

**Uchwała Nr LI.497.2022
Rady Miasta Pruszkowa
z dnia 27 stycznia 2022 r.**

w sprawie przyjęcia aktualizacji „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasta Pruszkowa na lata 2021-2027”

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1372, 1834) art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. nr 142, poz. 1371, 2445) oraz art. 80 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, 1093, 2269), uchwała się, co następuje:

§1.

Przyjmuje się Aktualizację „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasta Pruszkowa na lata 2021-2027”, zwanego dalej „Planem transportowym”, stanowiącego załącznik do niniejszej uchwały.

§2.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Pruszkowa.

§3.

Traci moc uchwała nr XLI.388.2014 z dnia 30 stycznia 2014 r. Rady Miejskiej w Pruszkowie w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Pruszkowa (Dz. Urz. Województwa Mazowieckiego poz. 1852).

§4.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego i wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przewodniczący
Rady Miasta Pruszkowa

Krzysztof Biskupski



Uzasadnienie

Zgodnie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, czyli jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, sporządza, co 36 miesięcy, analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

Z kolei art. 80 przywołanej ustawy zobowiązuje do zaktualizowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w tym wniosków z przeprowadzonej analizy kosztów i korzyści.

Wynikająca z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Miasto Pruszków” została opracowana w 2020 r. Opracowany plan transportowy stanowi wymaganą prawem aktualizację, która z uwagi na realizowany projekt pn. „Zielone płuca Mazowsza – rozwój mobilności miejskiej w gminach południowo-zachodniej części województwa”, ma znacznie szerszy wymiar niż wynikający jedynie z potrzeb uwzględnienia wyników analizy.

Plan uwzględnia elektromobilność w publicznym transporcie zbiorowym w Pruszkowie – dostawę autobusów elektrycznych klasy pojemnościowej midi oraz infrastruktury ładowania, przeznaczonych do eksploatacji w pruszkowskiej komunikacji miejskiej – na zupełnie nowej, bezpłatnej dla pasażerów linii, której trasa rozpoczynać ma się i kończyć na budowanej w ramach projektu nowej pętli na os. Staszica.

Opracowanie i aktualizacja planu transportowego jest wynikającym z przepisów prawa zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Rolę organizatora transportu miejskiego powierzono gminie lub związkowi międzygminnemu. Do zadań organizatora zaliczono planowanie rozwoju transportu oraz organizowanie i zarządzanie transportem publicznym.

W ramach zadania planowania transportu organizator ma zgodnie z ustawą opracować plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Wynikającym z ustawy obowiązkiem organizatora jest zachowanie określonej procedury planowania oraz uwzględnienie w planie wyznaczonych elementów składowych.

Przepisy narzucają zakres regulacji w planie transportowym oraz wynika z nich koncepcja i struktura planu, a także czynniki i dokumenty, które należy uwzględnić przy opracowywaniu planu dotyczącego transportu miejskiego – komunikacji miejskiej.

Opracowany dokument spełnia przywołane wyżej wymogi formalne.

Na mocy § 4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w przypadku planów dotyczących przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, część tekstowa planu transportowego może określać jedynie obszar, na którym jest planowane realizowanie takich przewozów.

Przywołany zapis rozporządzenia uwzględnia charakterystyczną dla komunikacji miejskiej częstość wprowadzania zmian w trasach linii – dokonywanych w reakcji na sygnały z rynku – przyjmując za nieuzasadnione zamieszczenie w planie transportowym dokładnych tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacyjną. Z tych samych przyczyn plan dla komunikacji miejskiej nie powinien zawierać części graficznej i tak też przyjęto w planie.

Szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje, że każdorazowa zmiana przebiegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana.

Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie, w szczególności przeprowadzając konsultacje społeczne proponowanych zmian i przyjmując zmianę w planie w formie uchwały.

Z przyczyn pragmatycznych planowaną sieć komunikacyjną określono więc jedynie w sposób ogólny, wyznaczając granice obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej w ramach pruszkowskiej komunikacji miejskiej

Miasto Pruszków planuje w kolejnych latach kontynuację polityki utrzymania wysokiego standardu obsługi komunikacyjnej sieci połączeń, wyrażającego się dużą ich intensywnością oraz rylmikią kursów, wzajemnie skoordynowanych na liniach obsługujących substytucyjnie wspólne kierunki ruchu.

Dzięki przeprowadzonym konsultacjom społecznym, w wyniku otrzymanych licznych uwag, wniosków i postulatów, dokument został rozbudowany oraz preredagowany i wersja finalna spełnia oczekiwania uczestników procesu konsultacji.

PREZYDENT
MIASTA PRUSZKOWA

Paweł Makuch