

Współpraca międzysamorządowa

w zakresie organizacji transportu publicznego

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP



WOLAŃSKI



ZRÓŻNICOWANIE MODELI I STUDIA SUKCESÓW INTEGRACJI TARYFOWEJ W EUROPIE ORAZ WNIOSKI DLA POLSKI

dr Michał Wolański

Francja – Nord-Pas de Calais (Lille)

Związek metropolitalny zawiązany przymusowo przez 87 gmin aglomeracji Lille

Związek finansowany głównie ze środków budżetowych (specjalny podatek transportowy od przedsiębiorców)

Związek jest właścicielem majątku – tabor, zajezdnie, infrastruktura, oddawanego w dzierżawę podmiotom zewnętrznym

Jednolita taryfa

Duże problemy z komunikacją kolejową (oddzielny organizator) – wiele lat brak integracji, ostatnio zawiązana



Niemcy – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Duża liczba miast z własnymi systemami komunikacji miejskiej + Silna rola kolei i ograniczona rola autobusów poza komunikacją miejską

VRR to organizator komunikacji szynowej na swoim terenie na mocy ustawy landowej oraz integrator pozostałych sieci komunikacji

Miasta na prawach powiatów / powiaty pozostają właścicielami przedsiębiorstw komunalnych oraz pełnią funkcje organizatorów komunikacji

Zintegrowana taryfa na terenie całego związku

Obszar obowiązywania wspólnej taryfy podzielony na strefy taryfowe (miasta) i komórki taryfowe zwykle odpowiadające granicom gmin

Bilety krótkoterminowe zróżnicowane w oparciu o czas (od 20 do 300 minut), długoterminowe w oparciu o strefy zasięgu



Niemcy – Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg (VBB)

Silne zróżnicowanie rozkładu ludności

Działa w imieniu i na rzecz niektórych spośród zrzeszonych organizatorów komunikacji (w tym landów)

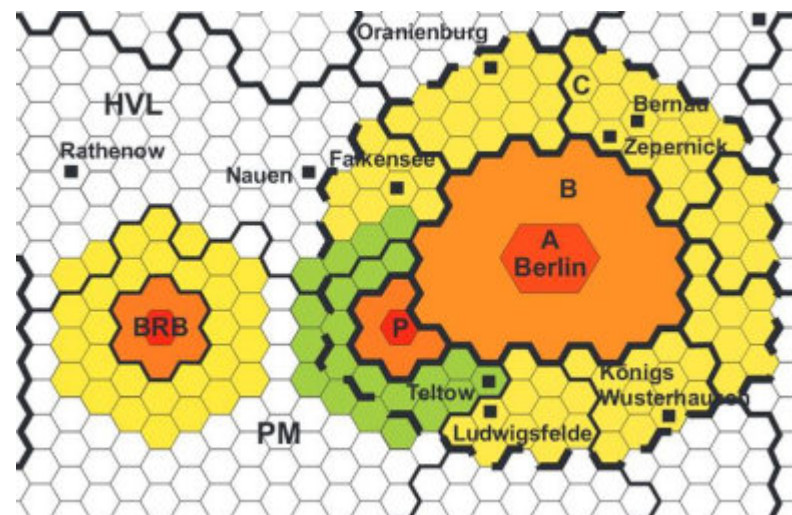
Miasta na prawach powiatów pozostają właścicielami przewoźników komunalnych oraz pełnią funkcje organizatorów komunikacji

Zintegrowana taryfa, jednolite regulaminy i informacja pasażerska na terenie całego związku

Zróżnicowanie w obrębie wspólnej taryfy, przewidujące własne polityki cenowe zrzeszonych samorządów i przewoźników; zróżnicowana także jakość usług

W komunikacji miejskiej system strefowy, w pozamiejskiej połączenie wystandaryzowanego systemu strefowego i odległościowego

Planner podróży wskazujący sugerowane rodzaje biletów, ułatwiający korzystanie ze zróżnicowanej taryfy



Czechy – ODiS

Związek obejmuje prawie cały kraj morawsko-śląsko (300 miejscowości)

Formalnie spółka z o. o. z udziałami wszystkich samorządów lokalnych przystępujących do systemu ODiS oraz władz kraju morawsko-śląskiego

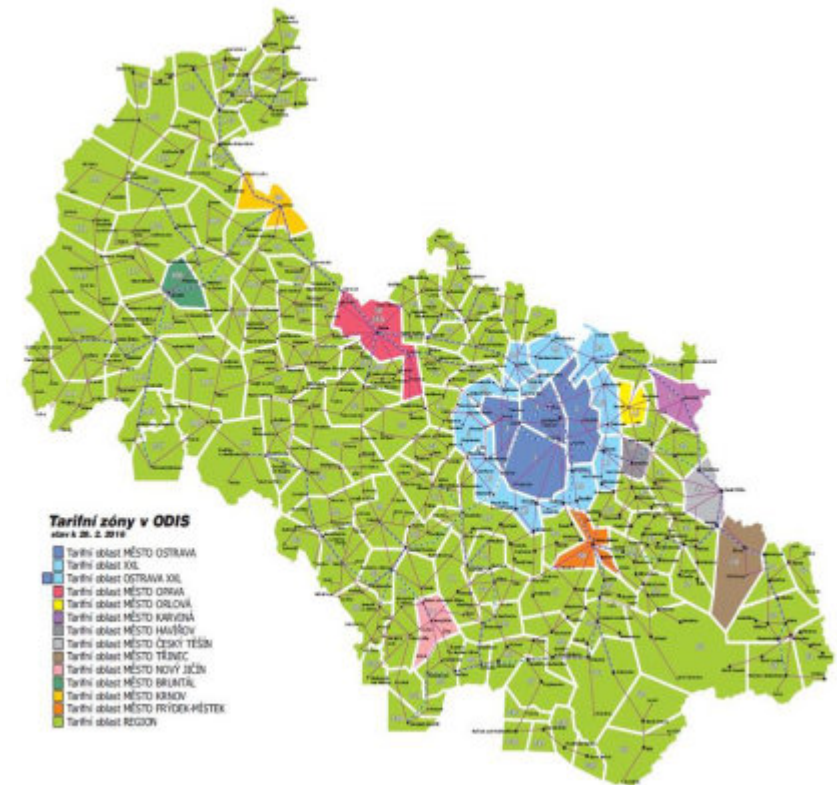
Funkcja integracyjna (rozliczanie wspólnej taryfy, koordynowanie rozkładów jazdy, planowanie rozwoju obszaru wspólnej taryfy)

Obszar obowiązywania wspólnej taryfy podzielono na niewielkie strefy – regionalne (kolor zielony) oraz miejskie w granicach miast z własną siecią komunikacji miejskiej (inne kolory)

Miasta: bilety krótkookresowe obowiązują w określonym czasie przejazdu, a bilety długookresowe w granicach odpowiednich stref

Region: bilety jednorazowe ujednoczone (opłata podstawowa + stała stawka * km); bilety okresowe na strefy

Integrovaný dopravní systém
Moravskoslezského kraje



Czechy – Praga – ROPiD

Organizator komunikacji miejskiej w Pradze, obejmujący swoim zasięgiem na podstawie porozumień także gminy prawie całego Kraju Środkowoczeskiego (łącznie ok. 300 miejscowości)

Rozwijał się wokół Pragi, stąd koncentryczny układ stref

Związek pełni funkcje organizatora w Pradze i koordynatora i integratora sieci transportowej poza Pragą, m. in. rozliczając wspólną taryfę, formułując zasady organizowania transportu (np. negocjując z władzami gmin minimalne poziomy obsługi terenów pozamiejskich)

Praga składa się z trzech stref (P, 0 i B), Kraj Środkowoczeski z 7

Oplaty za przejazd zależą od liczby stref oraz czasu przejazdu



Szwajcaria – Das Generalabonnement

Bilet miesięczny „na wszystko”, nawet w opcji dla psa, funkcjonujący od XIX w. (!), oferowany przez kolej SBB

Cena normalna ok. 3900 CHF/rok, różne zniżki (np. partner – 2700 CHF/rok, dziecko 6-16 lat nawet do 680 CHF, jeśli cała rodzina ma bilety)

Ok. pół miliona abonentów (na 8,5 mln mieszkańców), wobec 40 tys. w 1989 r. i 220 tys. w 1999 r.

Analogiczne oferty kantonalne

Zniżki na car-sharing Mobility – partnera SBB



Austria - Wiedeń - Vienna Smile

Aplikacja uruchomiona pilotażowo na obszarze Wiednia i okolic, docelowo ma objąć całą Austrię

Planner podróży przy użyciu różnych środków transportu (transport zbiorowy, rowery, samochody)

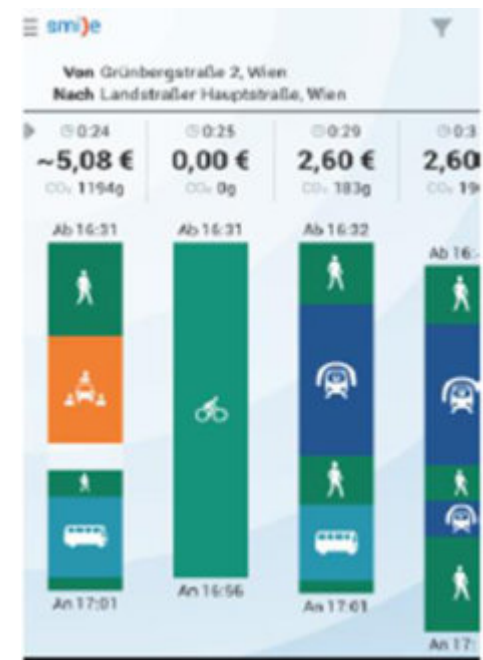
Możliwość wybierania różnych preferencji podróży – środki transportu, czas przejazdu, cena, ekologia

Łatwe rezerwowanie i opłacanie przejazdów na całej trasie (włącznie z przesiadkami)

Z punktu widzenia pasażera opłata jest w pełni zintegrowana (jedna opłata za cały przejazd), dzielenie opłat na poszczególnych przewoźników odbywa się w tle

Bilety kolejowe, komunikacji miejskiej, wypożyczenie rowerów i samochodów, ładowanie pojazdów elektrycznych

„Umarło” po końcu projektu...



