

**„Podstawowe założenia do ustawy o transporcie
publicznym”**

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
DEPARTAMENT PROGRAMOWANIA I STRATEGII

Podstawowe założenia do ustawy o transporcie publicznym

wersja końcowa opracowana wspólnie, w trybie roboczym, ze stroną samorządową

Warszawa marzec 2005 r.

WPROWADZENIE

Transport publiczny jest ważnym zagadnieniem; ekonomicznym, gospodarczym, społecznym i ekologicznym. W funkcjonowaniu miast i regionów wypełnia zarówno rolę socjalną (daje możliwość przemieszczania się osobom nie mającym dostępu do innych form transportu), jak i rolę kształtowania zachowań transportowych w kierunku ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza problemy funkcjonalne i ekologiczne. Państwo powinno wykorzystywać wszelkie możliwości mające na celu przeciwdziałanie zwiększającemu się zatłoczeniu dróg, które powstaje m. in. w wyniku rezygnacji pasażerów z przejazdów środkami komunikacji zbiorowej na rzecz przejazdów samochodami osobowymi. Jedną z takich możliwości jest sprawny, efektywny i transport publiczny. Państwo powinno być zainteresowane sprawnym, efektywnym odpowiadającym potrzebom społeczeństwa transportem publicznym, bowiem tylko taki pozwala na realizowanie w dziedzinie transportu konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju kraju.

Z wyżej wymienionych powodów zbiorowy transport publiczny powinien być jednoznacznie unormowany w przepisach prawa, w szczególności przez określenie :

- zadania zbiorowego przewozu osób jako obowiązku użyteczności publicznej,
- organu administracji publicznej zobowiązanego do zapewnienia warunków wykonania tego zadania oraz zapewnienia temu organowi niezbędnych kompetencji do efektywnego zarządzania rynkiem transportu publicznego,
- zasad dostępu operatorów do tego rynku usług,
- trwałych i stabilnych zasad jego funkcjonowania.

Stan obecny polskich regulacji prawnych dotyczących transportu publicznego.

W polskim prawodawstwie zagadnienia związane z transportem publicznym są uregulowane przepisami wielu ustaw. Przepisy te tworzą pewien system prawny funkcjonowania transportu publicznego. Najważniejsze elementy tego systemu stanowią przepisy dotyczące ustanowienia organizatorów transportu publicznego, zasad dostępu operatorów do rynków usług przewozowych oraz zasad finansowania usług przewozowych.

Organem administracji publicznej odpowiedzialnym za zapewnienie warunków do świadczenia usług transportu publicznego na obszarze gminy został wyznaczony samorząd gminny. Odpowiednie regulacje prawne dają gminom możliwość władczego oddziaływania na kształt tego rynku i na operatorów, którym powierzają wykonywanie usług. Jednakże w tym zakresie, głównie dla obszarów metropolitalnych, brak pewnych rozwiązań prawnych utrudnia bądź uniemożliwia tworzenie zintegrowanych systemów transportu publicznego na tych obszarach.

Organizację i finansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich powierzono samorządom wojewódzkim. W 2004 r. dofinansowanie tych przewozów wyniosło 414 mln PLN (bez wydatków rzeczowych), a w 2005 r. planowane jest na 464 mln PLN oraz 200 mln PLN wydatków rzeczowych.

Nie został wyznaczony organ administracji publicznej właściwy w sprawach regionalnego drogowego transportu publicznego. Dostęp do tego rynku jest tylko częściowo regulowany przez konieczność posiadania przez przewoźnika licencji zawodowych oraz zezwolenia na wykonywanie na tym rynku usług przewozowych. Usługi te wykonują działające w różnej formie organizacyjnej przedsiębiorstwa PKS oraz przewoźnicy prywatni na podstawie zezwoleń wydawanych stosownie do zasięgu przewozów przez właściwe miejscowo organy samorządu terytorialnego. Przewoźnicy mają prawo do stanowienia cen na swoje usługi. Taka sytuacja praktycznie uniemożliwia integrację taryfową, a w dużej mierze również integrację sieciową tego sektora transportu publicznego. Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS idą w kierunku ich komercjalizacji i prywatyzacji. Istnieje więc realne zagrożenie, że przewoźnicy ci, podobnie jak przewoźnicy prywatni, nie będą zainteresowani obsługą nierentownych linii komunikacyjnych. W konsekwencji tego może dojść do sytuacji, w której nastąpi zaprzestanie świadczenia tych usług na liniach nierentownych, co będzie powodować powstawanie napięć społecznych, zarówno ze strony pasażerów jak i załóg przedsiębiorstw. Przykłady takich napięć miały już miejsce w sytuacjach, gdy następowało

