

BIBLIOGRAFIA

- Adamiak B., Borkowski J., *Postępowanie administracyjne i sądowniczoadministracyjne*, Warszawa 2014.
- Bielecki L., Paździor M., *Samorząd terytorialny* [w:] *Ustrojowe prawo administracyjne*, red. L. Bielecki, P. Ruczkowski, Warszawa 2011.
- Bielecki L., *Prawne formy działania administracji* [w:] *Prawo administracyjne. Część ogólna*, red. L. Bielecki, P. Ruczkowski, Warszawa 2011.
- Borszowski P., *Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych. Komentarz.*, Warszawa 2011.
- Bulajewski S., *Rada gminy jako organ stanowiący* [w:] *Status prawny rady gminy*, red. M. Chmaj, Warszawa 2012.
- Czochoński M., Dziubińska J., *Wpływ opłat adiacenckich związanych z podziałem nieruchomości na budżet gminy na przykładzie Łodzi*, Czasopismo Techniczne. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej 2008, nr 2.
- Kańduła S., *Oplata adiacencka jako źródło dochodów gmin*, *Finanse Komunalne* 2008, nr 4.
- Korenik D., *Formy oddziaływania samorządu terytorialnego na regionalny sektor finansowy* [w:] *Gospodarka i przestrzeń*, red. S. Korenik, N. Derlukiewicz, *Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu* nr 341, Wrocław 2014.
- Kusterka-Jefmańska M., *Jakość życia a jakość usług publicznych w praktyce badań na poziomie lokalnym* [w:] *Gospodarka przestrzenna. Aktualne aspekty polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej*, red. J. Potocki, J. Ładysz, *Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu* nr 367, Wrocław 2014.
- Ruczkowski P., *Prawne formy działania w postępowaniu administracyjnym* [w:] *Postępowanie administracyjne*, red. L. Bielecki, P. Ruczkowski, Warszawa 2011.
- Śleszyńska E., *Oplata adiacencka przy podziale nieruchomości a wycena nieruchomości*, *Krakowski Rynek Nieruchomości* 2014, nr 3.
- Ura E., *Prawo administracyjne*, Warszawa 2012.
- Wierzbowski B., *Gospodarka nieruchomościami. Podstawy prawne*, Warszawa 2010.

mgr Monika Maćkiewicz

Uniwersytet Warszawski

Prawne formy działania samorządu województwa w zakresie realizowania obowiązku organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa w obliczu tworzenia jednolitego obszaru kolejowego w UE

Legal forms of action the regional authorities in respect of the implementation the obligation to organize regional passenger rail in the province, in the face of the creation of a single railway area within the EU

STRESZCZENIE

Dążenie do stworzenia jednolitego europejskiego rynku przewozów pasażerskich było i jest jednym ze strategicznych celów Unii Europejskiej. Podstawowym problemem funkcjonowania przewozów regionalnych w Polsce jest kwestia niestabilnej sytuacji w zakresie ich struktury podmiotowej i własnościowej. Mechanizmem współpracy pomiędzy samorządem terytorialnym a lokalnym przewoźnikiem ma być nowy instrument prawny, wprowadzony z dniem 1 marca 2011 roku, określony w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), jakim jest plan transportowy. Plan transportowy po przyjęciu przez sejmik województwa stanowi akt prawa miejscowego. Należy podkreślić, iż jest to pierwszy dokument tego

typu dla województwa. Zasadniczym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa.

Plan transportowy jest zgodny z celem głównym strategii rozwoju danego województwa, który został zdefiniowany, jako zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie oraz wzrost znaczenia danego obszaru Polski w Europie, a także z celem strategicznym dla obszaru Przestrzeni i Transport, jakim jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego.

W artykule znalazła się analiza planu transportowego, jako specyficznego aktu prawa miejscowego oraz jego wpływu na tworzenie się jednolitego obszaru kolejowego w UE, wprowadzanego zgodnie z IV pakietem kolejowym.

ABSTRACT

Striving to create a single European passenger market was and is one of the strategic objectives of the European Union. The main problem in the functioning of regional transport in Poland is the issue of instability of their qualitative structure and ownership. The mechanism of cooperation between local government and the local carrier is to be introduced on 1 March 2011, a new legal instrument, as defined in the Act of 16 December 2010 on the public transport (Journal of Laws of 2011. No. 5, item. 13), which is the Transport Plan. Transport Plan after approval by the Regional Assembly is an act of local law and it should be noted that this is the first document of this kind for the province. The primary objective of the Transport Plan is to plan the organization of services of a general interest in the Province in a manner leading to improved accessibility and territorial cohesion.

Transport Plan is consistent with the main objective of the Strategy for the Development of the Region, which was defined as a reduction in disparities of development in the region and the growing importance of the Polish territory in Europe, as well as the strategic objective for the area

of Space and Transport, which is to improve the accessibility and territorial cohesion of the region and shaping the spatial.

The article was an analysis of the Transport Plan as a specific act of local law and its impact on the formation of a single railway area within the EU, in accordance with the Fourth Railway Package.

