

Czesław Piela

Przesłanki mobilności, dialogu i rozwoju publicznego transportu zbiorowego – dylematy zarządzania w regionie

Wejście życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym zmieniło warunki realizacji regionalnych przewozów pasażerskich. W artykule przedstawiono znaczenie efektywnego transportu w regionie oraz jego wpływ na osiągnięcie celów strategii zrównoważonego rozwoju.

Wstęp

W marcu 2011 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [14], zwana ustawą o PTZ. Dostosowano w ten sposób prawo krajowe do prawa unijnego, w tym przede wszystkim do rozporządzenia (WE) 1370/2007 [12]. Ustawa o PTZ wprowadza radykalne zmiany w organizacji transportu zbiorowego w Polsce.

Jednostki samorządu terytorialnego – jako organizator PTZ – otrzymały narzędzia do realizacji polityki transportowej. Zadania organizatora obejmują m.in. planowanie, w tym opracowanie *Planu zrównoważonego rozwoju transportu* (planu transportowego). Dalsze kompetencje organizatora PTZ obejmują czynności związane z organizacją transportu zbiorowego, m.in. wdrażanie planu transportowego, badanie potrzeb przewozowych, ustalanie opłat za przewóz i finansowanie przewozów. Zarządzanie PTZ obejmuje m.in. monitorowanie realizacji zadań przewozowych oraz analizę i kontrolę przewozów, w tym dokumentów przewozowych i biletów. Ustawa o PTZ reguluje również przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 przewiduje możliwość podjęcia przez właściwe organy państw członkowskich decyzji o przyznaniu tzw. „prawa wyłącznego” w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. W ustawie o PTZ zakazano stosowania takiego prawa. Ponadregionalny Zespół ds. Publicznego Transportu Zbiorowego zwrócił jednak uwagę na bardzo ważną kwestię – polski ustawodawca pozbawił w ten sposób organizatorów PTZ (tzn. samorządy i działające w ich imieniu zarządy transportu zbiorowego) istotnego narzędzia oddziaływania. Prawo wyłączne to nie przywilej dla operatorów. Zakres jego stosowania powinien być proporcjonalny do potrzeby zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększeniu straty w związku z realizacją przewozów przez operatora. Możliwe jest również wprowadzenia ograniczenia jego stosowania, obejmującego linię komunikacyjną, części linii, określone dni tygodnia, porę dnia itp. Stosowanie prawa wyłącznego jest istotnym czynnikiem kreowania koncepcji zrównoważonego rozwoju.

Mobilność i zapotrzebowanie społeczne na transport publiczny

Powszechnie uważa się, że na wielkość popytu w przewozach pasażerskich i jego wzrost mają wpływ rozwój gospodarczy, poziom urbanizacji oraz uwarunkowania demograficzne. Czynniki te nie występują w danym miejscu i czasie jednocześnie. Doraźnie mogą wystąpić zakłócenia stałego wzrostu tych czynników, uwarunkowane sytuacją gospodarczą (spadek dochodów, wzrost bezrobocia) czy sytuacją demograficzną.

Niezależnie od wymienionych czynników znaczący wpływ na rozwój transportu, a w tym również na rozwój przewozów pasażerskich, ma postęp techniczny, gdyż:

- ❖ wzrost poziomu techniki i postęp w zakresie wytwarzania pojazdów oraz konkurencja prowadzą do spadku cen, co może zwiększać dostępność do środków transportu;
- ❖ nowocześniejsze pojazdy oznaczają większe możliwości i większe osiągi (ładowność, szybkość, komfort);
- ❖ postęp i nowe rozwiązania konstrukcyjne w infrastrukturze transportowej – takie jak tunele (w górach, a przede wszystkim pod dnem morza) i estakady (w górach i nad akwenami wodnymi) – stwarzają nowe możliwości podróżowania.