zawieszenie lub likwidacja nierentownych linii kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. Państwo dbając o zaspokojenie potrzeb przemieszczania się mieszkańców nie powinno dopuścić do takiej sytuacji. Musi więc być wyznaczony organ administracji publicznej, który będzie kompetentny do: organizowania przewozów na liniach, na których istnieją potrzeby przewozowe osób; wyboru przewoźników do obsługi tych linii i dofinansowania tych usług w przypadku gdy przychody nie pokrywają kosztów ich świadczenia. Występuje też konieczność jasnego określenia w stosunku do społeczności lokalnej odpowiedzialnego za organizowanie transportu publicznego i roli operatora w tym przedsięwzięciu. Organizator musi mieć wystarczające instrumenty prawne, finansowe i instytucjonalne do kreowania na swoim obszarze polityki w zakresie transportu publicznego.

Na samorząd wojewódzki nałożono obowiązek refundowania przewoźnikom drogowego transportu publicznego utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami transportu publicznego ze środków własnych. Podstawą do otrzymania tej refundacji jest umowa zawarta pomiędzy samorządem wojewódzkim a przewoźnikiem. W latach 2002-2004 łączna kwota wydatków na ten cel wynosiła ok. 400 mln PLN rocznie. Należy przy tym mieć na uwadze, że samorzady województw z powodu braku wystarczającej ilości środków zawierają umowy jedynie z częścią przewoźników, a ponadto w zawartych umowach określa się maksymalną kwotę refundacji jaka może być przyznana przewoźnikowi w danym roku. Samorzady województw nie mają praktycznie żadnej możliwości aktywnego oddziaływania na ukształtowanie sieci komunikacyjnych, integrację systemów transportowych, jakość usług przewozowych. Samorzady województw są zobowiązane do wydatkowania środków publicznych na usługi, na wykonywanie których nie ma praktycznie żadnego wpływu. Taki system funkcjonowania drogowego transportu publicznego jest mało efektywny i nie odpowiada oczekiwaniom ze strony społeczności lokalnych i regionalnych.

Transport publiczny w Unii Europejskiej – kierunki nowych regulacji prawnych

W Komisji Europejskiej trwają prace nad nowymi rozwiązaniami prawnymi dotyczącymi transportu publicznego. Projekt rozporządzenia w sprawie zlecenia usług transportowych i zawierania umów na prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym ma na celu: pobudzenie transportu publicznego do lepszego i wydajniejszego działania przez wprowadzenie kontrolowanej konkurencji i innych mechanizmów, zapewnić operatorom rzeczywistą możliwość dostępu do rynku w drodze uczciwych, jawnych i niedyskryminujących procedur dotyczących przyznania kompensat finansowych i wyłącznych praw. Rozporządzenie to nie będzie określać, lecz pozostawi do rozstrzygnięcia państwom członkowskim, takich zagadnień jak: cele usług transportu publicznego i sposobu ich realizacji oraz roli władz w określaniu zakresu i jakości usług. Rozporządzenie nie ustanowi też instytucjonalnych struktur zarządzania transportem publicznym oraz nie narzuci jednolitego europejskiego mechanizmu, który miałby być stosowany we wszystkich państwach członkowskich. Ustanowi natomiast zbiór instrumentów, które będą mogły być stosowane przez władze krajowe w ramach prawa europejskiego w celu realizacji dokonanych w tych krajach wyboru systemu funkcjonowania transportu publicznego.