Finlandia - Helsinki - Whim

Aplikacja uruchomiona przez fiński startup MaaS Global w 2015 roku

Początki w Helsinkach, dziś działa w 7 regionach na świecie, poza powyższym w: Greater Tokyo, West Midlands, Antwerpii, Wiedniu, Singapurze i Turku

Multimodalny planer podróży przy użyciu różnych środków transportu (transport zbiorowy, rower miejski, taksówki, samochody i e-hulajnogi do wypożyczenia)

Możliwość opłacenia przejazdu w formie *pay as you go* lub abonamentu

W Helsinkach 4 plany taryfowe: miejski, studencki lub rozszerzony weekendowy 30-dniowy, miesięczny *unlimited*.

Welcome on board!



TAKSIHELKINKI

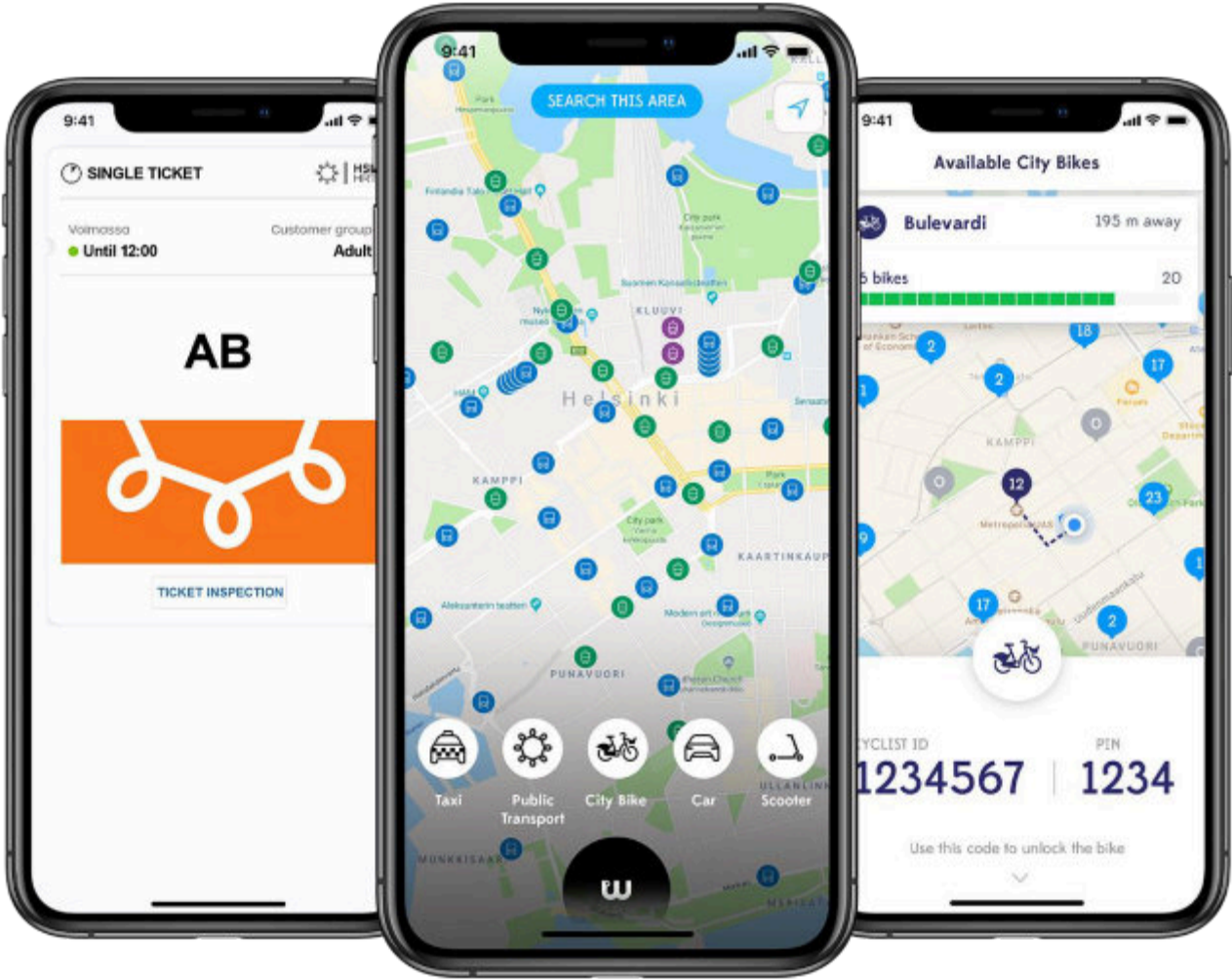


TIER

MENEVÄ

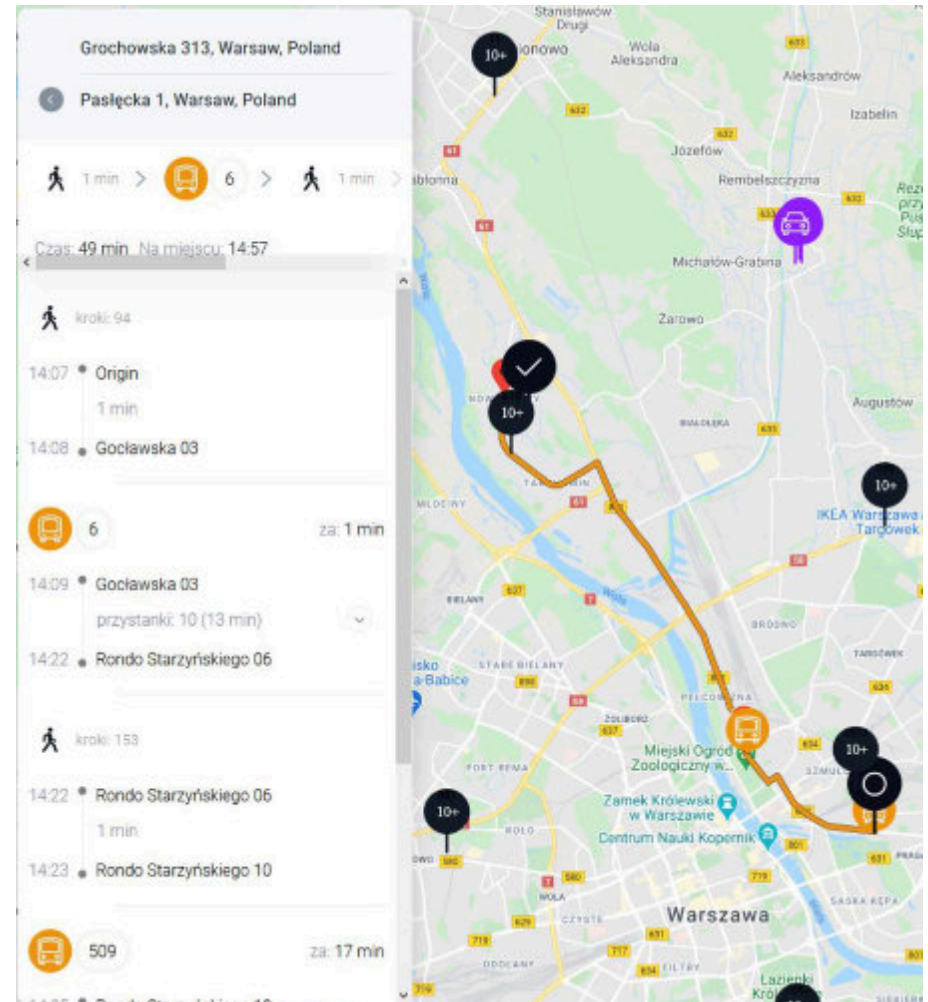
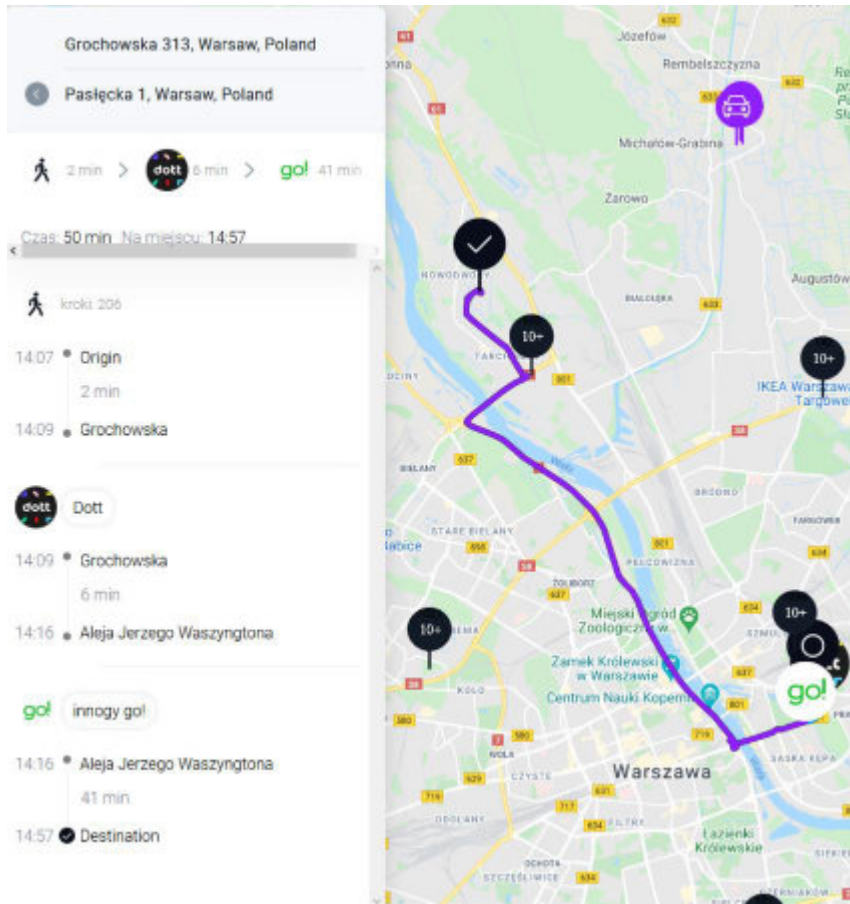
	Whim Urban 30 €59,70 / 30 days	Whim Student 30 €32,80 / 30 days	Whim Weekend €249 / 30 days	Whim Unlimited €499 / month
Public transport	HSL 30-day ticket	HSL 30-day student ticket	HSL 30-day ticket	Unlimited HSL single tickets
City bikes	Included (max. 30 min per ride)	Season pass €24,50	Included (max. 30 min per ride)	Included (max. 30 min per ride)
Taxis	4 x €10 (max. 3km ride), others normal price	Pay as you go	-10%	80 rides (max. 3 km), other rides normal price
Rental car	€45/day	Pay as you go	Weekends	Unlimited
E-scooter	TIER Standard pricing	TIER Standard pricing	TIER Standard pricing	TIER Standard pricing
	Read more	Read more	Read more	Read more

