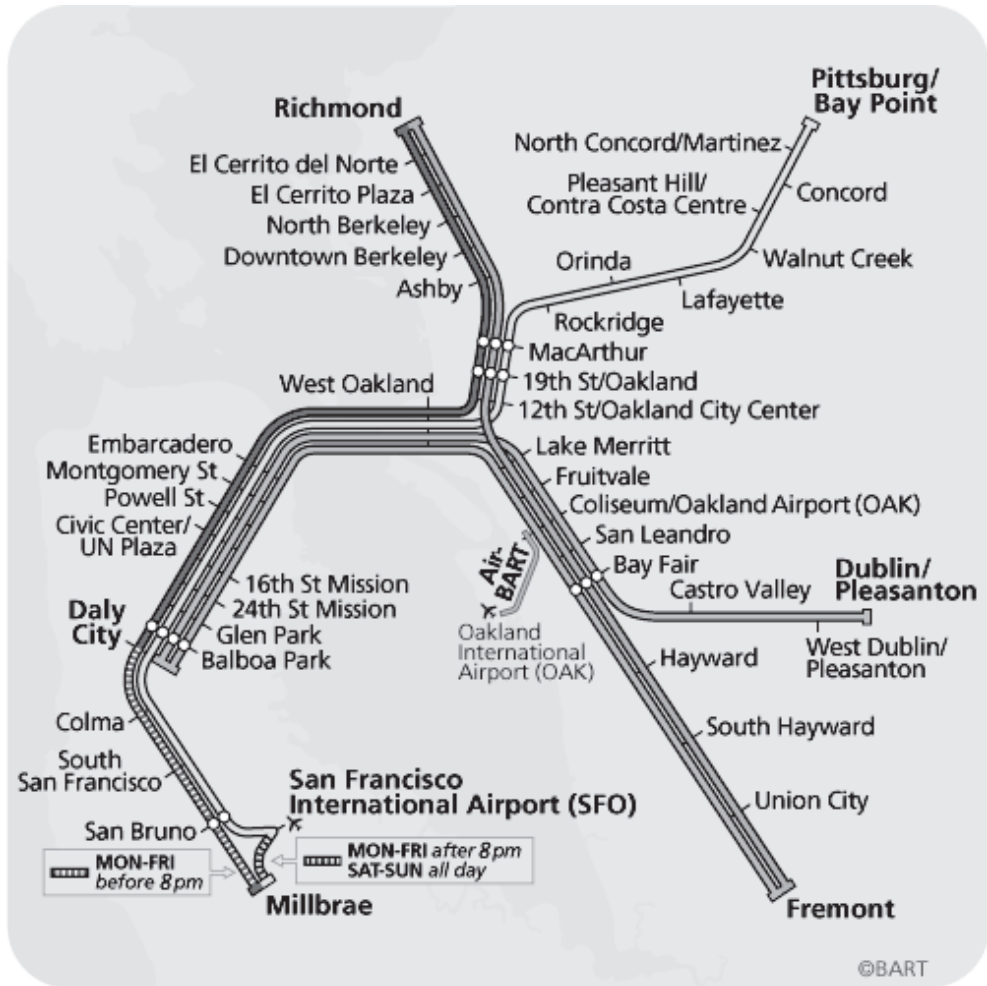
Przez „ofertę przewozową”, parametr (zestaw parametrów) będący podstawą oceny systemu transportu przez pasażerów, rozumie się tutaj rozwiązania dotyczące trzech grup: sieci połączeń, rozkładu jazdy, systemu taryfowego. Sposób rozwiązania, dobór wielkości oraz wartości parametrów dla każdej grupy tworzą sumarycznie ofertę, która może być atrakcyjna (bądź nie) dla pasażerów. Stopień atrakcyjności będzie mieć wpływ na wybór środka transportu, stąd parametry oferty należy oceniać w kontekście konkurencji na polu różnych gałęzi transportu. Jedną z wyżej wymienionych grup oferty przewozowej (sieć połączeń) ilustruje rysunek 1. Pokazano tam schemat kolei aglomeracyjnej BART w San Francisco (USA). Przebiegi linii ilustru-

<sup>1</sup> Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

<sup>2</sup> Biała Księga Komisji Europejskiej z dnia 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje”.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

ją zasięg terytorialny usługi, lokalizacje stacji oraz połączenia bezpośrednie. Istotnym uzupełnieniem sieci jest rozkład jazdy – ze wskazaniem liczby kursów oraz informacje o taryfach, rodzajach biletów itp.