SŁOWA KLUCZOWE: *akt prawa miejscowego, plan transportowy, transport kolejowy, jednolity obszar kolejowy*

KEYWORDS: *act of local law, Transport Plan, rail transport, single railway area*

WPROWADZENIE

Od początku lat dziewięćdziesiątych trwa w Europie burzliwa dyskusja nad wypracowaniem najbardziej efektywnego sposobu organizacji kolejowych przewozów pasażerskich, w tym ich podstawowej części, jaką są lokalne przewozy aglomeracyjne, zwane przewozami regionalnymi. Realizacja kolejowego transportu osób jest dla Unii Europejskiej priorytetem. Celowi temu posłużyło sukcesywne zastępowanie dominacji państwa w sektorze kolejowym, postępujące uwolnienie rynku przewozów, a przede wszystkim planowanie i przemyślane włączenie w regionalne przewozy pasażerskie struktur samorządu terytorialnego.

Reformy w kolejach europejskich, w tym w kolejach polskich, zbiegły się w czasie z reformą ustroju państwa w Polsce, wprowadzoną ustawą z dnia 24 lipca 1998 roku o wprowadzeniu trójstopniowego, zasadniczego podziału terytorialnego (Dz. U. 1998 Nr 96 poz. 603 z późn. zm), a wpływającą na system i źródła prawa administracji publicznej w terenie. Największą jednostką samorządu terytorialnego w Polsce jest województwo. Na mocy ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku samorząd województwa (Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 576 z późn. zm) jest odpowiedzialny za kreowanie i prowadzenie polityki rozwoju regionalnego na obszarze województwa oraz między innymi za organizację zbiorowego transportu publicznego.

Dla pełnego zobrazowania powyższego zagadnienia istotne jest zrozumienie procesów zmian zachodzących w organizacji pasażerskich

przewozów regionalnych, wynikających z reformy kolei, przedstawionych na tle procesów decentralizacji władzy publicznej w Polsce. Aktywny udział samorządu terytorialnego w budowaniu nowego systemu funkcjonowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich ma podstawowe znaczenie dla ich gruntownej przebudowy. Regionalizacja zbiorowego transportu publicznego osób w przypadku transportu kolejowego oraz decentralizacja władzy, zakładająca przekazanie kompetencji i uprawnień do struktur władzy lokalnej, nie są pojęciami i procesami przeciwstawnymi. Problemy pojawiają się oczywiście przy synchronizacji wyżej wspomnianych procesów. Są one następstwem konieczności restrukturyzacji działalności kolei i brakiem doświadczeń w wypracowaniu nowych mechanizmów współpracy pomiędzy samorządem terytorialnym a lokalnym przewoźnikiem.

Wyzwania społeczno-gospodarcze samorządu województwa wobec realizowania obowiązku organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa w obliczu tworzenia jednolitego obszaru kolejowego

Zmiany, które zaszły na przestrzeni ostatnich 10. lat, doprowadziły do zbudowania nowego modelu funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich z silnym centrum ich organizacji zlokalizowanym w strukturach samorządu wojewódzkiego. Jest to jedyna droga do efektywnego włączenia kolejowego transportu osób w cały system zbiorowego transportu publicznego i przygotowania w ten sposób nowej jakościowej oferty dla mieszkańców poszczególnych regionów.

Obecnie kształtująca się rzeczywistość stawia przed samorządem województwa zarówno nowe szanse, jak i wyzwania związane z tworzeniem i wdrażaniem w ramach Unii Europejskiej jednolitego obszaru kolejowego. Należy przy tym pamiętać, iż nadrzędnym celem, któremu służyć powinny wszystkie działania, jest stworzenie atrakcyjnej oferty zbiorowej komunikacji wobec indywidualnej motoryzacji, poprzez integrację usług przewozowych kolei i innych gałęzi transportu pasażerskiego. Bardzo istotne dla powodzenia regionalizacji przewozów pasażerskich jest włączenie

transportu kolejowego w cały system przewozów pasażerskich w regionie, z jednoczesną bardzo wyraźną poprawą jakości oferowanych usług. Organem decydującym o całokształcie oferty transportu zbiorowego powinien być organ władz samorządowych województwa.

W ostatnim okresie obserwujemy w krajach Unii Europejskiej renesans pasażerskiego transportu szynowego. Odkryto na nowo zalety i korzyści ekonomiczne płynące ze sprawnie działających systemów transportowych. Rozwijające się dynamicznie duże aglomeracje i ośrodki przemysłowe odczuwają w coraz to większym stopniu uciążliwość i niewydolność transportu samochodowego. W miejskich aglomeracjach prym wiodą metro, tramwaje, w tym tramwaje dwusystemowe, kolej miejska, natomiast pomiędzy dużymi ośrodkami rozwijają się przewozy regionalne. Władze państwowe i samorządowe krajów Unii Europejskiej zdały sobie sprawę, że sieć transportowa w regionie należy do najważniejszych sieci infrastrukturalnych, na których bazują inne sieci, takie jak: sieć handlowa, edukacyjna i dostawcza. Istotne znaczenie dla rozwoju transportu kolejowego w krajach unijnych ma pomoc finansowa z budżetu państwa.