Rozporządzenie oparte jest na zasadzie konkurencji kontrolowanej. Podejście takie wynika z doświadczeń państw członkowskich oraz wyników prac ekspertów stwierdzających jednoznacznie, że konkurencja kontrolowana jest najbardziej efektywną strategią rozwoju transportu publicznego. Po uchwaleniu tego rozporządzenia będzie ono stosowane w Polsce bezpośrednio. Ponieważ prawdopodobne jego wejście w życie nastąpić ma dopiero w 2008 r. celowe i zasadne jest by część proponowanych w nim rozwiązań wprowadzić wcześniej do polskiego porządku prawnego.

Transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia, jako czynnik równowagi funkcjonowania różnych środków przewozowych. Po wielu latach prób nadszania za rosnącymi potrzebami ruchu drogowego stało się jasne, że nie ma możliwości pełnego zaspokojenia potrzeb ruchu samochodowego, oraz z drugiej strony – iż nadal znacząca część społeczności nie używa samochodu (nie dysponuje nim, lub nie używa w codziennych podróżach). Dokonania samorządów gminnych

oraz narastające problemy z funkcjonowaniem regionalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego) są kolejnymi przesłankami dla próby stworzenia kompleksowego systemu organizacji i regulacji rynku usług transportu publicznego. Problemy te są uświadomione w większości krajów Europy Zachodniej. Z doświadczeń tych wynika, że tylko aktywna, konsekwentna i silnie motywowana polityka pozwala na rozwiązanie podstawowych problemów transportowych (i pokrewnych). Do realizowania tak rozumianej polityki niezbędne są odpowiednie podstawy prawne, które ma zapewnić ustawa o transporcie publicznym.

Podstawowe założenia do ustawy o transporcie publicznym

I. Cel ustawy

1. Ustanowienie regulacji prawnych, które stanowiąc będą podstawę do:
 - poprawy atrakcyjności i funkcjonalności transportu publicznego odpowiadającemu potrzebom i oczekiwaniom społeczności lokalnych,
 - zwiększenia efektywności wydawanych na transport publiczny środków publicznych,
2. Wprowadzenie do polskiego porządku prawnego konkurencji kontrolowanej oraz nowych regulacji prawnych proponowanych przez Komisję Europejską.
3. Zagwarantowanie praw użytkownikom transportu publicznego.
4. Uporządkowanie terminologii pojęć związanych z transportem publicznym.

II. Zakres przedmiotowy

Ustawa ma regulować zasady:

- organizowania, zarządzania i finansowania transportu publicznego na obszarze gminy i na obszarze województwa.
- dostępu operatorów do rynków usług przewozowych.
- zawierania kontraktów służby publicznej z operatorami.

III. Zakres podmiotowy.

Ustawa jest adresowana do pasażerów, organizatorów i do operatorów transportu publicznego.

1. Organizator.

Organizatorem jest właściwa miejscowo jednostka samorządu terytorialnego.

- a. Na obszarze gminy organizatorem jest gmina lub miasto na prawach powiatu. Na podstawie przepisów ustawy o samorządzie gminnym możliwe jest ustanowienie organizatora na obszarze celowych związków międzygminnych lub powierzenie funkcji organizatora w drodze międzygminnych porozumień.

W obszarach aglomeracyjnych, w celu tworzenia zintegrowanych systemów transportu publicznego, organizatorem będzie mógł być podmiot właściwy dla wszystkich systemów transportu publicznego funkcjonujących w tych obszarach.

- b. Na obszarze województwa organizatorem jest samorząd wojewódzki.

Na podstawie przepisów ustaw samorządowych o przekazywaniu, na mocy porozumień zawieranych pomiędzy samorządami różnych szczebli, organizatorem będzie mógł być samorząd powiatowy po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym samorządem województwa. Kompetencje organizatora na obszarze województwa nie naruszają kompetencji organizatora na szczeblu gminy, miasta na prawach powiatu, związku międzygminnego lub obszaru aglomeracyjnego.

Samorząd wojewódzki, w porozumieniu lub w uzgodnieniu z właściwymi organizatorami, będzie mógł uruchamiać przewozy na liniach o zasięgu ponadregionalnym.