Finlandia - Helsinki - Whim



Komercyjne próby integracji w Polsce

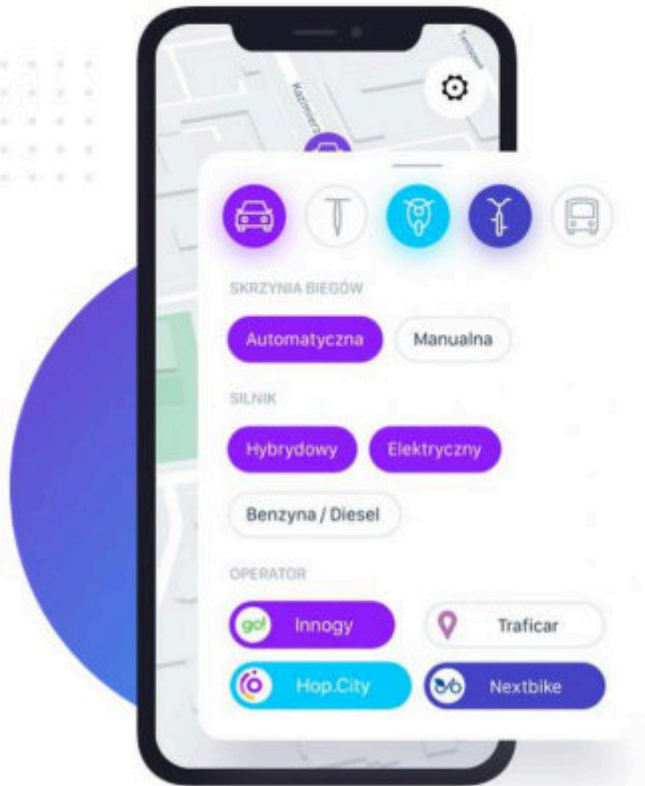
Warszawa – Voom



Komercyjne próby integracji w Polsce

Warszawa – Voom

Budżet Mobilności. Jak to działa?



Rejestracja kont pracowników w Voom



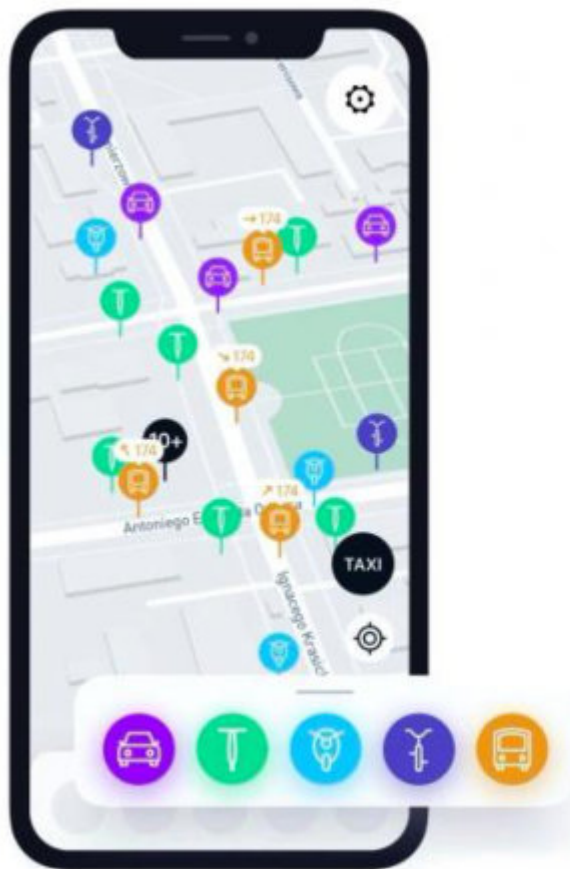
Zasilasz konto dowolną kwotą. Płacisz kiedy chcesz. Nie jedziesz, nie płacisz.



Jedziesz czym chcesz: samochodem elektrycznym, taksówką, metrem, hulajnogą, skuterem itd

Komercyjne próby integracji w Polsce

Warszawa – Voom



Wnioski dla Polski

Jak wspólnie organizować?

Jak oferować wspólne bilety?

Dwa odrębne, ważne pytania.
Odpowiedź może być ta sama, ale nie musi.

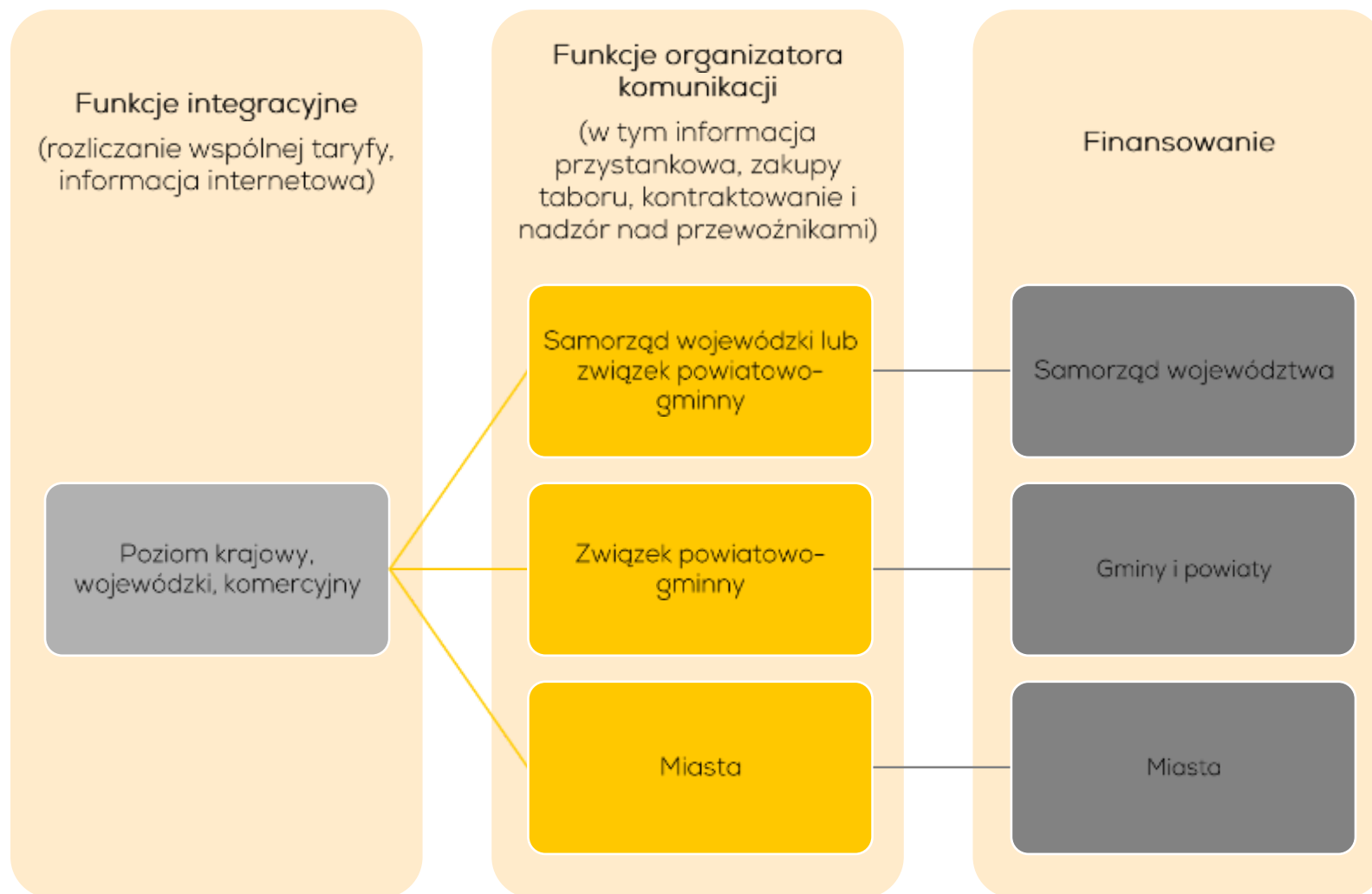
Model francuski nie jest modelem jedynym i oryginalnie sprawdza się przy odgórnym finansowaniu oraz przymusie ustawowym

Integracja taryfowa nie musi oznaczać wspólnego organizatora, zwłaszcza przy finansowaniu „od dołu” (choć oczywiście organizacja komunikacji przez pojedyncze gminy jest niespotykana w Europie)

Integracja musi mieć ambitny zasięg, często ponad wojewódzki, gdyż takie są faktyczne dojazdy

Pamiętajmy, że jest rok 2020 i mamy różne środki mobilności oraz musimy się odnajdywać w technologiach (co sektorowi publicznemu z natury nie wychodzi najlepiej)

Wnioski dla Polski





WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM ANALIZY
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



SYSTEMATYKA MODELI I MOŻLIWOŚCI PRAWNE WSPÓŁPRACY MIĘDZYSAMORZĄDOW W ZAKRESIE ORGANIZACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POLSCE

Marcin
Gromadzki

Public
Transport
Consulting

Webinarium „Współpraca międzysamorządowa
w zakresie organizacji transportu publicznego

23 października 2020 r.

WSTĘP –KATALOG ORGANIZATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO OKREŚLONY W USTAWIE O PTZ

Katalog możliwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego ustalony został w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zestawienie zawiera aż osiem pozycji na które składają

się

zwiazki, jednostki administracyjne różnych szczebli oraz ich

a także minister właściwy ds. transportu.