Rozwój gospodarczy, społeczny i kulturalny regionów wiąże się niewątpliwie ze sprawnie działającymi systemami przepływu osób, informacji, towarów i usług. Sprawna logistyka jest we współczesnej dobie warunkiem utrzymania konkurencyjności gospodarki i stanowi często czynnik przesądający o wyborze miejsca nowych inwestycji. Zapewne największym problemem jest fakt, iż przewozy regionalne są i niestety będą deficytowe. Tak jest nie tylko w Polsce, ale także w większości krajów Unii Europejskiej. Wynika to z ich społeczno-cywilizacyjnej, a nie wyłącznie komercyjnej funkcji. Oznacza to konieczność stałego zasilania ze środków publicznych. Sprawna, wygodna i bezpieczna komunikacja w obrębie aglomeracji i w regionie jest codzienną potrzebą każdego mieszkańca i wpływa przez to na jakość życia współczesnego człowieka.

Oddzielenie funkcji operatorskich od zarządzania infrastrukturą torową stworzyło jednocześnie warunki do podziału całej części przewozów pasażerskich na kilka podmiotów, w tym wyodrębnienia spółek świadczących regionalne przewozy pasażerskie. Był to najczęściej stawiany przez samorządy warunek, od spełnienia którego uzależniały one aktywne włączenie się w finansowanie transportu pasażerskiego.

Dążenie do stworzenia jednolitego europejskiego rynku przewozów pasażerskich było i jest jednym ze strategicznych celów Unii Europejskiej. Przy czym o ile w przypadku transportu drogowego czy lotniczego cel ten został praktycznie osiągnięty, o tyle w transporcie kolejowym cały czas mamy do czynienia z częściowym otwarciem (międzynarodowe przewozy pasażerskie) i koniecznością rozpoczęcia takiego procesu (krajowe rynki przewozów pasażerskich).

Przyczyny takiego stanu rzeczy wynikają z jednej strony z uwarunkowań natury technologiczno-organizacyjnych, a z drugiej – ekonomicznych. Pierwsze wiążą się z faktem występowania w poszczególnych państwach różnic związanych z organizacją i prowadzeniem ruchu pociągów, co wiąże się z koniecznością posiadania odpowiednio przeszkolonego personelu mającego kwalifikacje w zakresie zasad realizacji kolejowego procesu przewozów pasażerskich w danym kraju, jak i odpowiedniego taboru, zwłaszcza korzystającego z sieci trakcyjnej o innym systemie zasilania. Z drugiej strony, wobec deficytowości kolejowych przewozów pasażerskich (zwłaszcza w ruchu regionalnym) i związanej z tym konieczności ich dotowania, występuje naturalna niechęć poszczególnych państw do dopuszczenia na terytorium swojego państwa w przewozach międzynarodowych (a zwłaszcza krajowych) operatorów z innych państw. Zachodzi tutaj obawa, że ich wejście może oznaczać uszczuplenie dochodów przewoźników z własnego państwa (szczególnie na najbardziej dochodowych trasach), co może pogłębić ich deficytowość i w konsekwencji dać efekt w postaci wzrostu obciążeń budżetu (zwiększonych dotacji).

Pomimo tych problemów proces tworzenia jednolitego europejskiego rynku przewozów pasażerskich transportem kolejowym jest cały czas pogłębiany, przy czym w pierwszej kolejności dotyczy to przewozów międzynarodowych, a w przyszłości obejmie również krajowe rynki przewozów pasażerskich.

IV pakiet kolejowy ma być swego rodzaju zwieńczeniem reform w tej gałęzi transportu, zakończonych utworzeniem jednolitego unijnego rynku transportu kolejowego.

Podjęto próbę rozważań, czy polski rynek przewozów pasażerskich realizowanych transportem kolejowym (zarówno w segmentach przewozów międzyregionalnych, jak i regionalnych) będzie w stanie skutecznie stawić czoła konkurencji operatorów zagranicznych?

W odróżnieniu od kolejowych przewozów towarowych wewnętrzne rynki kolejowych przewozów pasażerskich w państwach wspólnoty nadal pozostają zamknięte dla przewoźników z zagranicy. Sytuacja ta ma przede wszystkim źródło w deficytowości kolejowych przewozów pasażerskich i w ochronie swoich przewoźników przez poszczególne państwa wspólnoty.

Niemniej, jak wspomniano wcześniej, zamierzenia Unii Europejskiej idą w kierunku doprowadzenia do konkurencji o kontrakty na świadczenie kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych w państwach UE dla dowolnych operatorów pasażerskich z państw wspólnoty. W ramach przyjętego IV pakietu kolejowego przewiduje się zmiany w zapisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/701370/2007 (dalej „rozporządzenie 1370/2007”) i wprowadzenie obowiązku przeprowadzania przetargów o świadczenie tego rodzaju usług od 3 grudnia 2019 r., co oznacza otwarcie rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. I choć przewidziany jest okres przejściowy, to jednak trzeba pamiętać, że w sektorze transportu kolejowego wszelkie zmiany dokonują się stopniowo ze względu na dużą majątkochłonność i kapitałochłonność inwestycji związanych z zaangażowanymi czynnikami produkcji. Celowe wydaje się stanowisko, w którym należy ten czas wykorzystać efektywnie na wzmocnienie podmiotów krajowych.