O formie organizacyjnej podmiotu wykonującego obowiązki organizatora decyduje organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego. Podmiot taki będzie mógł funkcjonować jako organ jednostki samorządu terytorialnego, jednostka organizacyjna samorządu terytorialnego, podmiot komercyjny wybrany w drodze przetargu, podmiot utworzony z uwzględnieniem zasady partnerstwa publiczno-prywatnego. Decyzja o tym wyborze ma być oparta o kryterium efektywności działania takiego podmiotu.

2. Operator

Operator to osoba fizyczna lub osoba prawna posiadająca, wydane na podstawie innych przepisów, uprawnienia do wykonywania transportu osób. W przypadku, gdy szacunkowa średnia roczna wartość kontraktu na usługi nie będzie przekraczać 3 mln EURO, ustawa będzie dopuszczać możliwość wykonywania usług przewozowych przez operatora funkcjonującego w formie zakładu budżetowego.

IV. Organizator.

Organizator zarządza transportem publicznym zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju transportu i w oparciu o zasady konkurencji regulowanej jako najbardziej efektywnej strategii funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego.

1. Organizowanie transportu publicznego

Podstawą organizacji transportu publicznego będzie właściwy miejscowo plan transportowy. Idea przygotowania planów transportowych jest zaprojektowanie długofalowych działań w celu rozwoju zintegrowanego transportu publicznego, poprawy efektywności jego funkcjonowania oraz do koncentracji środków finansowych na realizację wybranych zamierzeń strategicznych wraz z określeniem kolejności ich wykonywania. Plany mają zawierać cele, zalecenia i wytyczne wyznaczone przez organ stanowiący, które wyznaczać będą kierunki rozwoju transportu publicznego. Plany powinny mieć charakter długookresowy i powinny być okresowo aktualizowane. Ich realizacja powinna być monitorowana. Posiadanie takich planów ułatwi lokalnym samorządom tworzenie efektywnego transportu publicznego odpowiadającego oczekiwaniom lokalnych społeczności oraz będzie pomocne, a w przypadku aglomeracji niezbędne, do pozyskiwania środków z funduszy pomocowych. Obowiązek sporządzania planów dotyczyłby obszarów, które zamieszkuje ponad 100.000 osób. Regulacje dotyczące planu transportowego będą zawarte w przepisie wykonawczym do ustawy.

2. Organizator będzie posiadać niezbędne prawa i kompetencje do zarządzania transportem zbiorowym w zakresie:

- kształtowania sieci komunikacyjnych - decydowanie o przebiegu linii komunikacyjnych, w oparciu o wyniki badań potoków pasażerskich, prognozy wielkości tych potoków, potrzeby przewozowe zgłaszane przez jednostki samorządów terytorialnych, wnioski organizacji konsumenckich, analizę danych zawartych w sprawozdaniach operatorów,
- decydowania o jakości usług - rodzaju środków transportu, częstotliwości kursowania lub godzin odjazdu, lokalizacji przystanków, systemów informacji dla podróżnych,
- decydowania w sprawach dostępu operatorów do rynku usług przewozowych,
- decydowania w sprawach dostępu operatorów transportu drogowego do infrastruktury transportowej (dworce, przystanki) oraz zawierania z właścicielami przystanków i dworców porozumień w sprawach dostępu do przystanków i dworców na równych i niedyskryminujących zasadach,
- dokonywania wyboru operatorów do wykonywania usług o charakterze użyteczności publicznej oraz zawierania z nimi kontraktów,
- kontroli wykonywania usług przewozowych,
- realizacji zadań inwestycyjnych oraz zaleceń i wytycznych planu transportowego,
- promocji transportu publicznego.

3. Finansowanie transportu publicznego.

Organizatorzy będą finansować lub współfinansować:

- usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej,
- rozwój i modernizację infrastruktury transportowej transportu publicznego.

Zakup taboru oraz inwestycje infrastruktury transportowej będą mogły być finansowane ze środków operatorów.

Nowe instrumenty zarządzania transportem publicznym pozwolą organizatorom na racjonalizację i zwiększenie efektywności wydatkowania posiadanych środków na ten cel.

Zakłada się zmianę obecnego systemu refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie ponadlokalnym.