Pojęcie ‘potrzeb transportowych’ jest przywoływane w licznych publikacjach [m.in. 5, 8, 17]. Można je zdefiniować jako chęć lub konieczność przemieszczenia się danej osoby z jednego miejsca na drugie za pomocą środka transportu [17]. Powstawanie potrzeb przewozowych związane jest z mechanizmem wtórnych celów, polegającym na tym, że działanie zaspokajające potrzebę staje się potrzebą samoistną. Oznacza to, że przyczyną wystąpienia potrzeby przewozowej jest zaistnienie innej potrzeby pierwotnej, której realizacja wymaga przemieszczania się za pomocą środków transportu [5, 16]. Konieczność przemieszczania wynika przede wszystkim z produkcyjnej działalności człowieka, przestrzennego rozmieszczenia dóbr kulturalnych, oświatowych i naukowych, poziomu życia, uprawiania sportu i turystyki, działalności administracyjnej państwa, obronności kraju i bezpieczeństwa czy akcji ratunkowych [8].

Pojęcie ‘mobilności’ – socjologicznie rozumiane niezwykle szeroko, jako ruchliwość społeczna z rozróżnieniem na: poziomą, pionową, wewnątrzpokoleniową, międzypokoleniową i strukturalną – geografia zawęza do przemieszczeń zapewniających przestrzenną dostępność do miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług. Takie podejście jest najbliższe definicji funkcjonującej w teorii transportu. W tym kontekście mobilność można określać jako:

- zapewniany przez transport ruch ludzi i rzeczy w przestrzeni;
- postawy i zachowania komunikacyjne ludzi, determinujące popyt na określone rodzaje środków transportu;
- dobro, które powinno być zapewnione przez system transportowy, a efektem którego jest wartość użytkowa dla konkretnego mieszkańca miasta lub regionu [9, 11].

Cele Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, nowa kultura mobilności

W Unii Europejskiej, dostrzegając istotę kreowania skutecznego i efektywnego systemu transportowego, opracowano koncepcję jego rozwoju. Jej założenia zawierają tzw. białe i zielone księgi.

W Białej księdze z 1992 r. [3] uznano, że celem nadrzędnym polityki transportowej jest powiązanie potrzeby przemieszczania (mobilności) z ochroną środowiska i otwarciem rynku transportowego. Celowi temu podporządkowano następujące cele szczegółowe:

- ❖ osiągnięcie równowagi rozwoju poszczególnych gałęzi transportu (m.in. poprzez preferowanie kolei);
- ❖ rozszerzenie komplementarności poszczególnych gałęzi i środków transportu;

- ❖ pogłębienie integracji poszczególnych gałęzi i środków transportu;
- ❖ zróżnicowanie opodatkowania poszczególnych gałęzi i środków transportu w sposób adekwatny do powodowanych kosztów społecznych i infrastrukturalnych.

Narzędziami realizacji tej koncepcji były taryfy i inwestycje celowe, w tym infrastrukturalne w transporcie kolejowym.

W Białej księdze zatytułowanej *Europejska polityka transportowa: czas na decyzje* z 2001 r. [15] założono:

- ❑ przełamywanie nierównomierności rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, ograniczanie zatorów na głównych trasach drogowych i kolejowych, zmniejszenie szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko naturalne;
- ❑ niwelowanie przyczyn powstawania zatorów (głównie instrumentami fiskalnymi);
- ❑ zapobieganie gwałtownym zmianom w strukturze gałęziowej, które mogłyby spowodować destabilizację całego systemu transportowego;
- ❑ integrację transportu w zrównoważonym rozwoju (biorąc pod uwagę ochronę środowiska i rozwój alternatywnych gałęzi transportu w stosunku do transportu drogowego);
- ❑ przyjęcie kompleksowej strategii co do równowagi między transportem publicznym a wykorzystaniem samochodu osobowego, polityki fiskalnej i budżetowej przy internalizacji kosztów zewnętrznych oraz otwierania się rynków gałęziowych w sposób uniemożliwiający przeciwdziałanie liberalizacji przez dominujących przewoźników;
- ❑ zastosowanie środków prowadzących do otwarcia rynku usług kolejowych, wzrostu jakości usług w transporcie drogowym, poprawy bezpieczeństwa na drogach, pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz ustanawiania praw i obowiązków użytkowników. Do regionalnego transportu drogowego skierowano bardzo istotne wytyczne:

- ❖ integrację poszczególnych systemów transportu regionalnego oraz regionalnego i lokalnego, w tym integrację biletową;
- ❖ wprowadzenie polityki fiskalnej, internalizującej koszty zewnętrzne i koszty dostępu do infrastruktury transportowej;
- ❖ harmonizację zasad opodatkowania energii wykorzystywanej przez różne gałęzie transportu;
- ❖ wprowadzenie spójnych praw i obowiązków pasażerów;
- ❖ ujednolicenie zasad pracy kierowców i zasad prowadzenia kontroli pracy pojazdów z punktu widzenia przepisów o ruchu drogowym;
- ❖ wspieranie budowy węzłów integracyjnych;
- ❖ kontynuowanie polityki otwartego rynku z konkurencją regulowaną;
- ❖ opieranie rozwiązań w zakresie organizacji i zarządzania na tzw. najlepszej praktyce.

W 2011 r. opublikowana została kolejna Biała księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu* [2]. Zawiera ona wizję rozwoju systemu transportowego Unii Europejskiej do 2050 r. oraz strategię osiągania założonych celów. Polityka transportowa zawarta w tym dokumencie jest w wielu obszarach kontynuacją działań zdefiniowanych w Białej Księdze z 2001 r. [15] oraz w jej śródokresowym przeglądzie [10]. Zauważyć można jednak nowe elementy, inaczej postrzegane we wcześniejszych dokumentach. Na podstawie przeprowadzonej identyfikacji problemów systemu transportowego Unii Europejskiej sformułowana została wizja jego rozwoju. Obejmuje ona 4 kluczowe obszary, tj.:

- ❑ zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%;
- ❑ efektywną sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami;

- ❑ równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów;

- ❑ ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy (szczegółowa analiza tych obszarów przedstawiona została w [6]).

W Zielonej księdze *Sieć obywatelska* z 1996 r. [13] sprecyzowano cechy oferty transportowej, zorientowanej na potencjalnych odbiorców w ten sposób, że:

- ❖ systemy transportu pasażerskiego są niezbędne dla zapewnienia rozwoju gospodarczego i odpowiedniej jakości życia mieszkańców;
- ❖ systemy transportowe powinny być efektywne i powinny służyć zaspokajaniu aktualnych potrzeb mieszkańców;
- ❖ systemy transportowe powinny być elastyczne w reagowaniu na zmieniające się potrzeby społeczne, w tym na wzrost zapotrzebowania na przewozy;
- ❖ system przemieszczania osób, którego podstawą jest samochód osobowy, jest z jednej strony wyrazem oczekiwań społecznych, a z drugiej strony przynosi niepożądane skutki w postaci zatłoczenia dróg (kongestia), zanieczyszczenia środowiska, dużej liczby wypadków. Przeciwdziałaniu tym tendencjom służyć powinien priorytet dla rozwoju transportu publicznego, w tym dla ruchu lokalnego. Koncepcja sieci obywatelskiej obejmuje:

- ❑ łączenie sieci transportowych;
- ❑ tworzenie połączeń umożliwiających przesiadkę do pojazdów różnych sieci transportu publicznego i indywidualnego;
- ❑ ofertę w zakresie dostępności do systemu, przystosowanie pojazdów i infrastruktury do odpowiedniego poziomu opłat;
- ❑ tworzenie atrakcyjnej oferty transportu publicznego jako alternatywy dla posiadaczy samochodów osobowych.