Trudniejsza sytuacja dotyczy przewozów regionalnych. Przez wiele lat podstawowymi problemami związanymi z ich funkcjonowaniem był brak kompleksowych regulacji prawnych oraz stabilnych zasad finansowania. Obecnie sytuacja w tym względzie jest lepsza. Przyjęcie rozporządzenia 1370/2007 ujednoliciło w ramach UE zasady dotyczące m.in. kwestii zawierania umów o świadczenie usług publicznych w przewozach pasażerskich, procedur udzielania zamówień oraz rekompensat dla podmiotów za świadczenie tych usług. W Polsce uszczegółowieniem przyjętego rozporządzenia jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13) (zwana dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”). Można stwierdzić, że obecne regulacje traktują kompleksowo powyższe zagadnienia, co oczywiście nie oznacza, że nie powinno się podejmować dalszych działań na rzecz ich doskonalenia.

Podstawowym problemem funkcjonowania przewozów regionalnych jest kwestia niestabilnej sytuacji w zakresie ich struktury podmiotowej i własnościowej. Niewątpliwie obecna struktura podmiotowa i własnościowa podmiotów na rynku regionalnych przewozów pasażerskich transportem kolejowym w Polsce różni się od sytuacji z roku 2001, gdy dominującym podmiotem była państwowa spółka PKP PR. To oznacza, że proces regionalizacji postępuje. Niemniej nie można również stwierdzić, że proces ten jest zakończony, a raczej, że ma nadal charakter dynamiczny.

Warto w tym miejscu rozważyć, czy rzeczywiście powołanie osobnych podmiotów dla każdego z województw jest dobrym rozwiązaniem? Wydaje się, iż podział na 16 podmiotów odpowiadających liczbie województw, których obszar działania pokrywałby się z obszarem województwa jest zbyt daleko idący i niewskazany. Nie wszystkie województwa byłyby w stanie udźwignąć ciężar utrzymania takiej spółki. Przykład spółki Koleje Mazowieckie pokazuje, że co prawda spółka ta odniosła sukces (wzrost liczby połączeń i wielkości przewozów), ale działa ona na specyficznym obszarze (obsługa aglomeracji warszawskiej), jak i nie bez znaczenia jest fakt, że od czasu jej powołania środki przekazywane na jej działalność przez samorząd województwa mazowieckiego znacząco wzrosły. Trudno wyobrazić sobie analogiczną sytuację np. w przypadku województwa podkarpackiego. Nie chodzi zresztą tylko o samo powołanie i utrzymanie takiego podmiotu, ale przede wszystkim o możliwości dalszego rozwoju. Trudno jednak obecnie precyzyjnie określić ostateczną liczbę podmiotów powołanych czy wyłonionych z PR po dalszych przekształceniach. Być może powołane podmioty powinny być oparte na obszarach ciężenia potoków podróźnych i obejmować obszarem swojego działania części różnych województw. Ważne jest przede wszystkim to, aby pamiętać, że celem powołania i funkcjonowania takiego podmiotu musi być rzeczywista poprawa organizacji i wzrost przewozów transportem kolejowym w regionie, a nie tylko tworzenie intratnych miejsc pracy z politycznego nadania w radach nadzorczych, zarządzie czy administracji spółki. Jedynym jak dotąd podmiotem prywatnym, obsługującym kolejowe przewozy regionalne w Polsce, jest Arriva RP sp. z o.o. W czerwcu 2007 r. spółka wygrała przetarg ogłoszony przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego na wykonywanie regionalnych pa-

sażerskich przewozów kolejowych na wszystkich liniach niezelektryfikowanych tego województwa

Warto skoncentrować się na stabilizacji sytuacji w zakresie struktury podmiotowej i własnościowej przewoźników regionalnych, aby czas, który pozostał, wykorzystać efektywnie przede wszystkim na wdrożenie i dokończenie niezbędnych reform oraz na konieczne inwestycje w tabor, zaplecze i infrastrukturę handlową w przewozach pasażerskich. Działania te są niezbędne, aby regionalni operatorzy kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce mogli skutecznie konkurować o kontrakty z operatorami zagranicznymi, którzy po otwarciu rynku w 2019 r. niewątpliwie pojawią się w naszym kraju. Brak koniecznych działań skutkować może przegrany przetargami o świadczenie usług, co może doprowadzić nawet do upadłości i idącymi za tym zwolnieniami pracowników tych podmiotów. Z powyższych faktów władze rządowe i samorządowe powinny już dziś zdawać sobie sprawę i nie odwlekać z podejmowaniem koniecznych decyzji i działań.

Rozpatrując kwestie wejścia operatorów zagranicznych na rynek przewozów pasażerskich w Polsce należy jednak spojrzeć szerzej na tą kwestię, z punktu widzenia innych uczestników i instytucji rynku kolejowych przewozów pasażerskich, w tym przede wszystkim klientów. Z tego punktu widzenia mamy również do czynienia z korzyściami, jakie mogą pojawić się w wyniku wejścia zagranicznych kolejowych operatorów przewozów pasażerskich do Polski. Do uczestników osiągających korzyści z tego tytułu można zaliczyć:

- pasażerów – większa konkurencja, lepsza jakość, niższe ceny;
- zarządcę infrastruktury kolejowej (PKP PLK SA) – więcej przewoźników obcych to większa praca pociągowa i większe przychody spółki;
- firmy zaplecza technicznego taboru (obsługa taboru przewoźnika) – przychody z obsługi bieżącej taboru;
- PKP Energetykę – przychody ze sprzedaży prądu trakcyjnego;
- rynek pracy – przewoźnik zagraniczny zatrudnia pracowników z Polski na szczeblach podstawowym i średnim (szczebel wyższy może być obsadzony przez menedżerów ze swojego kraju);
- Skarb Państwa – przewoźnik płaci podatki w Polsce (VAT, CIT);

- gospodarkę – wejście przewoźników zagranicznych może zmusić przewoźników polskich do podjęcia walki konkurencyjnej, co może gospodarce w ostatecznym rozrachunku wyjść tylko na dobre, gdyż albo zmusi przewoźników polskich do podjęcia działań na rzecz sprostania konkurencji (restrukturyzacja wewnętrzna, nowe oferty itp.) albo niektórzy upadną, ale na ich bazie pojawią się nowi, a uwolnione zasoby (np. nadmierne zatrudnienie) wrócą do gospodarki.

Z powyższego zestawienia widać wyraźnie, że wejście potencjalnych zagranicznych przewoźników może stanowić nie tylko zagrożenie, ale również mieć pozytywny wpływ na rynek przewozów pasażerskich transportem kolejowym w Polsce.

Plan transportowy – akt prawa miejscowego, jako forma prawna realizacji zadań samorządu terytorialnego związanych z organizowaniem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich

Dnia 1 marca 2011 roku weszła w życie ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13). Rozdział 2 wspomnianej ustawy został w całości poświęcony planowi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W art. 9 ust. 3 ustawodawca wyraźnie określił, iż plan transportowy jest aktem prawa miejscowego, zgodnie zaś z art. 18 ust. 1 ustawy o samorządzie województwa do wyłącznej właściwości sejmiku województwa należy stanowienie aktów prawa miejscowego.

Zgodnie z zasadą legalizmu, wyrażoną w art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa. W porządku prawnym równie ważna jak sam przepis jest norma prawna dekodowana w drodze wykładni, to jest operacji myślowej, w której dokonuje się przekładu zbioru przepisów ogłoszonych w aktach prawodawczych na zbiór norm postępowania równoznaczny, jako całość z danym zbiorem przepisów. Zgodnie z tak rozumianą wykładnią, art. 7 Konstytucji zawiera normę zakazującą domniemywania kompetencji

organu władzy publicznej, a tym samym nakazuje, by wszelkie działania tego organu były oparte na wyraźnie określonej normie kompetencyjnej. Upraszczając, wszelkie działania podejmowane przez organy władzy publicznej, muszą być ściśle określone w przepisach, które jednocześnie wyznaczają granice ich aktywności.

Artykuł 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powierza opracowanie planu transportowego województwu w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, a województwu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

W celu przybliżenia instytucji aktu prawa miejscowego, jakim jest plan transportowy, posłużę się przykładem planu opracowanego dla województwa mazowieckiego. Podstawą prawną opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego (zwanego dalej Planem transportowym lub Planem) jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Plan transportowy po przyjęciu przez Sejmik Województwa Mazowieckiego stanowi akt prawa miejscowego i należy podkreślić, iż jest to pierwszy dokument tego typu dla województwa mazowieckiego. W hierarchicznym systemie planów transportowych zajmuje drugie miejsce, wraz z planami pozostałych województw, po planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Plan transportowy opracowany przez marszałka województwa mazowieckiego jest uwzględniany przez pozostałych organizatorów wskazanych w ustawie o transporcie publicznym, w tym powiatów, gmin, związków międzygminnych.

Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których or-

organizatorem jest marszałek województwa mazowieckiego, na podstawie umów z samorządem województwa mazowieckiego. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie województwa mazowieckiego, jak również przewozów w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich, programujących rozwój kraju oraz województwa mazowieckiego, a także dokumentów wojewódzkich, określających kierunki rozwoju Mazowsza. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury transportowej.

W Planie transportowym uwzględniono następujące dokumenty:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151);
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r.;
- Projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – wersja z dnia 12 marca 2014 r. (dokument w trakcie opracowania);
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.;
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z dnia 5 listopada 2013 r. przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r.;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego dnia 7 lipca 2014 r.;

- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.;
- Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2039;
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r.

Plan transportowy dla województwa mazowieckiego jest dokumentem średniookresowym, opracowanym na lata 2014-2030.

Plan transportowy jest zgodny z celem głównym Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, który został zdefiniowany jako zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie, a także z celem strategicznym dla obszaru Przestrzeń i Transport, jakim jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego.

Zasadniczym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa. W ramach tej poprawy, Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, w tym do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego, wzrostu integracji systemów transportowych oraz poprawy jakości taboru kolejowego.

Plan transportowy przewiduje utrzymanie usług użyteczności publicznej co najmniej na obecnym poziomie oraz kształtowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju. W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które marszałek województwa nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy, konieczność ponoszenia wydatków z tytułu zapisów ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. 2003 Nr 203 poz. 1966 z późn. zm.), może nastąpić ograniczenie oferty przewozowej. Województwo mazowieckie będzie dążyć do minimalizacji negatywnych skutków ograniczenia oferty przewozowej oraz podejmować działania

zmierzające do utrzymania poziomu usług, mogących zaspokoić potrzeby przewozowe w głównych korytarzach transportowych, charakteryzujących się największym popytem, z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej. Ponadto Plan transportowy wskazuje na konieczność integracji systemu regionalnego transportu zbiorowego z systemami lokalnego transportu poprzez tworzenie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych, jak również zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w uzasadnionych przypadkach z systemami parkingów typu P+R, B+R, K+R.