Właściwość danego organizatora determinuje wyłącznie obszar działania lub zasięg przewozów –z uwzględnieniem ewentualnych porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego.

INSTYTUCJE ORGANIZATORA WYNIKAJĄCE Z ART. 7 USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

- 1) gmina
- 2) **związek międzygminny**
- 3) powiat
- 4) **związek powiatów**
- 4a) związek powiatowo-gminny
- 4b) **związek metropolitalny**
- 5) województwo
- 6) **minister właściwy ds. transportu**

W kompetencji ministra właściwego do spraw transportu jest organizowanie przewozów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich wyłącznie **w transporcie kolejowym.**

WŁAŚCIWOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH ORGANIZATORÓW

Gmina, powiat, związek metropolitalny lub województwo, mogą być organizatorami linii lub sieci linii odpowiednio na swoim obszarze, a także na obszarze jednostki samorządu terytorialnego, która danemu organizatorowi powierzyła zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia.

Organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich może być województwo właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej.

Związek powiatów może być organizatorem na linii albo sieci komunikacyjnej na obszarze tworzących go powiatów, a związek powiatowo-gminny na linii albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów go tworzących.

ZBYT DUŻA LICZBA POTENCJALNYCH ORGANIZATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ISTOTNĄ BARIERĄ JEGO ROZWOJU I SPRAWNEGO FUNKCJONOWANIA

Mankamentem obecnego stanu prawnego w zakresie zdefiniowania kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego, jest wykreowanie zdecydowanie za dużej liczby organizatorów.

Potencjalnie organizatorów może w Polsce być tylko, ile jest

jednostek

Przy takim rozdrobnieniu organizatorów absolutnie nie ma szans na funkcjonowanie spójnego i zintegrowanego rozkładowo, taryfowo i w 66 miastach informacji o systemie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. czyli aż 2874 podmioty (16 samorządu terytorialnego, 2478 gmin).

20-KROTNIENIE MNIEJSZA LICZBA ORGANIZATORÓW W CZECHACH JEDNĄ Z DETERMINANT SPRAWNEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W TYM KRAJU

W podawanych często za wzór do naśladowania Czechach funkcjonuje 13 organizatorów na szczeblu krajów samorządowych (są to funkcjonalne odpowiedniki naszych województw, aczkolwiek wielkością i liczbą ludności odpowiadają polskim województwom z podziału administracyjnego z lat 1975-98) oraz 24 miasta statutarne (w tym Praga stanowiąca miasto wydzielone), organizujące sieci komunikacji miejskiej.

Łącznie w Czechach jest więc 37 organizatorów drogowego publicznego transportu zbiorowego.

Po uwzględnieniu czterokrotnie większej powierzchni Polski w stosunku do Czech, wzorowaną na rozwiązaniach obowiązujących w tym kraju, liczbę organizatorów należałoby określić na około 150.

KOMUNIKACJA MIEJSKA – SZCZEGÓLNY RODZAJ PRZEWOZÓW GMINNYCH ORAZ METROPOLITALNE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Podzbiorem gminnych przewozów pasażerskich jest komunikacja miejska.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz, 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.

Rozróżnienie na komunikację miejską i gminne przewozy pasażerskie niemające takiego statusu, jest szczególnie ważne z uwagi na określone przesłanki fiskalne, finansowe i techniczne.

WYŁĄCZENIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ Z REFUNDACJI Z BUDŻETU PAŃSTWA KOSZTÓW UDZIELENIA ULG USTAWOWYCH

Zarówno przewoźnik, jak i operator realizujący przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego, zobowiązani są udzielać pasażerom ulg i zwolnień z opłat przewidzianych przepisami prawa, w tym w oparciu o najważniejszy z nich – ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Zastosowanie w taryfie opłat ulg ustawowych i wyposażenie autobusów w specjalistyczne kasy rejestrujące z odpowiednim oprogramowaniem, upoważnienia przewoźnika, po podpisaniu stosownej umowy z właściwym urzędem marszałkowskim, do otrzymywania dotacji ze środków budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych.

Co istotne, zwrot udzielonych ulg ustawowych nie przysługuje jednak w przewozach realizowanych w formie komunikacji miejskiej.

WYŁĄCZENIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ Z DOPŁAT Z FUNDUSZU ROZWOJU PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Od 2019 r. przewozy realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego mogą być dodatkowo dofinansowywane z budżetu państwa dzięki ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa ta wprowadziła dość skomplikowany mechanizm dofinansowywania działalności przewozowej w drogowych przewozach osób, ale jej przepisów nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

W sytuacji, gdy kwota dopłaty jednostkowej z Funduszu (dowozokilometra) wynosi aktualnie 3,00 zł, może stanowić już istotny składnik finansowania przewozów drogowych osób.

SZCZEGÓLNE UDOGODNIENIA DLA PRZEWOZÓW REALIZOWANYCH W FORMULE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WYNIKAJĄCE Z RÓŻNYCH PRZEPISÓW

W zamian za wyłączenie możliwości współfinansowania działalności eksploatacyjnej środkami z budżetu państwa, komunikacja miejska korzysta z różnych przywilejów określonych w przepisach prawa

Komunikacja miejska zwolniona jest z fiskalizacji obrotu, a kierowcy wykonujący przewozy regularne osób na trasach do 50 km podlegają odrębnym przepisom Rozdziału 4a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (nie muszą rejestrować czasu pracy tachografem).

Autobusy miejskie używane w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej (tej ostatniej nie zdefiniowano jednak w żaden sposób w przepisach) nie muszą być wyposażone w apteczkę doraźnej pomocy, ogumione koło zapasowe, zasłony w bocznych oknach (jeżeli nie są wyposażone w szyby przeciwsłoneczne) i bagażnik.

ODMIENNY KATALOG I WYMIARY ULG OBOWIĄZUJĄCE W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ BARIERĄ INTEGRACJI SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Barierą integracji systemów transportowych są odmienne katalogi ulg ustawowych (zarówno grupy uprawnionych, jak i wymiary ulg) obowiązujące w komunikacji miejskiej i w pozostałych drogowych przewozach osób na liniach regularnych.

Dezintegracja ta pogłębia się – od 15 października 2020 r. działacze opozycji antykomunistycznej i osoby represjonowane z powodów politycznych uprawniono do ulgi ustawowej w wymiarze 50% przy przejazdach środkami komunikacji miejskiej i zarazem do ulgi w wymiarze 51% na przejazdy w komunikacji krajowej środkami publicznego transportu zbiorowego – kolejowego i autobusowego, ale tylko na podstawie biletów jednorazowych.

W ostatnich projektach nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym kontynuowano opisany wyżej trend – pojawił się w nich zapis wyłączający z refundacji ulg bilety „obowiązujące również w komunikacji miejskiej”.

PROBLEM NIEJEDNOZNACZNOŚCI CHARAKTERU PRZEWOZÓW ORGANIZOWANYCH PRZEZ GMINĘ MIEJSKO-WIEJSKĄ (1)

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym precyzuje, że komunikacją miejską są gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy (czyli gminy miejsko-wiejskiej), a więc organizator tych przewozów nie może skorzystać z dopłaty do stosowanych ulg ustawowych oraz z dopłaty z Funduszu.

Identyczny punkt widzenia prezentowałam w swoich opiniach prawnych także autor ustawy.

Resort Infrastruktury interpretuje jednak inaczej definicję ustawową, uznając gminne przewozy pasażerskie, których organizatorem jest gmina miejsko-wiejska na swoim obszarze, za niemające charakteru komunikacji miejskiej.

Najmniejsze miasto stanowiące siedzibę gminy miejsko-wiejskiej to Stawiszyn, o pow. 0,99 km² i liczbie ludności 1 494 osoby.

PROBLEM NIEJEDNOZNACZNOŚCI CHARAKTERU PRZEWOZÓW ORGANIZOWANYCH PRZEZ GMINĘ MIEJSKO-WIEJSKĄ (2)

Pomimo publikacji odpowiedniego stanowiska – odpowiedzi Ministra Infrastruktury na pytania interesariuszy dotyczące Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – w serwisach internetowych administracji niektórych województw, jeszcze podczas naboru wniosków o dofinansowanie z Funduszu w maju 2020 r., wybrane urzędy wojewódzkie kwalifikowały komunikację miejską odmiennie. **Beneficjentami środków z Funduszu (w tym także z ostatniego majowego naboru) są liczne gminy miejsko-wiejskie w kraju, ale każdy z takich samorządów podpisał umowę o dofinansowanie połączeń obejmujących także wiejską część gminy, a nie obsługujących tylko obszar miasta.**

Linie wewnątrzmijskie uznaje się więc w praktyce za mające formalny status komunikacji miejskiej – niezależnie od charakteru gminy i zapisów definicji ustawowej.

KONKURENCJA POMIĘDZY ORGANIZATORAMI PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ SKUTKIEM ZBYT WIELU SZCZEBŁ ORGANIZACJI PRZEWOZÓW (1)

Konsekwencją wykreowania zbyt wielu organizatorów publicznej transportu zbiorowego przez obecny stan prawny, są sytuacje konkurowania ze sobą przewozów organizowanych przez jednostki różnych szczebli samorządu terytorialnego.

O ile przed wejściem w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym konkurencja na rynku zachodziła przede wszystkim pomiędzy przewozami komercyjnymi i ewentualnie komunikacją miejską, to obecnie konkurują ze sobą przewozy o charakterze użyteczności publicznej i jest to ewenement na skalę europejską.

W strefach przyległych do miast komunikacja miejska konkuruje z wojewódzkimi i powiatowymi drogowymi przewozami pasażerskimi. Zjawisko to wyraźnie nasiliło się w 2020 r. – w momencie podwyższenia kwoty jednostkowej dopłaty doprzewozów z FRPAz 1 do 3 zł.