Sieć obywatelska zawiera również koncepcję łańcucha usług „drzwi – drzwi”, która obejmuje integrację różnych środków transportu (transportu publicznego i indywidualnego) oraz polityki transportowej z innymi politykami. Sieć obywatelska wymienia obszary działań integracyjnych, takie jak bilety, rozkłady jazdy, informację, terminale intermodalne (w tym węzły typu P&R) oraz priorytet w ruchu dla transportu publicznego. Oczekiwany poziom jakości usług przewozowych, zgodnie z założeniami Zielonej księgi Sieć obywatelska, miał zostać osiągnięty przez realizację:

- ❖ wysokiej niezawodności i częstotliwości połączeń;
- ❖ atrakcyjnego czasu podróży;
- ❖ komfortu podróży;
- ❖ łatwo dostępnej i aktualnej informacji;
- ❖ dogodnych systemów biletowych;
- ❖ elastyczności systemu.

W Zielonej księdze zatytułowanej *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście* z 2007 r. zawarto europejski program działań na rzecz nowej kultury mobilności w mieście. Wytyczne zawarte w tym dokumencie odnoszą się również do regionalnego transportu drogowego, który funkcjonuje także na terenie miast. Zagadnienia nowej kultury mobilności dotyczą:

- ❑ poprawy płynności ruchu przez zwiększenie atrakcyjności podróży transportem publicznym;
- ❑ zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska i hałasu poprzez promocję, dofinansowanie i modernizację projektów zrównoważonego transportu w miastach;
- ❑ propagowania rozwoju nowoczesnych technologii paliwowych i realizacji wspólnych zamówień inwestycyjnych dla różnych rodzajów transportu publicznego;
- ❑ wprowadzania inteligentnych systemów pobierania opłat, informacji pasażerskiej i zarządzania ruchem;
- ❑ propagowania idei europejskiej karty praw i obowiązków pasażera;

- zwiększenia dostępności i elastyczności funkcjonowania transportu publicznego przez dostosowanie do potrzeb i oczekiwań pasażerów;
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa w pojazdach i obiektach infrastrukturalnych transportu publicznego.

Wpływ szczegółowych przepisów ustawy o PTZ na zrównoważony rozwój transportu zbiorowego

Przedstawione, wybrane dokumenty strategiczne wskazują na znaczenie efektywnego transportu publicznego. Podkreślono w nich potrzebę prowadzenia aktywnej polityki transportowej na szczeblu lokalnym i regionalnym. Szczególnym jej instrumentem jest finansowanie działalności operacyjnej na rynku publicznych przewozów pasażerskich oraz wspieranie inwestycji niezbędnych do kreowania koncepcji zrównoważonego rozwoju i nowej kultury mobilności. Do obowiązków właściwych władz publicznych należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego. Sposób ich realizacji powinien uwzględniać uregulowanie kwestii konkurencji, czynniki społeczne i środowiskowe oraz rozwój regionalny.

Aktualnie świadczenie usług w zakresie drogowego transportu pasażerskiego, które są konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Aby zapewnić świadczenie tych usług, właściwe organy państw członkowskich muszą mieć możliwość podejmowania odpowiednich działań. Wśród mechanizmów, z których mogą korzystać, aby zapewnić świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, są m.in.: przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne wyłącznych praw, rekompensaty finansowej oraz określenie ogólnych zasad w zakresie prowadzenia transportu publicznego. Jeżeli państwa członkowskie, zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007, wybiorą wyłączenie pewnych zasad ogólnych z zakresu jego stosowania, zastosowanie powinny mieć przepisy ogólne dotyczące pomocy państwa.

We wszystkich państwach członkowskich (oprócz Polski) wprowadzono przepisy przewidujące przyznawanie wyłącznych praw oraz udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych przynajmniej w niektórych obszarach ich rynku transportu publicznego, z uwzględnieniem procedur przetargowych zapewniających uczciwą konkurencję.