Zrównoważony rozwój transportu, prowadzący do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko naturalne oraz zapewnienia wysokiej jakości usług transportowych, w tym poprawy dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej mobilności, jest możliwy poprzez preferowanie transportu zbiorowego, w tym głównie kolejowego, jako realnej alternatywy dla podróży realizowanych transportem indywidualnym.

Zgodnie z artykułem 12 ustawy o publicznym transporcie Plan transportowy określa:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

W Planie została przedstawiona między innymi charakterystyka kolejowej sieci transportowej województwa, zgodnie z którą na terenie województwa mazowieckiego w eksploatacji znajduje się 1712 km linii kolejowych normalnotorowych, z czego 1418 km (83 %) stanowią linie zelektryfikowane oraz 1013 km (59 %) linii kolejowych dwu- i więcej torowych. W roku 2012 gęstość sieci kolejowej wynosiła 4,8 km/100km², co plasowało Mazowsze na 14 miejscu wśród wszystkich województw w Polsce. W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców długość linii kolejowych

wynosiła 3,2 km, co z kolei stanowi najniższą wartość wskaźnika wśród polskich województw. Scentralizowany układ linii kolejowych pomimo małej gęstości sieci powoduje, że kolej stanowi atrakcyjną ofertę dla osób dojeżdżających do Warszawy. Podkreśla się, iż wzrastające zatłoczenie na drogach dojazdowych do stolicy powoduje konieczność poszukiwania alternatywnych środków transportu, zapewniających wysoką niezawodność podróży oraz pewność dotarcia do celu. Wysoka częstotliwość kursowania pociągów oraz wzrastająca jakość oferowanych usług wpływa na ciągły wzrost liczby pasażerów.

Głównym węzłem kolejowym na terenie województwa i zarazem największym w Polsce jest Warszawa. Na jej terenie krzyżują się linie o znaczeniu międzynarodowym (na kierunkach północ – południe i wschód – zachód). W węźle warszawskim zbiega się 7 linii kolejowych magistralnych i pierwszorzędnych oraz Warszawska Kolej Dojazdowa, stanowiąca niezależny element systemu kolei metropolitalnej. Warszawa charakteryzuje się największym wskaźnikiem średniej gęstości eksploatowanych normalnotorowych linii kolejowych w województwie. Przez tereny powiatów żuromińskiego, makowskiego, zwolenińskiego oraz lipskiego nie przebiegają żadne linie kolejowe.

Na terenie województwa mazowieckiego jest dwóch zarządców infrastruktury kolejowej. Ponad 99% torów zarządzanych jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pozostały niewielki odsetek – przez spółkę Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. Plan określa również średnie prędkości występujące na łącznicach kolejowych.

Jednym z najistotniejszych części planu transportowego jest tworzenie zasad finansowania transportu na terenie województwa, w tym transportu kolejowego. W przypadku omawianego planu dla województwa mazowieckiego, uwzględniając kluczową rolę transportu kolejowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich, podstawową formą finansowania kolejowych przewozów użyteczności publicznej jest rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku z wykonywaniem usług użyteczności publicznej.

Rekompensata przekazywana operatorom na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zawiera rozsądny zysk w wysokości nie przekraczającej 6% kapitału własnego operatora zaangażowanego w świad-

czenie usług użyteczności publicznej. Wysokość rekompensaty przekazywanej operatorom nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Należy przy tym uwzględnić przychody uzyskane dzięki nim oraz rozsądny zysk.

Głównym źródłem finansowania przewozów są środki własne organizatora. Środki te mogą być uzupełniane środkami pochodzącymi z budżetu państwa lub innych jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z planem transportowym finansowanie w transporcie kolejowym pochodzić będzie z następujących źródeł:

- ze środków budżetu województwa mazowieckiego;
- w formie rekompensaty do przewozów kolejowych realizowanych przez przewoźników kolejowych;
- w formie dotacji celowej przekazywanej województwom ościennym w związku z powierzeniem do realizacji zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego;
- ze środków budżetu państwa;
- jako dotacje przedmiotowe z tytułu realizowania ulg ustawowych przez operatorów. Dotacje na podstawie wniosków przekazywane są bezpośrednio do operatorów;
- w formie dotacji przedmiotowej na zakup, modernizację i naprawy pojazdów kolejowych;
- ze środków pochodzących z programów operacyjnych finansowanych z budżetu Unii Europejskiej oraz innych programów współpracy – na finansowanie napraw, zakupów oraz modernizację pojazdów kolejowych;
- ze środków innych jednostek samorządu terytorialnego;
- w formie dotacji celowej – finansowanie na podstawie porozumień dotyczy przewozów na liniach wychodzących poza granice województwa mazowieckiego,
 - w zakresie współfinansowania rozwiązań dotyczących integracji taryfowo-biletowej.