Rys. 1. Schemat sieci kolei BART

Źródło: [www.bart.gov/stations](http://www.bart.gov/stations) (30.06.2014).

### 3. Co dla pasażera jest najbardziej istotne w odbiorze oferty przewozowej?

Ponieważ na opis oferty przewozowej składa się wiele parametrów (czasami o trudnym mierzalnym charakterze, np. wygoda), badacze tematu formułują różne sposoby oceny. Najprostszym podejściem jest zestawienie kryteriów oraz przypisanie im określonej punktacji (i czasami też wag). Poniżej przytoczone zostały<sup>4</sup> dwa przykłady zestawów kryteriów, z Polski (Gdynia) oraz Danii<sup>5</sup>.

Przykład rankingu kryteriów, ankiety z Gdyni:

1. punktualność,
2. bezpośredniość,
3. częstotliwość,
4. dostępność,
5. niski koszt,
6. komfort,
7. pewność,
8. prędkość,
9. rytmiczność,
10. wyczerpująca informacja.

Przykład rankingu kryteriów, Dania:

1. punktualność,
2. sposób jazdy kierowcy,
3. temperatura w lecie,
4. temperatura w pozostałych porach roku,
5. czystość wnętrza pojazdu,
6. kultura obsługi,
7. wentylacja w lecie,
8. wentylacja w pozostałych porach roku,
9. hałas i wibracje,
10. utrzymanie wnętrza pojazdu.

W powyższych zestawieniach kryteriów widać elementy podobne (np. punktualność) oraz różnicujące. Dla polskich podróżnych istotne są elementy związane z prędkością, rytmicznością, częstotliwością – jako wciąż jeszcze niezaspokajające ich wymagań. Wysoki standard tych elementów jest oczywisty w dojrzałych systemach i dlatego podróżujący w Danii nie wykazują ich w ramach oceny. Podnoszone są natomiast aspekty wygody podróżowania (np. wentylacja), w Polsce schodzące na dalszy plan.

Niezależnie od charakteru zestawianych kryteriów powyższe podejście nastęrcza trudności w obiektywnej ocenie oferty przewozowej. Konstruuje się zatem bar-

<sup>4</sup> A. Rudnicki, *Jakość komunikacji miejskiej*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, Monografie Nr 5, Kraków 1999.

<sup>5</sup> Podano tu po 10 najważniejszych kryteriów. Zestaw z Danii jest obszerniejszy i obejmuje 20 kryteriów oceny.



dziej precyzyjne miary bazujące na matematycznych formułach integrujących różne kryteria. Przykładem takiego podejścia jest syntetyczny wskaźnik „przeciętny ekwiwalentny czas podróży pasażera”<sup>6</sup>, uwzględniający 7 kryteriów oraz 1 współczynnik korygujący. Wartość wskaźnika oblicza się według wzoru (1):

$$ET = (ED + EO + EJ + EP + EB + ES + EW) * K, \quad (1)$$

gdzie: ET – przeciętny ekwiwalentny czas podróży pasażera; ED – dojście do przystanku; EO – oczekiwanie na przystanku; EJ – przejazd w pojeździe; EP – przesiadki; EB – system taryfowy; ES – skargi pasażerów; EW – bezpieczeństwo pasażerów; K – współczynnik korygujący dostępność systemu.

Metoda pozwala na precyzyjne wyliczenie wartości poszczególnych składników oraz uzyskanie ważonej oceny w postaci wskaźnika<sup>7</sup>.

Odbiór oferty przewozowej w ocenie podróżujących możliwy jest także poprzez kryterium opisowe sformułowane na przykład jako: dostępność dowolnych źródeł i celów podróży w całym obszarze jest konkurencyjna względem podróży samochodem. Taka formuła powinna być podstawą planowania każdego funkcjonalnego systemu transportu publicznego o dowolnej skali przewozów. Autor niniejszego artykułu zaproponował opis zintegrowanego systemu podróży pod nazwą „Megametro”<sup>8</sup>. „Megametro to nazwa dla Metropolitalnego Systemu Podróży (MSP) wykorzystującego środki przemieszczania się dostępne i możliwe do wdrożenia w bliskiej perspektywie czasowej oraz narzędzia do zarządzania przemieszczaniem się, optymalizacji czasu i kosztu podróży oraz informacji o systemie. Megametro ma zapewnić wszystkim mieszkańcom metropolii zbliżone standardy podróży, niezależnie od jej źródła, celu i czasu wykonywania, tak aby niekonieczne było użycie prywatnego samochodu. W zależności od motywacji, liczby podróżnych, pory doby dobierane będą najstosowniejsze formy przemieszczania się”.

