

Komisja Dróg Publicznych i Bezpieczeństwa

Informacja n.t. „Planu transportu publicznego dla Powiatu Cieszyńskiego”

Powiat Cieszyński posiada opracowany i uchwalony w 2014 roku „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Cieszyńskiego” (Uchwała Nr XLV/384/14 Rady Powiatu Cieszyńskiego z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu cieszyńskiego”). Opisane w nim szlaki komunikacyjne, generatory ruchu, potrzeby przewozowe, pożądany standard, przewidywany sposób organizacji rynku przewozowego w powiecie oraz kierunki i rozwoju publicznego transportu na obszarze Powiatu Cieszyńskiego stanowią podstawę do kolejnych działań Powiatu Cieszyńskiego w zakresie transportu zbiorowego. Obecnie „Plan Transportowy” wymaga kilku zmian i nowelizacji. Po ponad 4 latach od uchwalenia jest w wielu sprawach nadal aktualny. Od kilku lat trwają prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ministerstwo w kolejnych projektach proponuje zmiany mające bezpośredni wpływ na zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (ostatnia proponowana zmiana - projekt z dnia 9 listopada 2018 r. z szczegółowy opis zmian w załączeniu). Nowy projekt również zmienia przede wszystkim obowiązujące zasady działania publicznego transportu zbiorowego. Obowiązek organizowania publicznego transportu zostaje w większym zakresie powierzony marszałkom województw. Pozostałe jednostki samorządu terytorialnego powinny podać marszałkowi swoje potrzeby w celu ich uwzględnienia w wojewódzkim planie transportowym. Ciągła niepewność co do kształtu przepisów prawnych spowodowała zawieszenie działań mających na celu finansowanie przewozów użyteczności publicznej przez powiat cieszyński. Szacowano, że przy dopłacie do 1 wozokilometra linii komunikacyjnej w wysokości 1zł należałoby obecnie wydać z budżetu powiatu około 3,5 mln zł. Jest to bardzo duża kwota i bez współpracy z gminami powiatu cieszyńskiego niemożliwa do przeznaczenia na transport powiatowy. Należy zaznaczyć, że powiat nie otrzymał żadnych dodatkowych funduszy na organizację transportu publicznego, a więc przeznaczenie pieniędzy na transport odbyłoby się kosztem innych działań powiatu.

W celu jak najlepszego dostosowania oferty przewozowej dla mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego, od wielu lat działa przy Staroście Rada Przewoźników. Rada ta zrzesza przewoźników powiatowych wykonujących przewozy na liniach regularnych w Powiecie Cieszyńskim. Celem Rady jest wspólne omawianie i rozwiązywanie problemów w zakresie potrzeb przewozowych. Sytuacja na rynku przewozowym jest z roku na rok coraz trudniejsza. Po ubiegłorocznej upadłości firmy TRANSKOM, jednego z większych przewoźników na rynku, pozostały 4 firmy realizujące przewozy powiatowe, tj.: Linea-Trans, Wispoł, Trans-Bus i DAS. Planujemy w najbliższym czasie spotkanie z przedstawicielami gmin w celu omówienia dalszej współpracy w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Będziemy dążyć do porozumienia powiatowo-gminnego w celu wspólnej realizacji i finansowania potrzeb przewozowych na terenie naszego powiatu. W zakresie przewozów regularnych, na które Starosta Cieszyński wydaje zezwolenie, obsługiwane są obecnie 23 linie komunikacyjne przez 4 przewoźników, zgodnie z zamieszczoną na końcu opracowania mapą.