Przekazywanie rekompensaty operatorom publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym będzie odbywało się na obecnych zasadach do czasu zakończenia obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, tj. do roku 2024. Od 2025 do 2030 r. zakłada się utrzymanie obecnego systemu finansowania kolejowych przewozów regionalnych.

Zakłada się, że przychody ze sprzedaży biletów oraz innych usług związanych ze świadczeniem usług użyteczności publicznej będą stanowiły przychód operatora i będą pomniejszały przekazywaną rekompensatę, stanowiącą różnicę pomiędzy poniesionymi kosztami a uzyskanymi przychodami.

Szczegółowe zasady rozliczeń będą określone w umowach o świadczeniu usług publicznych. Rozliczenia będą dokonywane w oparciu o algorytm zawierający m.in. przychody i koszty, zgodnie z zasadami określonymi przepisami prawa.

Zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Mazowieckiego rekompensata dla operatorów w trakcie trwania umów ramowych, tj. w latach 2014-2024, co do zasady zakłada utrzymanie na obecnym poziomie wielkość wykonywanych przewozów (zwiększenie pracy przewozowej możliwe jest w wyniku realizacji planów inwestycyjnych w tabor oraz infrastrukturę), a różnice wysokości rekompensaty w poszczególnych latach wynikają m.in. z kosztów amortyzacji związanych z zakupem i modernizacją pojazdów kolejowych. Zakładany wzrost rekompensaty w latach 2025-2030 umożliwi finansowanie wzrostu pracy eksploatacyjnej, skutkującej zwiększeniem oferty przewozowej.

Tworzenie przez samorządy województw kolejowych spółek prawa handlowego

Zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. 2016.0.486 t.j.), w sferze użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółki akcyjne lub spółdzielnie, a także może przystępować do takich spółek lub spółdzielni. Poza sferą użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i spółki akcyjne oraz przystępować do nich, jeżeli działalność spółek polega na wykonywaniu czynności

promocyjnych, edukacyjnych, wydawniczych oraz na wykonywaniu działalności w zakresie telekomunikacji służących rozwojowi województwa. O utworzeniu spółek prawa handlowego decyduje zgodnie z art. 18 pkt. 19 lit. e sejmik województwa w drodze uchwały.

Aktualnie dominującym podmiotem na rynku przewozów regionalnych jest spółka samorządowa Przewozy Regionalne, która z dniem 1 stycznia 2009 roku stała się (własnościowo i organizacyjnie) przewoźnikiem samorządowym funkcjonującym poza Grupą PKP S.A. Jednakże jej sytuacja finansowa nie jest zadowalająca, a ponadto obserwowany jest stały spadek jej udziału w przewozach regionalnych, co związane jest z istniejącą tendencją do tworzenia spółek samorządowych przez samorządy wojewódzkie. Wśród tego rodzaju podmiotów aktualnie funkcjonujących w Polsce wymienić można m.in.:

- Koleje Mazowieckie;
- Koleje Dolnośląskie;
- Koleje Wielkopolskie;
- Koleje Śląskie;
- Koleje Małopolskie;
- Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

Na terenie województwa mazowieckiego regularny przewóz osób na liniach wojewódzkich i/lub międzywojewódzkich wykonują:

- Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.;
- Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- Arriva RP sp. z o.o.
- PKP Intercity S.A.;
- Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Koleje Mazowieckie sp. z o.o. została powołana przez samorząd województwa mazowieckiego (51% udziałów) i ówczesną spółkę PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (49% udziałów) w 2004 r. Był to pierwszy tego typu projekt w kraju. W roku 2008 samorząd województwa mazowieckiego stał się jedynym właścicielem spółki.

W roku 2012 Spółka Koleje Mazowieckie świadczyła usługi o charakterze użyteczności publicznej w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze województwa mazowieckiego oraz województw

ościennych (przewóz do najbliższej stacji, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu): łódzkiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Łącznie obsługiwała 15 linii kolejowych, których długość wynosiła 1342 km, w tym 1176 km na terenie Mazowsza. Uruchamiała ponad 800 pociągów dziennie, które w ciągu całego roku wykonały pracę eksploatacyjną w wysokości 16 571 919 pociągo-kilometrów.

W roku 2012 z usług Spółki skorzystało 59 106 665 pasażerów. Od początku działalności Koleje Mazowieckie charakteryzują się corocznym wzrostem liczby obsługiwanych pasażerów. W porównaniu do roku 2005 ogólna liczba pasażerów wzrosła o 48%, przy jednoczesnym 34% wzroście wielkości pracy eksploatacyjnej.

Spółka Koleje Dolnośląskie S.A. została powołana w grudniu 2007 r., a działalność przewozową rozpoczęła wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów w dn. 14 grudnia 2008 r. Obsługuje wybrane połączenia regionalne w tym województwie.

Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. powołano we wrześniu 2009 r., a pierwszy pociąg tej spółki wyruszył na trasę 1 czerwca 2011 r. W obecnym rozkładzie (2013/14) spółka obsługuje następujące połączenia: Poznań Gł. – Golańcz, Poznań Gł. – Wolsztyn, Leszno – Ostrów Wlkp., Leszno – Zbąszynek, Leszno – Gostyń oraz Wągrowiec – Rogoźno Wlkp. Według planów do 2015 r. spółka ma obsługiwać 50% kolejowego ruchu regionalnego w województwie.