Refundację otrzymywać będą operatorzy wybrani w drodze zamówienia publicznego. Zasady przewozu osób ustawowo uprawnionych do ulgowych przejazdów oraz kwota refundacji będą zawarte w umowach zawieranych przez organizatora z operatorami. Kwota refundacji wynikać będzie z zakresu usług

przewozowych jakie zostaną powierzone do wykonania operatorowi. Takie rozwiązanie uprości i usprawni wypłatę należnych operatorom refundacji z tego tytułu.

V. Dostęp do rynku usług

Ponieważ operatorzy usług transportowych niezbędnych ze społecznego punktu widzenia nie są w stanie działać wyłącznie na zasadach rynkowych władze odpowiedzialne za funkcjonowanie transportu publicznego będą mieć możliwość korzystania z pewnych instrumentów by interweniować w celu zapewnienia świadczenia tych usług.

Mechanizmy te to:

- decydowanie o układzie sieci i poszczególnych linii komunikacyjnych,
- zapewnienie dofinansowania usług nierentownych, zlecenie wyłącznych praw operatora,
- wyznaczanie ogólnie obowiązujących przepisów dotyczących usług transportu zbiorowego, których muszą przestrzegać wszyscy operatorzy.

Podstawą dostępu operatora do rynku będzie cywilno-prawna umowa z organizatorem. Umowy te zastąpią obecnie obowiązujące uprawnienia, np. zezwolenia w transporcie drogowym.

Podstawową formą wyboru operatora jest nieograniczony przetarg publiczny. Przy określeniu przedmiotu zamówienia organizator ma kierować się kryterium efektywności. Przedmiotem zamówienia może być wykonywanie usług przewozowych na całej sieci komunikacyjnej, pojedynczej linii komunikacyjnej lub pakietu linii komunikacyjnych.

W szczególnych przypadkach może nastąpić bezpośrednie przyznanie dostępu do rynku:

- w transporcie kolejowym - jeśli nie jest możliwe przyznanie dostępu w innej formie,
- w metrze - jeśli ma miejsce większa efektywność bezpośredniego przyznania z uwagi na wielkość sieci lub techniczną wyjątkowość systemu,
- w transporcie tramwajowym jeśli będzie większa efektywność w wydawaniu środków publicznych,
- jeśli szacunkowa średnia roczna wartość usług jest mniejsza od 1 mln EURO lub 3 mln EURO przy spełnianiu wszystkich wymagań służby publicznej.

Bezpośrednie przyznanie dostępu do rynku może nastąpić po publikacji (na 1 rok wcześniej) informacji o takim zamiarze wraz z analizą, na której oparta jest taka decyzja. Operatorzy będą mieć prawo złożenia propozycji alternatywnych, które muszą być rozpatrzone.

Bezpośrednie przyznanie będzie również możliwe na wniosek operatora o obsługę dotychczas nie eksploatowanej linii. Termin takiego przyznania nie będzie mógł być dłuższy niż 5 lat, a operator nie otrzyma żadnych dopłat z tytułu obsługi tej linii.

W celu przeciwdziałania monopolizacji rynku oraz zachowania na nim konkurencji organizator powinien mieć zapewnioną możliwość zastosowania odpowiednich instrumentów pozwalających osiągać ten cel. Organizator będzie mógł:

- żądać od operatora świadczenia usług przez podwykonawców (do połowy wysokości kontraktu),
- odmówić zawarcia umowy w przypadku zmonopolizowania rynku lub uzyskania pozycji dominującej,

Organizator będzie również mieć prawo do stanowienia jednakowych dla wszystkich operatorów przepisów ogólnych dotyczących:

- jakości obsługi pasażera i respektowania jego praw,
- rodzaju taboru, w tym przystosowanego do obsługi osób o ograniczonej mobilności,
- dostępności do dworców i przystanków,
- ustanowienia zasad udzielania operatorom dopłat z tytułu spełniania określonych usług o charakterze służby publicznej,
- wymagań związanych z zintegrowanymi systemami transportowymi,
- obowiązku przedkładania okresowych sprawozdań z wykonywanej działalności wraz z określeniem ich zakresu.