#### 4. Problemy z deregulacją w Polsce

Deregulacja w warunkach polskich polega na podziale PKP na spółki (w tym zarządcę infrastruktury PKP PLK oraz przewoźników: PKP Intercity, Przewozy Regionalne)<sup>9</sup>. Zarządca infrastruktury przyznaje dostęp do sieci kolejowej. Odrębne spółki zarządzają dworcami, zasilaniem sieci trakcyjnej, sterowaniem ruchem. PKP

<sup>6</sup> A. Rudnicki, wyd. cyt.

<sup>7</sup> Szczegóły metody opisano: tamże.

<sup>8</sup> M. Kruszyna, *Metropolitalny System Podróży. Megametro – odpowiedź na wyzwania mobilności XXI wieku*, [w:] M. Jaskulska (red.), *Inteligentne wymiary rozwoju metropolii: przykłady, doświadczenia, plany*, Biuro Rozwoju Gdańska, Gdańsk 2014, s. 51-53.

<sup>9</sup> Dalszy opis koncentruje się na przewozach pasażerskich, nie zajmując się segmentem przewozów towarowych.

SA pełni funkcję spółki matki dla tego prawdziwego gąszczu podmiotów, których kompetencje i rola w strukturze przewozowej (zresztą zmieniana na przestrzeni lat) nie jest do końca czytelna dla obserwatora zewnętrznego. Wydaje się także nielogiczna z punktu widzenia funkcjonalności systemu transportowego. Dziwne wydaje się na przykład wyodrębnienie spółki zarządzającej dworcami (w efekcie częstym obrazem jest wyremontowany dworzec przy niemal nieczynnej linii i *vice versa* – rozpadające się dworce przy linii wyremontowanej). Część spółek jest sprywatyzowana, prywatyzacja innych wybranych jest planowana. Przewoźnik Przewozy Regionalne jest własnością samorządów wojewódzkich.

Z drugiej strony kilka samorządów powołało swoje spółki przewozowe (np. Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie), które konkurują z Przewozami Regionalnymi o rynek przewozów na wybranych obszarach<sup>10</sup>. Wprowadzanie innych konkurencyjnych przewoźników (mimo iż mocno promowane poprzez prawodawstwo europejskie) napotyka trudności<sup>11</sup>. Jednym z wyjątków jest firma Arriba, która z powodzeniem realizuje przewozy w województwie kujawsko-pomorskim. Można postawić tezę, że na drodze do sprawnej deregulacji stoi moloch PKP SA, w którego strukturze znajduje się z jednej strony zarządca infrastruktury<sup>12</sup> PKP PLK, a z drugiej przewoźnicy. Przewoźnicy z zasady prowadzą odrębną sprzedaż biletów. Rzadkością jest honorowanie biletów konkurencji. Pasażerom trudno jest często nabyć bilet na całą podróż.

Duże nadzieje na uporządkowanie zarządzania kolejną oraz innymi gałęziami transportu wiązano z ustawą UPTZ<sup>13</sup> oraz powiązanymi z nią przepisami. Tymczasem ustawa ta, zamiast porządkować, wprowadziła raczej kolejne elementy chaosu. Przykładowo, ustawą UPTZ zmieniono następujące ustawy:

- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- ustawę z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach,
- ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej,
- ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych,
- ustawę z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach,
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych,
- ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

<sup>10</sup> Tworzy to dziwną sytuację „pseudokonkurencji”, ponieważ konkurujące podmioty mają takich samych właścicieli (współwłaścicieli).

<sup>11</sup> Przykładem mogą być problemy czeskiego przewoźnika w wejściu na rynek przewozów dalekobieżnych.