Doświadczenia państw członkowskich, w których od lat obowiązuje konkurencja na rynku transportu publicznego, pokazują, że przy właściwych zabezpieczeniach stosowanie konkurencji regulowanej pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług, a nawet na obniżenie ich cen. Podejście takie otrzymało pełne wsparcie Rady Europejskiej podczas tzw. procesu lizbońskiego.

Polski ustawodawca, „wychodząc naprzeciw” przyszłym operatorom PTZ, pozbawił ich wyłącznych praw. Okazuje się jednak, że oznacza to pozbawienie organizatorów PTZ (tzn. samorządów i działających w ich imieniu zarządów transportu zbiorowego) istotnego narzędzia oddziaływania, co przy ograniczoności środków na rekompensaty finansowe wyczerpuje listę podstawowych przyczyn trudności we wdrażaniu ustawy o PTZ. Pozostaje więc konieczność przywrócenia tego zapisu.

Kapitał intelektualny w publicznym transporcie zbiorowym

Funkcjonowanie transportu publicznego wymaga od uczestników systemu rozległej wiedzy. Dotyczy to przede wszystkim organizatorów PTZ na szczeblach samorządowych i operatorów, czyli przedsiębiorców transportu, którzy wykonują przewozy osób na zlecenie tych pierwszych. Kapitał intelektualny, z punktu widzenia oceny zarządza-

nia transportem zbiorowym, uznać należy za szczególnie istotny. Od tego czynnika, atutu, zależy ciągle doskonalenie zarządzania i wdrażanie nowych rozwiązań.

Podstawy teoretyczne kapitału intelektualnego w transporcie przedstawił T. Dyr [5], a rozwinął je i usystematyzował W. Bąkowski [1]. Kapitał intelektualny obejmuje zasoby i przepływy wiedzy dostępne dla przedsiębiorstwa oraz relacje, jakie zachodzą z otoczeniem, głównie z klientami i partnerami. Kapitał ten obejmuje:

- kapitał ludzki – wiedza, umiejętności, potencjał do rozwoju i wprowadzanie innowacji przez ludzi pracujących w firmie;
- kapitał społeczny – struktury, sieci kontaktów międzyludzkich i procedury pozwalające pracownikom zdobywać i rozwijać kapitał intelektualny; jest to przepływ wiedzy nabywanej dzięki relacjom wewnętrznym i zewnętrznym;
- kapitał organizacyjny – zinstytucjonalizowana wiedza, będąca własnością organizacji, przechowywana w bazach danych, instrukcjach obsługi itd. [1].

Organizator PTZ, który działa w strukturze władzy samorządowej lub jako wyodrębniona jednostka, winien dysponować znacznym potencjałem wiedzy z dziedziny organizacji i zarządzania, polityki transportowej, ekonomiki transportu pasażerskiego, marketingu, planowania przewozów, projektowania sieci transportowych i rozkładów jazdy, prawa, finansów i zastosowań informatyki. Szczegółowy zakres podstawowych obowiązków do wykonania wyznaczają rozporządzenie (WE) 1370/2007, ustawa o PTZ oraz plan transportowy. Niektóre procesy cząstkowe mogą być wykonywane na zasadach *outsourcingu*, ale odpowiedzialność za jakość ich wykonania ponosi oczywiście organizator PTZ.

Posiadanie kapitału intelektualnego jest również niezbędne przedsiębiorcy transportowemu działającemu jako operator PTZ. Powinien mieć on wiedzę z zakresu kompetencji zawodowych, posiadać niezbędny certyfikat, a ponadto znać się na organizacji i zarządzaniu, ekonomice transportu pasażerskiego, planowaniu przewozów, opracowywaniu rozkładów jazdy, harmonogramów pracy kierowców oraz turnusów pracy, prawie, finansach i zastosowaniach informatyki. Przedsiębiorca taki powinien posiadać umiejętność działania w warunkach konkurencji, pracy z pasażerami i pracownikami itp. Zakres obowiązków przedsiębiorcy transportowego wyznaczają między innymi ustawa o PTZ i umowy na przewozy zawierane z organizatorem PTZ.