Po wejściu w życie tej ustawy operatorzy świadczący usługi na podstawie zezwoleń wydanych na podstawie przepisów ustawy o transporcie drogowym mogą je wykonywać do czasu wygaśnięcia terminu ich ważności.

Po podpisaniu przez operatora kontraktu wygasają posiadane przez niego zezwolenia na linie komunikacyjne objęte tym kontraktem.

W celu koordynacji przewozów wykonywanych na podstawie kontraktów i na podstawie zezwoleń organizator będzie mógł wpływać na rozkłady jazdy tych przewozów przez ich coroczną aktualizację.

Przewozy transportem drogowym o zasięgu ponadregionalnym i krajowym będą wykonywane w obecnej formule. Zasada ta nie dotyczy przewozów o zasięgu ponadregionalnym organizowanych przez samorząd wojewódzki. W celu integracji tego rynku przewozów z przewozami o zasięgu regionalnym i lokalnym właściwi miejscowo organizatorzy będą mieć kompetencje do uzgadniania rozkładu jazdy oraz wskazania dworców i przystanków dla operatorów tych przewozów.

VI. Kontrakty -Umowy

Podstawą do wykonywania usług w transporcie publicznym będzie cywilno-prawna umowa zawarta między organizatorem a operatorem.

Stroną umowy może być operator, który korzysta z podwykonawców lecz ich udział nie może przekroczyć 50% wykonywanej usługi. Pełną odpowiedzialność ponosi główny operator.

Stroną umowy może być konsorcjum firm lecz w umowie musi być określony główny wykonawca.

W umowie o świadczeniu usług przewozowych będą musiały być zawarte obowiązkowo:

- czas trwania umowy,
- wymagania dotyczące jakości usług,
- wymagania techniczne taboru,
- zobowiązanie operatora do uczestnictwa w zintegrowanych systemach: biletowych, rozkładów jazdy i informacji dla pasażerów,
- zobowiązanie operatora do przedkładania okresowych sprawozdań z działalności w określonym zakresie,
- sposób rozpatrzenia reklamacji składanych przez pasażerów,
- zasady wypłacania operatorom dopłat za spełnianie określonych wymogów usług o charakterze służby publicznej,
- warunki rozwiązania umowy oraz zasady postępowania w przypadku ogłoszenia upadłości operatora,

Umowa będzie mogła również zawierać inne postanowienia, w tym:

- wymagania dotyczące wyglądu taboru,
- system premii i kar umownych,

Integralną częścią umowy są rozkład jazdy oraz cenniki za usługi. Operator będzie zobowiązany podać je do publicznej wiadomości.

W przypadku zamiaru rezygnacji z umowy operator będzie musiał zawiadomić o tym fakcie organizatora z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem i w tym okresie świadczyć usługę na nie zmienionych warunkach.

Maksymalny okres ważności umowy będzie ograniczony: 8 lat dla transportu drogowego i 15 lat dla kolejowego. Możliwe będzie wydłużenie tego terminu w przypadku dłuższego okresu amortyzacji nakładów inwestycyjnych poniesionych przez operatora (tabor, infrastruktura transportowa) jak również ustalenie krótszego terminu ważności umowy lub określenie w niej wykonywania usług sezonowo.

ZAŁOŻENIA „PLANU TRANSPORTOWEGO”

STRUKTURA PLANU TRANSPORTOWEGO

I. CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ ODPOWIEDNIO NA TERENIE REGIONU LUB MIASTA, ZWIĄZKU MIĘDZYGMINNEGO

Do przygotowania tej części planu mogą być wykorzystane dane i informacje z innych dokumentów opracowanych przez jednostki samorządu na podstawie odrębnych przepisów.