KONKURENCJA POMIĘDZY ORGANIZATORAMI PRZEWOZÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ SKUTKIEM ZBYT WIELU SZCZEBŁ ORGANIZACJI PRZEWOZÓW (2)

Pewnym novum jest konkurencja powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (z dopłatą z FRPA) zwojewódzkimi przewozami kolejowymi o takim samym charakterze. Taka sytuacja ma np. miejsce od 19 października natrasie Władysławo – Hel, na której powiatowa linia autobusowa nr 654, z 13 parami kursów dziennie, dubluje 11 par pociągów, kursujących na kompleksowo zmodernizowanej linii kolejowej. **Rozkłady jazdy nie są komplementarne, przykładowe odjazdy w dni powszednie z dworca kolejowego w Helu są następujące:**

5:44 (autobus) i 5:50 (pociąg);

6:29 (autobus) i 6:40

(pociąg); 14:39 (autobus) i

14:40 (pociąg); 16:14

(autobus) i 16:25 (pociąg).

MANKAMENTY OBECNEJ ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO PRZESŁANKĄ WYPRACOWANIA NOWEGO MODELU W NOWELIZOWANEJ USTAWIE O PTZ (1)

Kwestia zmniejszenia liczby organizatorów podnoszona była wielokrotnie podczas prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Eksperci branżowi są w zasadzie zgodni, że gminy powinny mieć możliwość organizowania samodzielnie tylko komunikacji miejskiej (bez dopłat do ulg ustawowych i ze środków FRPA), natomiast podstawowym organizatorem przewozów drogowych powinny być powiaty.

Domeną województw samorządowych powinna być organizacja komunikacji kolejowej i tylko uzupełniająco do niej autobusowej, przy czym komunikacja powiatowa obowiązkowo powinna mieć charakter komplementarny w stosunku do wojewódzkiej.

MANKAMENTY OBECNEJ ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO PRZESŁANKĄ WYPRACOWANIA NOWEGO MODELU W NOWELIZOWANEJ USTAWIE O PTZ (2)

W opisywanym, postulowanym modelu, potrzeby transportowe gmin byłyby realizowane przez powiaty, ze wsparciem finansowym samorządów gminnych, na rzecz których organizowane byłyby przewozy.

Profesjonalne struktury organizatorów tworzone byłyby

jednak tylko

wspólnie na szczeblu województw i powiatów (także działających w związkach lub poprzez porozumienia), a na szczeblu gmin – wyłącznie w odniesieniu do komunikacji miejskiej.

Partnerską alternatywą dla przedstawionej propozycji byłaby przewidziana już w obecnie obowiązujących przepisach, możliwość tworzenia przez gminy i powiaty związków powiatowo-gminnych

przeznaczonych do zarządzania publicznym transportem

PODZIĘKOWANIE ZA UWAGĘ

Bardzo serdecznie dziękuję Państwu za uwagę.

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
ul. Strzelców 1B/ 33, 81-586 Gdynia
tel. 601 61 75 18, 661 66 75 18, fax 58740 54 44



[Zachęcam do odwiedzenia naszego profilu na Facebooku i polubienia nas.](#)



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA ŁĄCZY



Niezawodność



Komfort



Bezpieczeństwo





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezwodność



Komfort



Bezpieczeństwo

INTEGRACJA TARYFOWA ŁKA Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU W AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ

Webinarium: Współpraca międzysamorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego.



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

STANDARD OBSŁUGI PASAŻERÓWKOLEI – co go wyznacza ?

1. Jakości komplementarność infrastruktury torowej (liniek kolejowe) i dworcowej oraz taboru kolejowego, węzły przesiadkowe integrujące kolej z komunikacją miejską (z uwzględnieniem: parkingów samochodowych i rowerowych);
2. Oferta dla pasażera, w tym:
 - cykliczny RJ pociągów skomunikowany z innymi przewoźnikami kolejowymi i zintegrowany z komunikacją miejską;
 - wspólny system informacji pasażerskiej; „wspólne” taryfy (kolejowe i miejskie), RJ (w tym informacja on-line o pociągu);
3. System sprzedaży biletów – szeroka sieć kanałów dystrybucji;



Niezawodność



Komfort



Bezpieczeństwo



www.lka.lodzkie.pl



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezwawność



Komfort

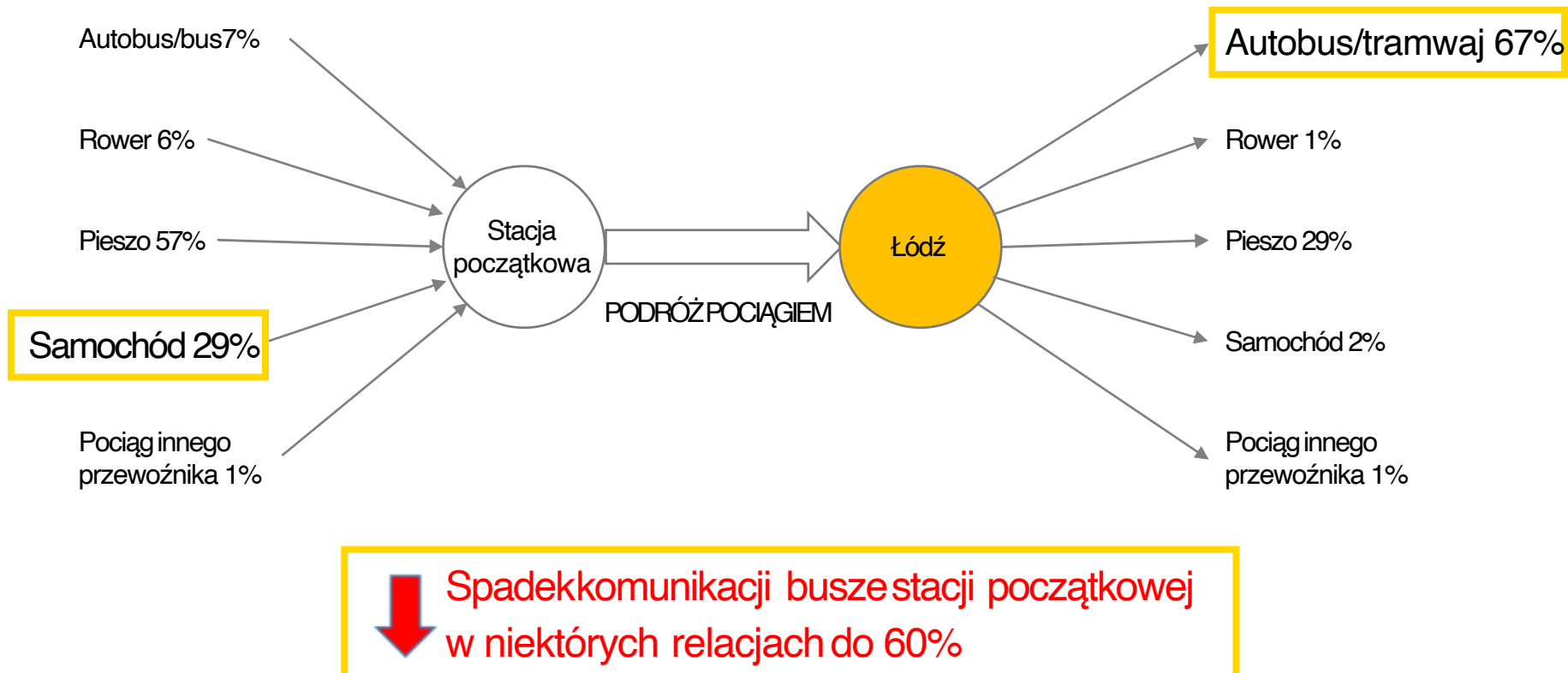


Bezpieczeństwo



ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE (badania ŁKA)

Wyniki badań zachowań komunikacyjnych pasażerów podróżujących ŁKA do Łodzi:





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

INTEGRACJA TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM I AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ

Od rozpoczęcia działalności, szczególną rolę w funkcjonowaniu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej odgrywała integracja taryfowa i rozkładowa z innymi uczestnikami publicznego transportu zbiorowego.



Niezawodność



Komfort



Bezpieczeństwo

MAJ 2014

- ▶ wprowadzenie oferty zintegrowanej **Wspólny Bilet Aglomeracyjny** na liniach obsługiwanych przez ŁKA

KWIECIEŃ 2017

- ▶ wprowadzenie wzajemnego honorowania ŁKA + *Miasto Łódź MPK*

STYCZEŃ 2018

- ▶ wprowadzenie pełnego honorowania biletów ŁKA + *POLREGIO* na terenie województwa łódzkiego

SIERPIEŃ 2018

- ▶ wprowadzenie wzajemnego honorowania biletów ŁKA na terenie gminy *Andrespol*

GRUDZIEŃ 2018

- ▶ wprowadzenie oferty **Wspólny Bilet**

MAJ 2019

- ▶ wprowadzenie honorowania biletów ŁKA na terenie miasta *Tomaszów Mazowiecki*

WRZESIEŃ 2019

- ▶ wprowadzenie oferty zintegrowanej ŁKA + *PKS Skierniewice*, ŁKA + *PKS Łęczyca* oraz rozszerzenie oferty z *PKS Sieradz*, od *grudnia 2019* *PKS Tomaszów*

GRUDZIEŃ 2019

- ▶ honorowanie biletów z *PKP Intercity* na węzle łódzkim (*ŁódźWidzew, Pabianice, Zgierz*)

GRUDZIEŃ 2020

- ▶ Wprowadzenie honorowania biletów ŁKA na terenie miasta *Piotrków Trybunalski*, oferta zintegrowana ŁKA+PKS (nowe węzły przesiadkowe: *Piotrków, Radomsko*)

promuje
łódzkie



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezwadność



Komfort



Bezpieczeństwo

WSPÓLNY BILET AGLOMERACYJNY (WBA)

WBA to oferta zintegrowanej taryfy biletowej, skierowana do osób korzystających z przejazdów komunikacją miejską w miejscowościach województwa łódzkiego oraz pociągów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (kategorii ŁKA i ŁKA Sprinter) i pociągów POLREGIO (Przewozów Regionalnych).



www.lka.lodzkie.pl



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezawodność



Komfort



Bezpieczeństwo



Dzięki wzajemnemu honorowaniu biletów w granicach miasta Łodzi można podróżować:

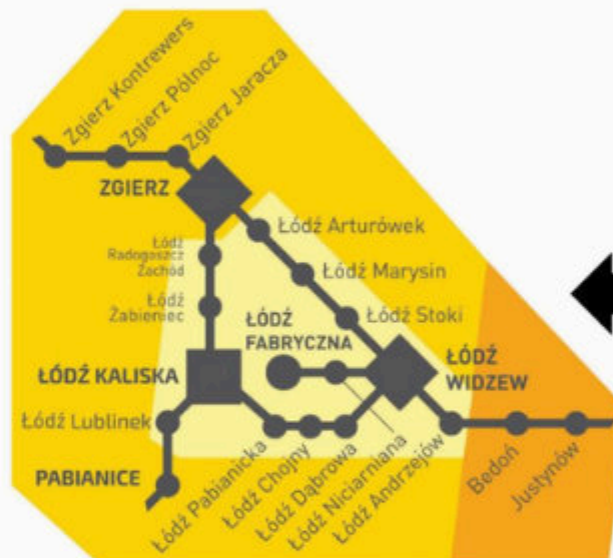
- w pociągach ŁKA - na podstawie migawki lub biletów jednorazowych lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi (MPK Łódź) z uwzględnieniem ulg i uprawnień do bezpłatnych przejazdów obowiązujących w MPK Łódź,
- w pojazdach MPK Łódź - na podstawie biletów strefowych jednorazowych i okresowych ŁKA z uwzględnieniem ulg ustawowych i handlowych ŁKA.