Oprócz dążenia do jak najlepszego dostosowania transportu drogowego do potrzeb mieszkańców Powiat w latach ubiegłych organizował spotkania dotyczące transportu kolejowego. Powołał w tym celu Komisję ds. Transportu Kolejowego Śląska Cieszyńskiego, w skład której weszli przedstawiciele samorządów ziemi bielskiej i cieszyńskiej. Wynikiem działania Komisji i organizowanych spotkań w Starostwie Powiatowym w Cieszynie było wpisanie w 2015 roku odcinka linii kolejowej nr 190 Cieszyn – Goleszów do projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn – Wisła Głębce” na lata 2014-2020. Kolejne spotkania dotyczyły już tylko odcinka Skoczów – Bielsko-Biała i tak w grudniu 2017 roku zostało przygotowane opracowanie pn. „Linia Kolejowa nr 190 Bielsko-Biała – Cieszyn istotnym elementem rozwoju

Śląska Cieszyńskiego w ramach subregionu południowego Województwa Śląskiego” autorstwa Pana Szymona Oleksiuka. Opracowanie to zostało przedstawione Marszałkowi Województwa Śląskiego i na razie oczekujemy na decyzję w zakresie rewitalizacji tego ważnego odcinka linii kolejowej nr 190.

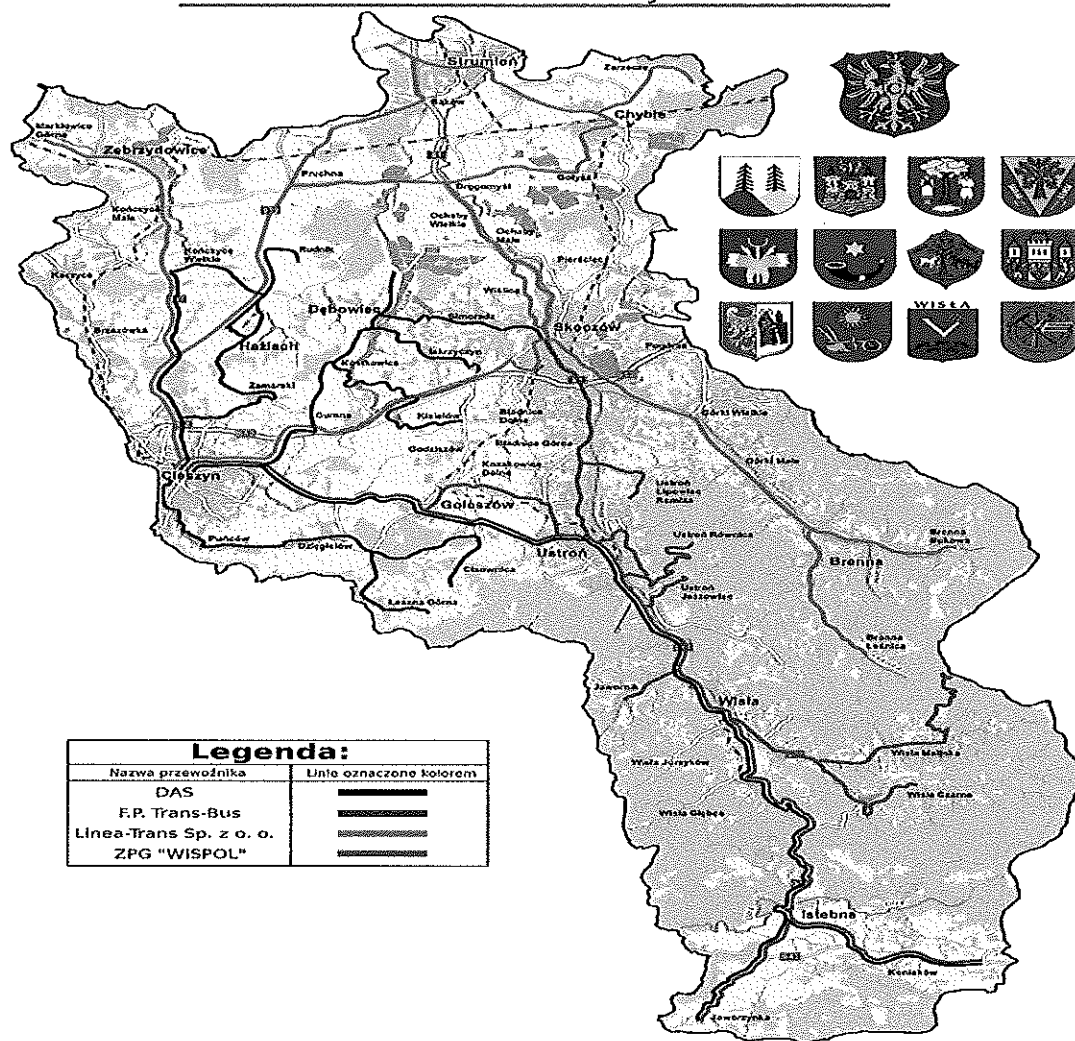
Cieszyn, dnia 7 marca 2019 r.