Koleje Śląskie sp. z o.o. powołane zostały 8 kwietnia 2010 r., a 1 października 2011 r. uruchomiono pierwsze połączenia kolejowe. W rozkładzie 2011/12 pociągi spółki kursowały na trasach: Katowice – Gliwice, Katowice – Tychy – Wiśla oraz Katowice – Sosnowiec – Zawiercie – Częstochowa. Począwszy od rozkładu jazdy 2012/13 spółka planowała przejęcie całości przewozów na terenie województwa śląskiego. Podjęta próba zakończyła się jednak spektakularną porażką, szeroko opisywaną i przedstawianą przez media. Spółka była źle przygotowana do tego przedsięwzięcia pod względem organizacyjnym, taborowym, kadrowym oraz finansowym. Efektem był paraliż kolejowych przewozów regionalnych w początkowym okresie obowiązywania rozkładu i konieczność ograniczenia oferty w późniejszym okresie i poddanie spółki procesowi głębokiej restrukturyzacji.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna, podmiot, w którym 100% udziałów posiada samorząd województwa łódzkiego, rozpoczęła przewozy z dniem 15 czerwca 2014 r. Obsługiwać ona będzie również połączenia regionalne z Łodzi do Sieradza, Łowicza, Kutna i Kolaszek

Można zauważyć, że trend do tworzenia własnych spółek samorządowych może być nadal podtrzymany, gdyż powołanie swoich spółek rozważają kolejne samorządy województw.

PODSUMOWANIE

Regionalizacja zbiorowego transportu publicznego osób w przypadku transportu kolejowego oraz decentralizacja władzy, zakładająca przekazanie kompetencji i uprawnień do struktur władzy lokalnej, nie są pojęciami i procesami przeciwstawnymi. Problemy pojawiają się oczywiście przy synchronizacji wyżej wspomnianych procesów. Są one następstwem konieczności restrukturyzacji działalności kolei i wzbogacania doświadczeniami wypracowywanie nowych mechanizmów współpracy pomiędzy samorządem terytorialnym a lokalnym przewoźnikiem.

Takim właśnie mechanizmem współpracy pomiędzy samorządem terytorialnym a lokalnym przewoźnikiem ma być Plan transportowy, któremu ustawodawca nadał rangę prawną. Plan transportowy po przyjęciu przez sejmik województwa stanowi akt prawa miejscowego. Należy podkreślić, iż jest to pierwszy dokument tego typu dla województwa. W hierarchicznym systemie planów transportowych zajmuje drugie miejsce, wraz z planami pozostałych województw, po planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Plan transportowy opracowany przez marszałka województwa jest uwzględniany przez pozostałych organizatorów wskazanych w ustawie o transporcie publicznym, w tym powiatów, gmin, związków międzygminnych.

Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest marszałek województwa, na podstawie umów z samorządem województwa. Równocześnie należy pamiętać, iż Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na

terenie województwa, jak również przewozów w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich programujących rozwój kraju oraz danego województwa, a także dokumentów wojewódzkich, określających kierunki rozwoju Mazowsza. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury transportowej.

Niewątpliwie, zarówno fakt, iż to województwo tworzy regionalny plan transportowy dla kolejowych przewozów pasażerskich, jak i jest trend do tworzenia własnych przewozowych spółek samorządowych, przyczyniają się do wzmocnienia pozycji regionów Polski i polskich przewoźników w procesie tworzenia jednolitego obszaru kolejowego w Unii Europejskiej.

BIBLIOGRAFIA

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r.
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.
- Neider J. (2012), „Transport międzynarodowy”, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Wydanie II, Warszawa.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego dnia 7 lipca 2014 r.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151).
- Projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – wersja z dnia 12 marca 2014 r.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r.
- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z dnia 5 listopada 2013 r. przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r.
- Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2039.

dr Paweł Romaniuk

Wydział Prawa i Administracji
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

Idea Nowego Zarządzania Publicznego (New Public Management) w realizacji zadań publicznych

The idea of the New Public Management
in the implementation of public tasks

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest wskazanie menedżerskiego podejścia do administracji publicznej, a w szczególności do przedstawianej w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku jego obecnej wersji, znanej pod nazwą *New Public Management (NPM)*, nazywanego Nowym Zarządzaniem Publicznym. Wprawdzie Nowe Publiczne Zarządzanie rozwijało się w wielu krajach, to jednak jego recepcję można dostrzec niemal w każdym kraju europejskim, w tym również i w Polsce. Oznacza to, że ma ono charakter dość uniwersalny, bardzo międzynarodowy. Nowością tego modelu zarządzania jest adaptacja metod i technik zarządzania stosowanych w sektorze prywatnym do warunków zarządzania organizacjami publicznymi.

Autor, w oparciu o obowiązującą literaturę przedmiotu, wskaże kierunki działania *NPM* realizowane w sektorze publicznym. W osiągnięciu założonego celu pomoże systematyka zagadnień związanych z Nowym Zarządzaniem Publicznym, a także wskazanie narzędzi niezbędnych do zastosowania takiego zarządzania w organach administracji publicznej.