BILETY OKRESOWE



BILET	do 40 minut	do 60 minut
Normalny	3,00	3,80
Ulgowy	1,50	1,90



- obszar honorowania Biletów Strefowych ŁKA i **wszystkich** biletów Lokalnego Transportu Zbiorowego Miasta Łodzi określonych Uchwałą nr XL II/1108/17 Rady Miejskiej w Łodzi ważnych na I Strefę
- obszar obowiązywania Biletów Strefowych ŁKA ważnych na przejazd pociągami ŁKA
- obszar honorowania **wyłącznie** Biletu Strefowego **miesięcznego** ŁKA z rozszerzonym zakresem o Bedoń i Justynów, i biletów **okresowych** Lokalnego Transportu Zbiorowego Miasta Łodzi określonych Uchwałą nr XL II/1108/17 Rady Miejskiej w Łodzi ważnych na II Strefę



BILETY OKRESOWE

BILET	Strefa A 40 minut	Strefa A 60 minut
Normalny	3,00 zł	3,80 zł
Ulgowy (50%)	1,50 zł	1,90 zł

www.lka.lodzkie.pl

Integracja rozkładów jazdy ŁKA i komunikacji miejskiej w Łodzi



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



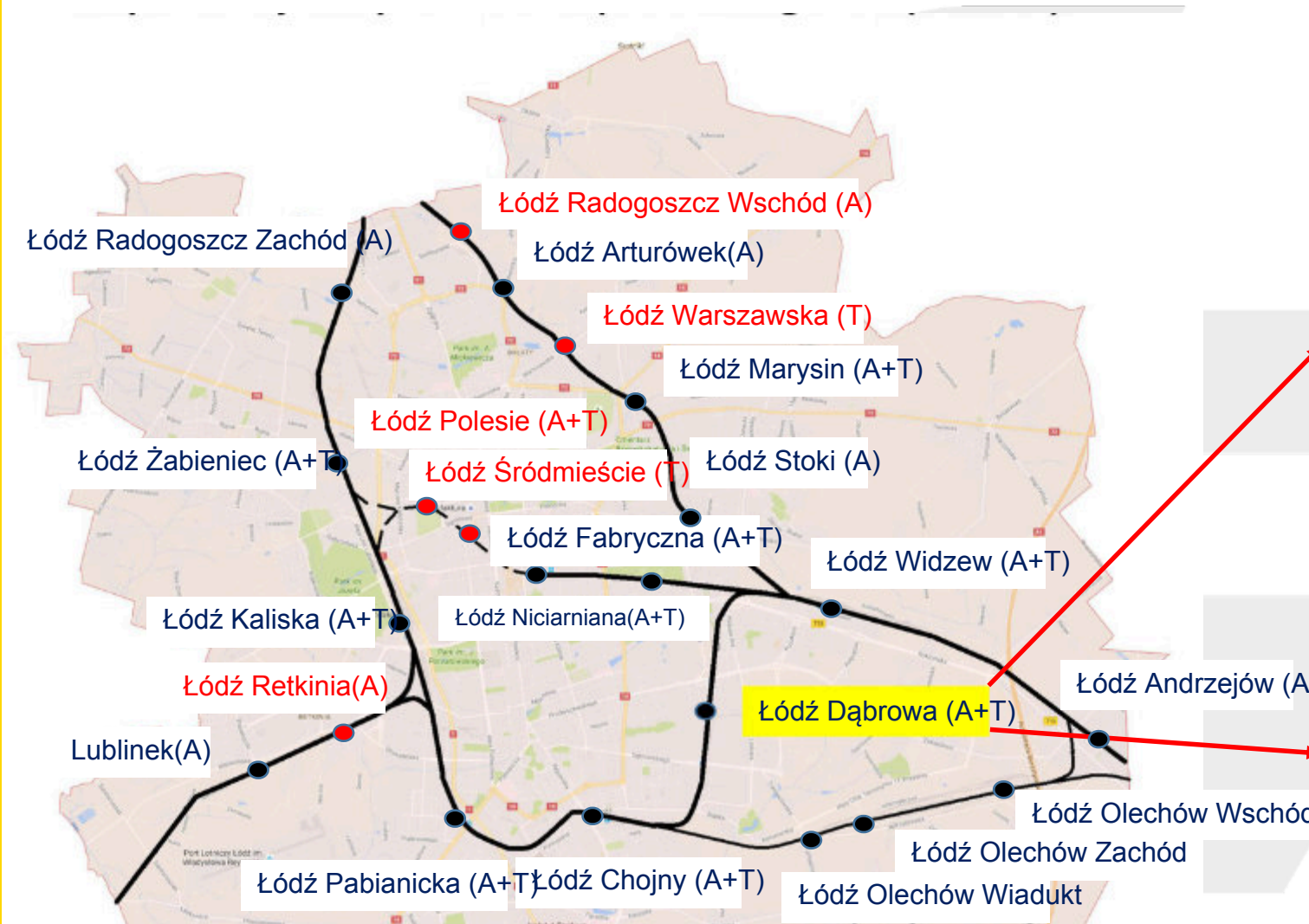
Niezwawność



Komfort



Bezpieczeństwo



ŁKA Kierunek: **ŁÓWICZ GŁÓWNY**
Przystanek kolejowy: **ŁÓDŹ DĄBROWA** (011.001)

W DŹW. PRZYKAZOCE		W SOBÓTY		W NIEDZIELE I ŚWIĘTA	
Godzina	Przebieg	Godzina	Przebieg	Godzina	Przebieg
3		4		4	
4		5	01 430 30	5	01 430
5	01 430 30	6	20 2	6	20 2
6	20 2	7	17	7	17
7	17 35A 40P	8	20A	8	-
8	17 35A 40P	9	-	9	-
9	03 20C	10	21 38D	10	21 38D
10	03 20C	11	-	11	-
11	15	12	27 48A	12	27 48A
12	15	13	-	13	-
13	05	14	02B 34	14	02B 34
14	00B 34 53A	15	04D 14 38B 51A	15	04D 14 38B 51A
15	04D 14 38B 51A	16	06D 26	16	06D 26
16	06D 26A 30	17	06A	17	06A
17	06D 26A 30	18	03	18	03
18	03	19	-	19	-
19	14D 37	20	06P 31	20	06P 31
20	06P 31	21	11D	21	11D
21	11D	22	07C	22	07C
22	07C	23	-	23	-

Opis: Rozkład jazdy na linię Łódź Dąbrowa - Łódź Żabieniec - Łódź Warszawa - Łódź Marysin - Łódź Polesie - Łódź Stoki - Łódź Fabryczna - Łódź Widzew - Łódź Kaliska - Łódź Niciarniana - Łódź Retkinia - Łódź Dąbrowa - Łódź Andrzejów - Łódź Olechów Wschód - Łódź Olechów Zachód - Łódź Olechów Wiadukt.

14 Kierunek: **Karolew**
Przystanek: **Dw. Łódź Dąbrowa** (011)

W DŹW. PRZYKAZOCE		W SOBÓTY		W NIEDZIELE I ŚWIĘTA	
Godzina	Przebieg	Godzina	Przebieg	Godzina	Przebieg
4	05 41	4	42L	4	42L
5	02 22 42	5	01 21 41 41	5	01 40L
6	03 38 27 39 51	6	03 21 41 41	6	03 40L
7	02 15 27 39 51	7	03 21 46	7	03 40L
8	03 18 27 39 51	8	06 24 39 54	8	03 27 44L
9	03 15 27 39 51	9	09 24 39 54	9	04 24 44L
10	03 15 27 39 51	10	09 24 39 54	10	04 24 44L
11	03 15 27 39 51	11	09 24 39 54	11	04 24 44L
12	03 15 27 39 51	12	09 24 39 54	12	04 24 44L
13	03 15 27 39 51	13	09 24 39 54	13	04 24 44L
14	03 15 27 39 51	14	09 24 39 54	14	04 24 44L
15	03 15 27 39 51	15	09 24 39 54	15	04 24 44L
16	03 15 27 39 51	16	04 24 44L	16	04 24 44L
17	03 15 27 39 51	17	04 24 44L	17	04 24 44L
18	03 15 27 39 51	18	04 24 44L	18	04 24 44L
19	03 15 27 39 51	19	04 24 44L	19	04 24 44L
20	03 15 27 39 51	20	04 24 44L	20	04 24 44L
21	03 15 27 39 51	21	04 24 44L	21	04 24 44L
22	03 15 27 39 51	22	04 24 44L	22	04 24 44L
23	03 15 27 39 51	23	04 24 44L	23	04 24 44L

