

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: poniedziałek, 11, kwiecień 2016 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1289

---

W ramach kompetencji jednostek samorządu terytorialnego związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego na obszarze ich właściwości znajduje się uprawnienie do określania zasad i warunków korzystania przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego.

Pytaniem jakie może powstać na tym tle jest to, czy właściwa rada w uchwale określającej warunki i zasady korzystania z przystanków może określić częstotliwość odjazdu środków transportu w taki sposób aby wyeliminować ryzyko dublowania godzin zatrzymania różnych przewoźników.

Z brzmienia art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wynika dosyć szeroki zakres uprawnień organów stanowiących jednostek samorządu terytorialnego w tym zakresie. W orzecznictwie sądowno-administracyjnym przyjmuje się nawet, iż rada władna jest wyłączyć określone przystanki z możliwości korzystania z nich przez przewoźników tzw. komercyjnych, tj. tych, którzy nie wykonują usług o charakterze użyteczności publicznej (zob. wyrok WSA w Rzeszowie z dnia 20 grudnia 2012r. sygn. akt II SA/Rz 980/12 oraz wyrok NSA z dnia 20 maja 2014r. sygn. akt II GSK 518/13).

Jeżeli zatem uznać dopuszczalność wprowadzenia tak daleko idących obostrzeń związanych z możliwościami korzystania z infrastruktury przystankowej zasadnym jest przyjęcie, iż tym bardziej dopuszczalnym będzie takie ukształtowanie zasad korzystania z przystanków, które wprowadzać będzie ograniczenia w częstotliwości odjazdów środków transportu.

Ponadto w wielu przypadkach nie można wykluczyć również i tego, że takie rozwiązanie może być podyktowane przepustowością konkretnego przystanku i względami bezpieczeństwa jego użytkowników oraz innych uczestników ruchu drogowego.

Mając to na uwadze, należy opowiedzieć się za dopuszczalnością wprowadzania podobnych ograniczeń w szczególności tam, gdzie będą one miały rzeczywiste uzasadnienie.

*Źródło: Publiczny transport zbiorowy w pytaniach i odpowiedziach, M. Król, ZPP, Warszawa 2015*