

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało kolejny (tak, śmiech przez łzy jest w tym miejscu wskazany) datowany na 22 marca 2019 r. projekt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Warto zaznaczyć, że projekt ten został przesłany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego jeszcze przed odniesieniem się resortu do wszystkich uwag zgłoszonych przez Stronę Samorządową KWRiST do wersji z dnia 1 marca 2019 roku. W najnowszym projekcie próżno szukać przejawów racjonalności. Jakie zmiany w porównaniu do poprzednich wersji?

Procenty spadają

Z 70% do 60% obniżono minimalny udział procentowy kursów o charakterze użyteczności publicznej we wszystkich kursach realizowanych na obszarze właściwości organizatora – jednak brak jest uzasadnienia dla takowego obniżenia. Pokazuje to wyraźnie, że ów wymóg jest tak naprawdę zbędny.

Sieci do lamusa, dodana minimalna liczba kursów

Plan transportowy nie będzie już mógł wskazywać sieci transportowych – model organizacji przewozów ma wskazywać jedynie linie komunikacyjne. W „wojewódzkim” planie transportowym ma być ponadto uregulowany nie tylko przebieg linii komunikacyjnych i minimalny odstęp czasowy między poszczególnymi kursami, lecz również minimalna liczba kursów.

Umowa na jedną linię

Zmianie ma ulec także art. 24 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Albowiem w transporcie drogowym umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie mogła dotyczyć tylko jednej linii komunikacyjnej ujętej w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora. Ponadto umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o PTZ (zakłócenie w świadczeniu usług), będzie mogła dotyczyć jedynie jednej linii komunikacyjnej nieobjętej planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

Z najnowszą wersją projektu można zapoznać się [tutaj](#).