<sup>12</sup> W terminologii używanej w niniejszym artykule PKP PLK zarządza tylko częścią infrastruktury obejmującą układ torowy, ale już nie dworce czy łączność.

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Jak widać z powyższego zestawienia, organizacja transportu zbiorowego wiąże się z różnymi innymi regulacjami. Zmiany w wielu ustawach nie zawsze prowadzą do uporządkowania prawa. Także w kontekście kluczowego postulatu: pogodzenia deregulacji (rozumianej jako wprowadzenie bardziej zróżnicowanej konkurencji) z potrzebami podróżnych, wydaje się, że wprowadzone zmiany nie sprostają oczekiwaniom. Wyraża się to głównie poprzez krytykę planów transportowych – istotnych elementów organizacji rynku przewozów wprowadzonych ustawą UPTZ.

## 5. Plan transportowy – próba regulacji, czy udana?

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dotyczące planu transportowego<sup>14</sup> podaje szczegóły dotyczące tego dokumentu<sup>15</sup>. Poniżej zestawiono elementy, które powinny znajdować się w części tekstowej planu.

Część tekstowa planu transportowego powinna określać:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności:
  - a) lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
  - b) gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
  - c) zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym:
  - a) źródła finansowania,
  - b) formy finansowania;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”;
- 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
  - a) ochrony środowiska naturalnego,
  - b) dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
  - c) dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej;

<sup>14</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

<sup>15</sup> W zasadzie w Rozporządzeniu powtórzono jedynie zapisy Ustawy, nie dodając żadnych nowych elementów (szerzej o tym w dalszej części artykułu).

7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:

- a) godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
  - b) obowiązujących opłat za przejazd,
  - c) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
  - d) węzłów przesiadkowych,
  - e) koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
  - f) regulaminów przewozu osób;
- 8) kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W toku opracowywania planów pojawiło się wiele wątpliwości dotyczących nieprecyzyjnych zapisów. W wielu publikacjach podnoszono te zagadnienia. Z punktu widzenia niniejszych rozważań warto przytoczyć następujący przykład krytyki<sup>16</sup>:

„Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [...] stanowi quasi kalkę wymogów zawartych w UPTZ. [...] Brak jest jakiegokolwiek literatury w formie komentarza do ustawy oraz dorobku władzy sądowniczej. 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.”

Faktycznie, poważnym niedociągnięciem jest brak krajowych przykładów systemów integrujących ofertę przewozową z uwagi na wymagania pasażerów.

## 6. Postulat integracji

Sformułujmy zatem postulat integracji, istotny z uwagi na potrzebę połączenia podejścia „deregulacyjnego” z postulatami podróżnych. Efektywne zmiany sposobu organizacji rynku przewozów (w tym kolejowych) powinny zasadzać się na dwóch fundamentach:

- wydzieleniu „infrastruktury” z PKP przy integracji torowisk (tras) z dworcami i urządzeniami zabezpieczenia i sterowania ruchem oraz z uwzględnieniem możliwości gradacji poziomów zarządzania infrastrukturą, np. krajową, wojewódzką, niższych szczebli;

---

<sup>16</sup> Ł. Oleszczuk, *Ocena uchwalonych planów transportowych jednostek samorządowych w świetle zapisów ustawowych*, Przegląd Komunikacyjny 2014, nr 4.

- wprowadzeniu faktycznych organizatorów transportu przy odmiennej niż obecna roli przewoźników (zwanych operatorami zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).

Konkurencja w przewozach nie powinna przynosić utrudnień dla pasażerów. Podróżnego nie interesuje, jaka firma prowadzi usługę. Ważne jest, aby podróż spełniała jego oczekiwania (kryteria), w tym wiązała się z prostym i zintegrowanym systemem taryfowym. Znana z naszego kraju trudność z integracją biletów wcale nie musi oznaczać braku dopuszczenia konkurencji. Pożądany jest jeden właściciel infrastruktury (w powyższym rozumieniu), najlepiej o charakterze państwowym (lub samorządowym), regulujący i integrujący ofertę przewozową. Wart przybliżenia jest tu przykład brytyjski, który w toku zmian wyewoluował do dzisiejszej (godnej polecenia) postaci.