Opracował

Grzegorz Faruzel

Naczelnik Wydziału komunikacji

Zakres wykonywanych przewozów w Powiecie Cieszyńskim



Legenda:	
Nazwa przewoźnika	Linie oznaczone kolorem
DAS	—————
F.P. Trans-Bus	- - - - -
Linea-Trans Sp. z o. o.
ZPG "WISPOL"	- · - · -

Rysunek: Zakres wykonywanych przewozów w Powiecie Cieszyńskim.

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze zadania wynikające z
ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r.
o publicznym transporcie zbiorowym z
uwzględnieniem projektu
zmieniającego ustawę z dnia
9 listopada 2018 r.

Kolorem zielonym oznaczono zmiany, które przewiduje ostatni projekt zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 9 listopada.

Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Termin utraty ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób, na podstawie których obecnie wykonywane są przewozy komercyjnie przez przedsiębiorców, określony jest na 31 grudnia 2019 roku. Projekt z listopada przewiduje jednak przesunięcie tego terminu do 31 grudnia 2021 roku. Po tym czasie wykonywanie przewozów będzie możliwe jedynie na podstawie zawartych umów z organizatorem publicznego transportu zbiorowego lub potwierdzenia zgłoszenia przewozów (zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób – zgodnie z projektem zmieniającym z listopada).

W art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (zwanej dalej u.p.t.z.) określono definicję komunikacji miejskiej. Zgodnie z nią, komunikacją miejską są gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- a) miasta i gminy,
- b) miast, albo
- c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Projekt listopadowy zmieniający u.p.t.z. przewiduje nową definicję komunikacji miejskiej, tj.: komunikacją miejską są przewozy pasażerskie wykonywane wyłącznie w granicach miasta na prawach powiatu lub gminy o statusie miasta oraz gminne lub powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane odpowiednio w

granicach gminy o statusie miasta lub miasta na prawach powiatu oraz miast i gmin powiązanych z nimi komunikacyjnie, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego lub związku powiatowo-gminnego mających za zadanie realizację publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Projekt z listopada wprowadza dodatkowo art. 5a publicznego transportu zbiorowego musi zapewniać połączenia między siedzibą wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa, połączenia pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa oraz połączenia między miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowościami stanowiącymi siedzibę władz tego powiatu.

Na podstawie obowiązującej ustawy powiat jest zobowiązany do opracowania oraz aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Listopadowy projekt uchyla jednak ten obowiązek. Zobowiązany za to jest do opracowania planu transportowego Marszałek Województwa i do uwzględnienia w nim linii komunikacyjnych gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich. Powiat natomiast byłby zobowiązany do określenia potrzeb komunikacyjnych w drodze uchwały poprzez wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości ich obsługi, a następnie przekazaniu tejże uchwały Marszałkowi. Należy zaznaczyć, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej (organizowane przez powiat) powinny wynieść co najmniej 70% wszystkich połączeń komunikacyjnych realizowanych na obszarze danego organizatora.

W art. 12 ust. 1 określono co Plan transportowy powinien zawierać w szczególności.

W art. 15 ustawy o ptz określono na czym polega organizacja publicznego transportu zbiorowego, tj.: na badaniu i analizie potrzeb przewozowych z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, podejmowaniu działań do realizacji istniejącego planu transportowego lub jego aktualizacji, zapewnianiu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego

transportu zbiorowego (standardów dotyczących przystanków i dworców i korzystania z nich, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i systemu informacji pasażera), określania sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, ustalaniu stawek i opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców zarówno których JST jest właścicielem lub zarządzającym, jak i tych których nie jest właścicielem lub zarządzającym, przygotowaniem i przeprowadzeniem postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawieraniu tych umów, ustalaniu opłat za przewóz i innych opłat, ustalaniu sposobu dystrybucji biletów. Dodatkowo projekt z listopada wprowadza obowiązek analizy stopnia wykorzystania ekologicznych środków transportu.