● - nowe przystanki osobowe



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezwawność



Komfort



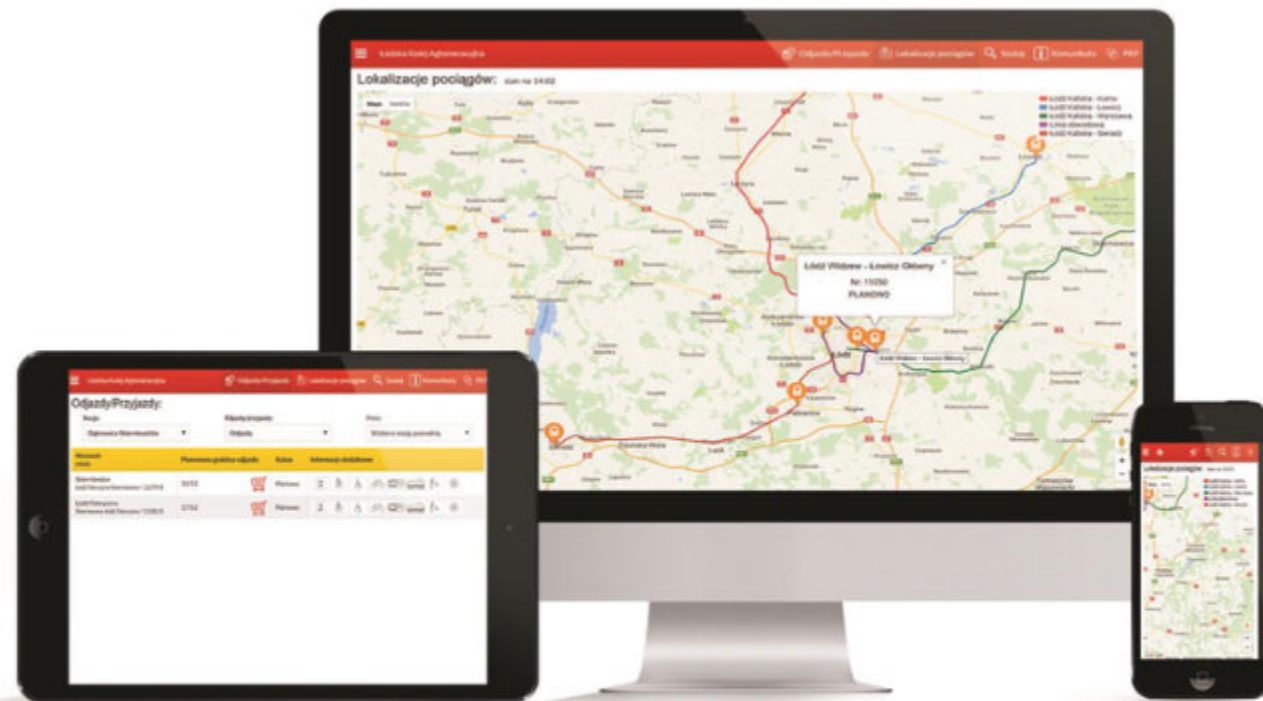
Bezpieczeństwo



InfoPortalpasażera ŁKA

Główne funkcjonalności portalu:

- Śledzenie pociągów w czasie rzeczywistym,
- Możliwość sprawdzenia biegu pociągu w czytelnej postaci,
- Informacje o opóźnieniach, zdarzeniach na trasie,
- Wyszukiwarka połączeń,
- Możliwość sprawdzenia obowiązujących ofert promocyjnych,
- Zakup biletu na konkretną trasę poprzez przekierowanie do zewnętrznego sklepu internetowego,
- Możliwość przeglądania portalu na urządzeniach mobilnych dzięki responsywności.





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezawodność



Komfort



Bezpieczeństwo

INTEGRACJA TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE



ŁKA

Wykorzystując potencjał działań integracyjnych, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, z dniem 1 września 2019 r. wprowadziła ofertę BILET ZINTEGROWANY ŁKA + PKS.

Od 2020 roku zintegrowaniem objęte są połączenia obsługiwane przez PKS Sieradz, PKS Skierniewice, PKS Łęczyca i PKS Tomaszów Mazowiecki, w tym 36 autobusowych linii komunikacyjnych, których organizatorem jest Samorząd Województwa Łódzkiego. W planach są integracje na stacjach w Piotrkowie Trybunalskim i Radomsku.

Przewozy zasięgiem obejmują wszystkie powiaty województwa łódzkiego.





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezwawność



Komfort



Bezpieczeństwo



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO
Grzegorz Schreiber



ZINTEGROWANY BILET ŁKA+PKS

KAMPANIA INFORMACYJNA:

obejmująca plakaty na stacjach stykowych i na przystankach PKS objaśniające zasady, zakup biletu i zawierające rozkłady jazdy.





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



Niezawodność



Komfort



Bezpieczeństwo



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA

JanuszMalinowski

DZIĘKUJE ZA UWAGĘ

www.lka.lodzkie.pl

Projekt FALA

jako nowoczesne
myślenie o poborze opłat
za przejazd w skali
całego województwa

Paweł Rydzyński

Szef Biura Współpracy z Klientem; InnoBaltica Sp. z o.o.

Współpraca międzysamorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego, 23.10.2020

Podstawowe informacje o projekcie

**„ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI REGIONALNEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO
W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM POPRZEZ JEGO INTEGRACJĘ Z TRANSPORTEM
LOKALNYM - BUDOWA ELEKTRONICZNEJ PLATFORMY ZINTEGROWANYCH USŁUG
MOBILNOŚCI”**

WARTOŚĆ PROJEKTU (NETTO), ZAŁOŻENIA PIERWOTNE: 106 666 666,65 ZŁ

W TYM WARTOŚĆ ZADANIA REALIZOWANEGO W RAMACH PRZETARGU - 86 115 666,65 ZŁ

- POZOSTAŁE ZADANIA REALIZOWANE W RAMACH PROJEKTU PRZEZ SPÓŁKĘ - 20 551 000 ZŁ

MAKSYMALNA KWOTA DOFINANSOWANIA Z FUNDUSZY UE: 90 666 666,65 ZŁ

POZIOM DOFINANSOWANIA: 85 PROC.

WKŁAD WŁASNY: 16 000 000 ZŁ

Harmonogram projektu

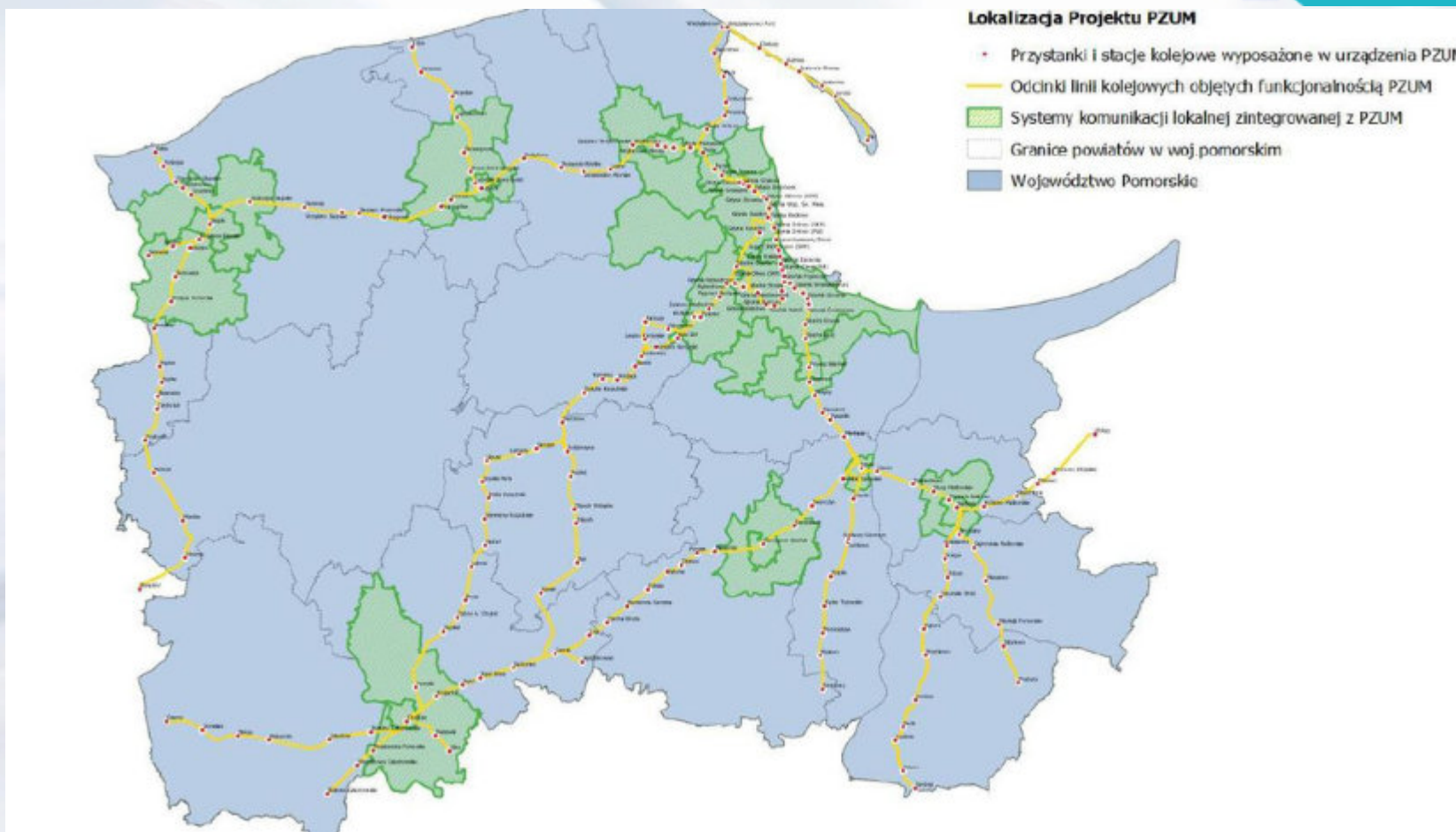
- ✓ Grudzień 2020 –przewidywany termin zawarcia z wykonawcą systemu
- ✓ Sierpień/wrzesień 2021 –uruchomienie funkcjonalności Podróż mobilna (aplikacja)
- ✓ Październik2021–czerwiec2022–montażok.7tys.urządzeńwalidujących, wydawanie kart oraz sukcesywne uruchamianie w kolejnych obszarach funkcjonalności Podróż z kartą
- ✓ 30 czerwca 2023 –odbiór końcowy systemu

Zakres projektu

- ✓ Kolej: sieć kolejowa na terenie całego Województwa Pomorskiego (+ odcinek od granicy województwa do Elbląga)
- ✓ Komunikacja miejska: sieć komunikacyjna Gdańska, Gdyni, Wejherowa, Tczewa, Malborka, Lęborka, Słupska, Starogardu Gdańskiego, Chojnic, Pucka

Projekt jest otwartym narozszerzaniem w przyszłości inne obszary i podsystemy transportu (np. regionalnych przewoźników autobusowych). Jego funkcjonalności to także m.in. możliwość powiązania z rowerem miejskim, kartą mieszkańca etc.