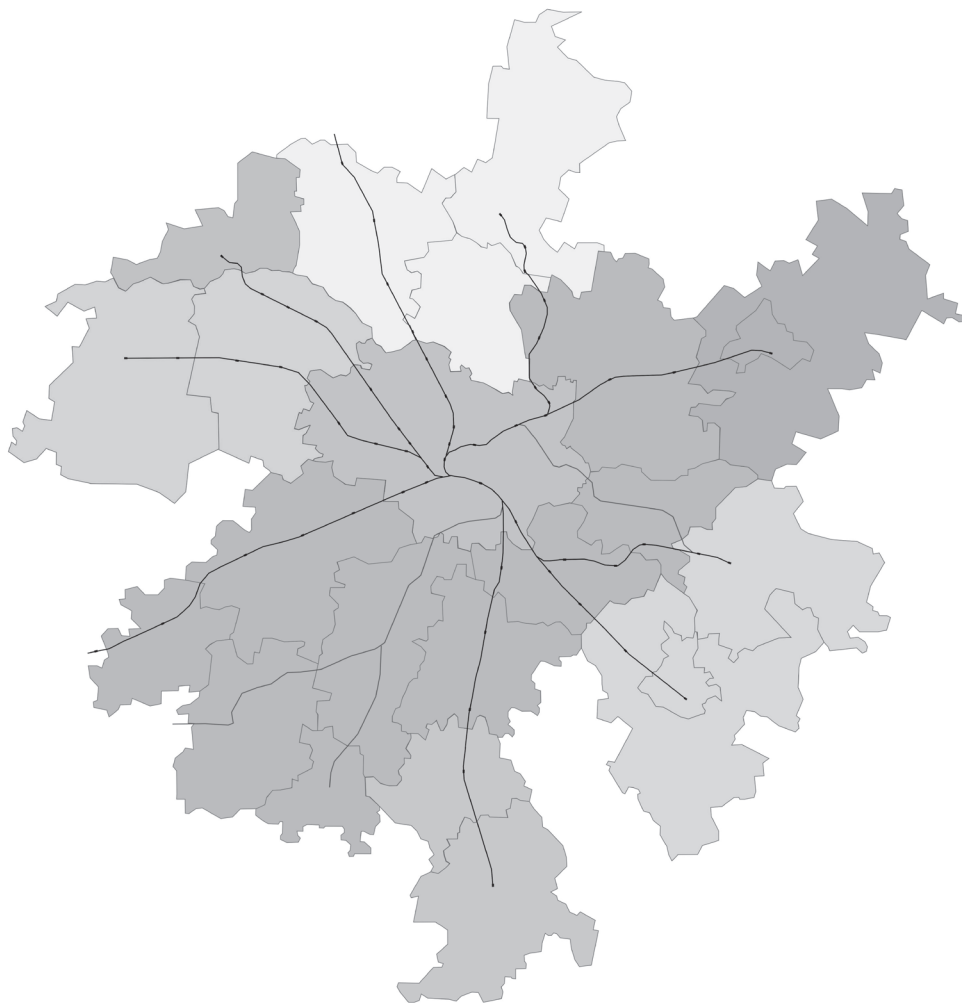
Przewozy pasażerskie na terenie Anglii, Szkocji i Walii świadczy obecnie 29 następujących przedsiębiorstw<sup>17</sup>: Abellio Greater Anglia, Arriva Trains Wales, c2c, Chiltern Railways, CrossCountry, East Coast, East Midlands Trains, Eurostar, First Capital Connect, First Great Western, First Hull Trains, First TransPennine Express, Gatwick Express, Grand Central, Great Northern / Thameslink, Heathrow Connect, Heathrow Express, Island Line, London Midland, London Overground, London Underground, Merseyrail, Northern Rail, ScotRail, South West Trains, Southeastern, Southern, Stansted Express, Virgin Trains<sup>18</sup>. Mnogość podmiotów (niektóre z firm kursują po wspólnych trasach) nie oznacza żadnego utrudnienia dla pasażerów. Rozkłady jazdy są skoordynowane, a bilet zakupiony u jednego przewoźnika obowiązuje w całej sieci. Udostępniona jest także skoordynowana oferta z przewoźnikami autobusowymi oraz wybranymi miejskimi.