1. Zagospodarowanie przestrzenne miasta/regionu:

- stan infrastruktury transportowej, drogowej i gospodarczej w tym np.:
 - a) aktualny układ sieci i linii komunikacyjnych transportu drogowego wraz z infrastrukturą – dworce, przystanki, itp.
 - b) aktualny układ szynowego transportu publicznego w podziale na np. linie metra, szybkie koleje miejskie, tramwaje, linie kolejowe oraz infrastruktura: dworce, stacje, itp.
- lokalizacja: portów lotniczych, portów żeglugi śródlądowej, obwodnic, korytarzy transportowych, parkingów (stan obecny i planowany)
- układ drogowy (obecny i planowany)
- polityka transportowa miasta, w tym preferencje w ruchu dla pojazdów transportu publicznego oraz zasady parkowania pojazdów (parkingi: płatne, P & R, itp.)
- identyfikacja innych problemów lokalnych lub regionalnych.

2. Gospodarka

- miejsca poza miastem, z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście oraz podmioty gospodarcze korzystające ze środków transportu – trendy i prognozy,
- źródła i cele ruchu (dzielnice mieszkaniowe, obiekty generując duże potoki podróżnych,)
- identyfikacja innych problemów lokalnych lub regionalnych.

3. Sfera społeczna

- struktura demograficzna i społeczna – trendy i prognozy,
- określenie docelowych grup pasażerów wymagających wsparcia,
- bezpieczeństwo ruchu, w tym infrastruktura sterowania ruchem, bezpieczeństwo pasażerów,
- identyfikacja innych problemów lokalnych lub regionalnych.

II. CELE, WYTYCZNE I ZALECENIA. OCZEKIWANE EFEKTY.

Cele powinny być określone poprzez wielkości skwantyfikowanych i mierzalnych wskaźników i dotyczą następujących zagadnień:

- powierzchnia obszaru obsługiwanego przez transport publiczny,
- udział transportu publicznego w przewozach pasażerów ogółem,
- liczba pasażerów,
- dostępność dla osób o ograniczonej mobilności – infrastruktura i tabor,
- bezpieczeństwo w ruchu drogowym – wypadki, zabici i ranni oraz bezpieczeństwa osobistego podróżnych w środkach przewozu,,
- emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz hałasu do środowiska,
- kongestia,
- jakość obsługi pasażera,
- inne wynikające z uwarunkowań lokalnych lub regionalnych,

Zalecenia i wytyczne mogą dotyczyć następujących spraw:

- dostępność do usług,
- udział wpływów ze sprzedaży biletów w pokryciu kosztów usług („minimum przewozowe”),
- koszt pasażerokilometra,
- wymagania taborowe,
- systemy informacji dla podróżnych,
- organizacja ruchu, w tym preferencji dla pojazdów transportu publicznego,

- monopolizacja rynku usług przewozowych,
- inne wynikające z uwarunkowań lokalnych lub regionalnych.

III. FINANSOWANIE TRANSPORTU

- finansowanie działalności przewozowej – źródła finansowania i wielkość środków rocznie,
- inwestycje w układzie: nazwa planowanego działania, określenie kryteriów ustalania kolejności realizacji planowanych działań, etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji, instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu, wielkość nakładów ze wskazaniem źródeł finansowania.

V. MONITOROWANIE I OCENA

1. System monitorowania realizacji planu, np.:

- zakres monitoringu zachowań komunikacyjnych pasażerów i operatorów,
- zakres monitoringu rynku usług,
- zakres monitoringu jakości usług przewozowych.

2. Ocena wykonywania planu.

Ustalenie wymagań odnośnie czasokresu przedstawiania sprawozdań z realizacji planu, ich zakresu oraz jego szczegółowości.

PROPONOWANA PROCEDURA PRZYGOTOWANIA PLANU ORAZ JEGO AKTUALIZACJI

1. Projekt planu przygotowuje organ wykonawczy jednostki samorządu terytorialnego.
2. Projekt jest opiniowany przez właściwe komisje organu stanowiącego.
3. Projekt jest akceptowany przez powołaną w tym celu komisję. W jej skład wchodzi również: przedstawiciele samorządów innych szczebli oraz ewentualnie przedstawiciele organizacji społecznych i gospodarczych.
4. Plan jest uchwalany przez organ stanowiący.
5. Komisja, o której mowa w pkt. 3, na podstawie przedkładanych okresowych sprawozdań, dokonuje oceny realizacji planu i przedstawia swoje stanowisko organowi stanowiącemu.