Zgodnie z art. 19 u.p.t.z. organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych lub ustawy z dnia 21 października 2016 roku o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi albo bezpośredniego zawarcia umowy. W ostatnim przypadku organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego gdy średnia wartość przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług jest w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo świadczenie tych usług będzie wykonywane przez podmiot wewnętrzny. Zgodnie z ust. 2 artykułu 22 wartość umowy może być podwyższona do 2 000 000 euro lub do 600 000 km jeśli umowa dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcę eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu.

W art. 23 u.p.t.z. określono obowiązek publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w wybranym trybie z rocznym wyprzedzeniem. Ogłoszenie zamieszcza się w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej. Ogłoszenie powinno zawierać nazwę i adres właściwego organizatora, określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia, określenia rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy a także przewidywaną

datę rozpoczęcia postępowania o zawarcie umowy.

Umowy zawierane z operatorami mogą być zawarte tylko na linie komunikacyjne określone w Planie transportowym.

W art. 25 ust. 1 u.p.t.z. określono maksymalne terminy obowiązywania umów. W transporcie drogowym maksymalny czas, na jaki można zawrzeć umowę wynosi 10 lat. Projekt listopadowy zmienia ten okres do maksymalnie 8 lat, pozostawiając okres 10 letni jedynie w przypadku komunikacji miejskiej.

W art. 25 ust. 3 określono, co powinna w szczególności zawierać umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne, sieć komunikacyjną lub obszar, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg

ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;

11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;

12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;

13) stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9, tj. publikacji rozkładów jazdy, cenników opłat i regulaminu przewozowego;

14) sposób dystrybucji biletów;

15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;

16) stronę umowy, która obowiązuje jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;

17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;

18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;

19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;

21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;

22) kary umowne;

23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy;

24) informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

Po zawarciu umowy operatorowi wydaje się zaświadczenie z obowiązującym rozkładem jazdy.

Art. 30-38 u.p.t.z. określa warunki wydawania, zmiany lub cofnięcia przez organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Na podstawie tego dokumentu przewoźnicy mogą wykonywać przewozy, które nie mają charakteru użyteczności publicznej - czyli komercyjne. Przewoźnicy wykonujący przewozy na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu muszą jednak honorować bilety ulgowe, a nie mają możliwości ich refundacji od Marszałka Województwa.

Projekt zmieniający ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z listopada wyłącza potwierdzenia zgłoszenia przewozów z transportu drogowego – obowiązywał on będzie wyłącznie w transporcie kolejowym, śródlądowym itd. Wprowadza natomiast cały dział 3a od art. 38a określający warunki wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Na podstawie tych zezwoleń przewoźnik ma prawo do wykonywania przewozów komercyjnych, jednak na liniach komunikacyjnych określonych w drodze uchwały jako linie komercyjne i wpisanych do planu transportowego. Linie takie nie powinny stanowić więcej niż 30% wszystkich połączeń realizowanych na obszarze właściwości organizatora. Na podstawie zezwoleń będą również przysługiwały dofinansowania od Marszałka Województwa do biletów ulgowych.

Od art. 43 u.p.t.z. określono na czym polega zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, tj.:

1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;

2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;

4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;

5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;

7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;

8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera;

9) kontroli przedsiębiorcy.

Od art. 50 określono zasady finansowania publicznego transportu zbiorowego. Finansowanie może polegać w szczególności na:

1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub

b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub

c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, za wyjątkiem operatora wybranego na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, bezpośredniego zawarcia umowy jeśli umowa ta przyjmie formę koncesji na usługi lub będącego samorządowym zakładem budżetowym.

Operatorom jak i przewoźnikom przysługiwać będzie dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie autobusowym, za wyjątkiem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie to będzie wypłacane przez Marszałka Województwa.

Projekt z listopada przewiduje również, że do dnia 30 czerwca 2019 roku nastąpi określenie potrzeb przewozowych w drodze uchwały przez właściwe JST. Natomiast do dnia 1 lipca 2020 r. organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany opublikować ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.