## 7. Podsumowanie, czyli wyzwania dla inżynierów i planistów transportu

Postulat pogodzenia uwarunkowań konkurencyjności z potrzebami pasażerów skierowany jest głównie do przewozów w miastach i szerzej w aglomeracjach. Skala wielkości przewozów oraz duża liczba podmiotów organizujących transport wskazują na potencjalne problemy. Przykład problemów integracji w aglomeracji wrocławskiej ilustruje rysunek 2, gdzie potencjalną sieć kolei aglomeracyjnej naniesiono na różnokolorową mieszankę gmin i powiatów. Koordynacja planów (w tym transportowych) poszczególnych jednostek samorządowych (autonomicznych) nie jest zadaniem łatwym i stąd, być może, dzisiejszy brak kolei w aglomeracji wrocławskiej.

<sup>17</sup> W zestawieniu ujęto także metro w Londynie niebędące typową koleją, ale faktycznie zintegrowane z systemem kolejowym kraju.

<sup>18</sup> [www.nationalrail.co.uk/tocs\\_maps/tocs/TrainOperators.aspx](http://www.nationalrail.co.uk/tocs_maps/tocs/TrainOperators.aspx) (3.06.2014).



**Rys. 2.** Sieć potencjalnej kolei w aglomeracji wrocławskiej

Źródło: M. Kruszyna, *Próba identyfikacji problemów pojawiających się przy tworzeniu planów transportowych*, Przegląd Komunikacyjny 2014, nr 4.

Nowa idea planowania wymaga podejścia dwuetapowego z nieco odmienną od stosowanej obecnie hierarchią działań:

1. wizja zintegrowanego systemu,
2. przekształcanie infrastruktury.

Powyższe sformułowania wskazują, że infrastrukturę transportu należy dopasowywać do spójnej wizji systemu (w tym zintegrowanego w kontekście regulacji i deregulacji), a nie postępować odwrotnie: organizować system przewozów na infra-

strukturze istniejącej (bądź modernizowanej według odtworzenia stanu dotychczasowego). Działania zachowawcze nie doprowadzą do stworzenia atrakcyjnej i konkurencyjnej oferty transportu publicznego. Środki zainwestowane w modernizację infrastruktury zostaną wykorzystane nieefektywnie.

Warto pamiętać, że sektor regionalnych przewozów kolejowych jest ważnym składnikiem systemu transportu aglomeracyjnego, ale nie jedynym. Przytaczając istotne elementy Metropolitalnego Systemu Podróży<sup>19</sup>, widzimy, że aspekt regulacji (integracji) i deregulacji powinien dotyczyć także innych elementów. „Istotne jest tu kształtowanie powszechnego transportu zbiorowego zintegrowane na całym obszarze metropolii (w sensie taryf, częstych kursów, węzłów przesiadkowych), wspieranie podróżowania rowerem oraz pieszo, wprowadzanie niekonwencjonalnych rozwiązań (na przykład »parataxi« = »autobus na życzenie«), przybliżanie alternatywnych form transportu do źródeł i celów podróży, działania przedstawiające i promujące zalety takiego sposobu podróży»<sup>20</sup>.

## Literatura

- Biała Księga Komisji Europejskiej z dnia 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje”.
- Kruszyna M., *Metropolitalny System Podróży. Megametro – odpowiedź na wyzwania mobilności XXI wieku*, [w:] M. Jaskulska (red.), *Inteligentne wymiary rozwoju metropolii, przykłady, doświadczenia, plany*, Biuro Rozwoju Gdańska, Gdańsk 2014.
- Kruszyna M., *Próba identyfikacji problemów pojawiających się przy tworzeniu planów transportowych*, Przegląd Komunikacyjny 2014, nr 4.
- Oleszczuk Ł., *Ocena uchwalonych planów transportowych jednostek samorządowych w świetle zapisów ustawowych*, Przegląd Komunikacyjny 2014, nr 4.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
- Rozporządzenie Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
- Rudnicki A., *Jakość komunikacji miejskiej*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, seria: Monografie Nr 5, Kraków 1999.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, [www.bart.gov/stations](http://www.bart.gov/stations). [www.nationalrail.co.uk/tocs\\_maps/tocs/TrainOperators.aspx](http://www.nationalrail.co.uk/tocs_maps/tocs/TrainOperators.aspx).

<sup>19</sup> M. Kruszyna, *Metropolitalny System Podróży...*

<sup>20</sup> Tamże.