Zakończenie

Rozważania zawarte w niniejszym artykule oraz badania prowadzone na rynku regionalnych przewozów pasażerskich pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

- dotychczasowy brak woli politycznej do rzetelnego wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i ustawy o PTZ będzie poważną przeszkodą w urzeczywistnianiu idei zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- stopień deregulacji drogowego transportu osób, a szczególnie transportu regionalnego, wymaga stałego monitorowania zjawisk, diagnozowania problemów i podejmowania decyzji przez kompetentne i odpowiedzialne organy państwa;
- zjawisko likwidowania linii komunikacyjnych (kolejowych i autobusowych), zróżnicowanie w dostępie do ulg w komunikacji prowadzą do ograniczenia dostępności komunikacyjnej, powodując uczucie nierówności społecznej. Przedłużanie takiego stanu może wywoływać niepokoje społeczne. Zmiana istniejącej sytuacji jest zadaniem dla organów państwa, organizatorów PTZ i partnerów dialogu społecznego;
- poziom przygotowania merytorycznego – zarówno pracowników organizatorów PTZ, jak i operatorów – jest niewystarczający do re-

alizacji zadań określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 i ustawie o PTZ. Konieczne jest prowadzenie działań szkoleniowych, w szczególności poprzez kształcenie podyplomowe;

- w celu poprawy skuteczności i efektywności ekonomicznej organów samorządowych odpowiedzialnych za organizowanie transportu publicznego należy ponownie rozważyć przywrócenie „prawa wyłącznego” w ustawie o PTZ.

Bibliografia:

1. Bąkowski W., *Znaczenie kapitału intelektualnego w zarządzaniu regionalnym transportem zbiorowym*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 4.
2. Biała księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. COM(2011) 144.
3. Communication from the Commission – *The future development of the common transport policy – A global to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. COM(1992) 494 final.
4. Dyr T., *Biała Księga: Europejska Polityka Transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2003, nr 1-2 (cz. I) i nr 3 (cz. II).
5. Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
6. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 10.
7. Grzelec K., *Zarząd transportu miejskiego – zarządzanie czy administrowanie?*, „Przegląd Komunikacyjny” 2011, nr 5-6.
8. Grzywacz W., Burnewicz J., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1989.

9. Janecki R., *Nowa kultura mobilności jako kierunek rozwoju transportu miejskiego i regionalnego w województwie śląskim*, „Studia Ekonomiczne – Zeszyty Naukowe” 2013, nr 143.
10. Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: *Utrzymać Europę w ruchu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.* COM(2006) 314.
11. Nosal K., Starowicz W., *Wybrane zagadnienia sterowania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny” 2010, nr 3.
12. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. *dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70*. Dz. Urz. WE L 315 z 3.12.2007 r., s. 1-13.
13. *THE CITIZEN'S NETWORK – Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe*, European Commission Green Paper. COM(95) 601.
14. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*. Dz. U. 2011, Nr 5, poz. 13.
15. *WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide*. COM(2001) 370.
16. Wyszomirski O., *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.
17. Wyszomirski O. (red.), *Rynek przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
18. Zielona księga *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*. COM(2007) 551.

Autor:

dr **Czesław Piela** – przewodniczący Ponadregionalnego Zespołu ds. Publicznego Transportu Zbiorowego

busworld®

KORTRIJK EUROPE

16-21 OCT 2015

www.busworld.org

SEARCH EXHIBITOR INFO
FIND YOUR WAY AROUND THE EXHIBITION
GET SEMINAR/ EVENT UPDATES

OPTIMIZE YOUR VISIT!
DOWNLOAD THE **BUSWORLD KORTRIJK APP NOW!**

WELL Communications

Upcoming exhibition **ISTANBUL TURKEY 14-17 APR 2016**