Zakres projektu



Zakres projektu

- ✓ Kolej: Urządzenia walidujące zainstalowane będą na ponad 200 stacjach i przystankach kolejowych (ok. 350 peronów). Łącznie zainstalowanych będzie blisko 900 walidatorów na terenie stacji i przystanków (głównie na peronach);
- ✓ Komunikacja miejska: urządzenia walidujące będą montowane w pojazdach: w sumie zamontowanych będzie ok. 5 tys. urządzeń w ok. 1 tys. pojazdów.

SKŁADOWE SYSTEMU



Aplikacja mobilna

- potwierdzenie ulg
- planowanie podróży
- obsługa kart członków rodziny
- przejazd z osobą towarzyszącą lub bagażem, psem
- dokonywanie Check-In oraz Check-Out
- możliwość optymalizacji kosztów za przejazd w wyniku innych podróży



Karta NFC

- akceptowalna we wszystkich środkach transportu objętych PZUM
- potwierdzenie ulg
- można uzyskać w Punkcie Obsługi Klienta lub otrzymać pocztą
- możliwość doładowania karty poprzez portal pasażera, aplikację lub w Punkcie Obsługi Klienta
- optymalizacja kosztów podróży



Kod QR

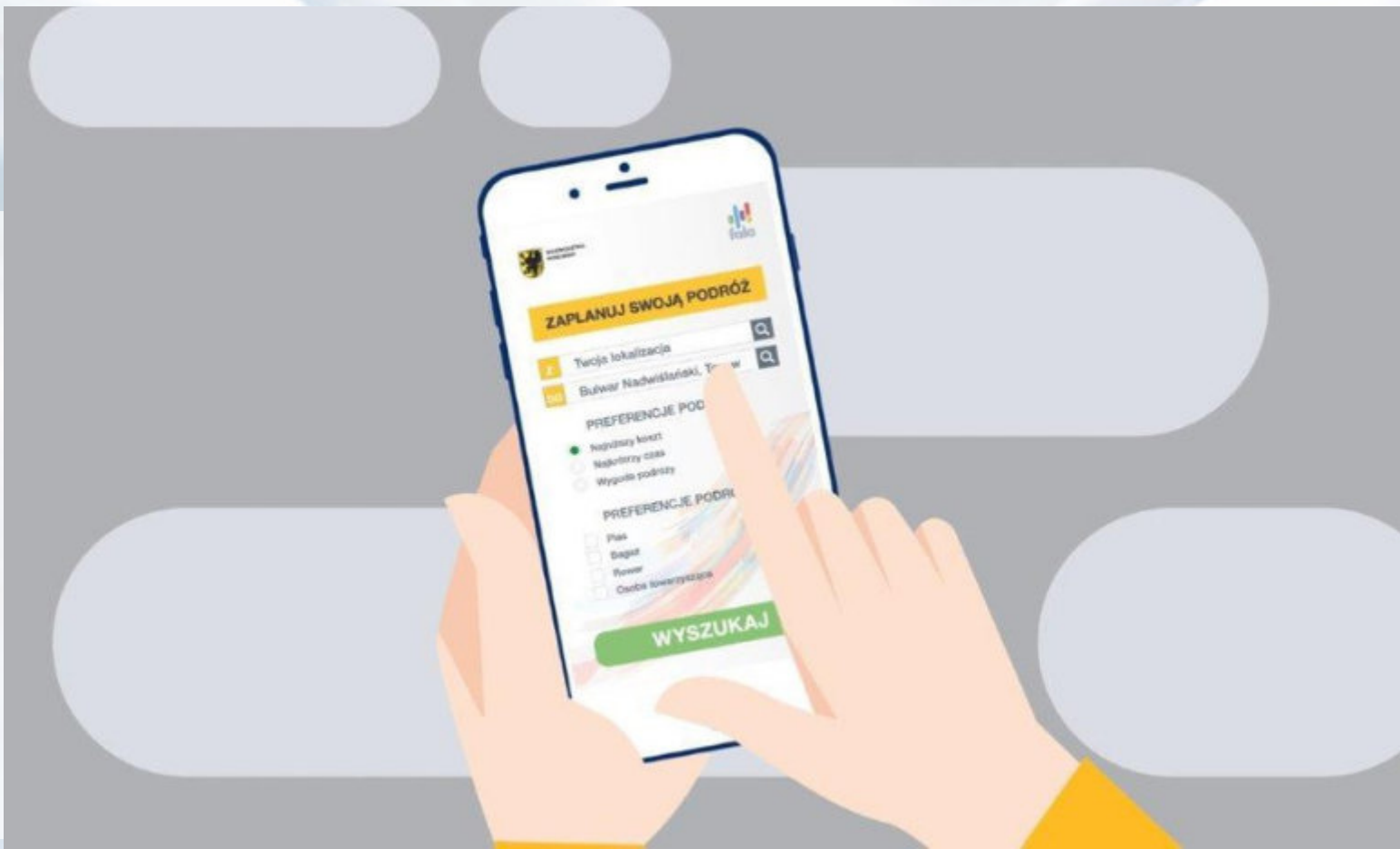
- bilet jednorazowy
- możemy zakupić go poprzez portal pasażera, w Punkcie Obsługi Klienta gotówką lub kartą, w Punktach Obsługi Sprzedaży (sieci detaliczne), w pojeździe za pomocą gotówki, w biletomatach



Karta EMV

- akceptowalna we wszystkich środkach transportu objętych PZUM obsługująca wszystkie taryfy
- możliwość zakupu biletu na bagaż, rower i t.d. w urządzeniu walidującym

◀ FALA –krok po kroku



◀ FALA –krok po kroku



◀ FALA –krok po kroku



◀ FALA –krok po kroku



◀ FALA –krok po kroku



FAŁA –krok po kroku



Anna K. #ID95273:

Tramwaj - 4 minuty, 3 przystanki

Kolej - 33 minuty, 9 przystanków

Autobus - 5 minut, 3 przystanki

Suma : 7,60 zł

◀ FALA –krok po kroku



◀ FALA –krok po kroku



KORZYŚCI Z SYSTEMU

PASAŻER



- Uproszczona metoda dokonywania płatności.
- Jasny system informacji.
- Skrócenie czasu przejazdu.
- Obniżenie kosztów podróży.

SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA



- Efektywne wykorzystanie dopłat.
- Zautomatyzowanie systemu rozliczania.
- Dostosowanie częstotliwości komunikacji do rzeczywistych potrzeb.

SAMORZĄDY LOKALNE



- Przejrzyste rozliczanie wpływów z tytułu opłat.
- Zminimalizowanie liczby osób korzystających z komunikacji bez biletu.

OPERATORZY PRZEWOZÓW



- Analiza obciążenia wszystkich linii.
- Dostosowanie rozkładów do rzeczywistego obciążenia.
- Niskokosztowe kanały dystrybucji.
- Obniżenie kosztów kontroli biletowych.



Wyzwanie: wzrost mobilności a oferta transportu publicznego

Parametr	2004	2014	2018 (2019*)	2019 (2018)/ 2004 (w %)
Liczba samochodów w Polsce (w mln)	11,98	20,00	23,43	+95,6%
Liczba odpraw pasażerów w portach lotniczych w Polsce (w mln)	8,8	27,5	48,97*	+456,4%
Liczba pasażerów pociągów w Polsce (w mln)	270,9	269,1	336,0*	+24,0%
Liczba pasażerów komunikacji miejskiej + Metra Warszawskiego (w mld)	4,28	3,86	3,96	-7,5%

Wyzwanie: mnogość taryf



Fot.: www.mzkgz.org, www.skm.pkp.pl, www.zkmgdynia.pl

Wyzwanie: w kierunku integracji taryfowej



Austria:
bilet na
wszystkie
środki
transportu
na cały
kraj za 3
euro
dziennie?

Studium przypadku: Beskidzki Związek Powiatowo - Gminny

– związek powiatowo - gminny, jako forma rozwoju transportu publicznego na obszarze funkcjonującym



Organizacja publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Bielskim

w latach 2011-2017

Organizator: Powiat Bielski
Operator: podmiot wewnętrzny (spółka PKS)



Rada Gminy

Podstawa prawna:

- Art. 10 ustawy z dnia 08 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
- Art. 220 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych



Powiat Bielski



Tworzenie związków powiatowo-gminnych

Art. 72a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym

„W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, powiaty mogą tworzyć związki z gminami, tworząc związek powiatowo-gminny. [...]”



Powstanie Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego



Uczestnicy i obszar komunikacyjny

Chybie
powiat cieszyński

Powiat Bielski

Czechowice-Dziedzice

Jasienica

Bestwina

Wilamowice

Osiek
powiat oświęcimski
(woj. Małopolskie)

Kęty
powiat oświęcimski
(woj. Małopolskie)

Andrychów
powiat wadowicki
(woj. Małopolskie)

Uczestnicy Związku

Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia o świadczenie usług ptz

Gminy, do których wjeżdżamy na potrzeby obsługi ptz

Nowy uczestnik związku z dniem 1 stycznia 2021 roku

Jaworze

Miasto Bielsko-Biała

Kozy

Szczyrk

Buczkowice

Wilkowice

Porąbka

Czernichów
powiat żywiecki

Łodygowice
powiat żywiecki

Struktura BZPG



Koszty wspólnego działania

Koszty obsługi organów Związku i utrzymani biura

Finansowanie systemu komunikacji pasażerskiej

Wnoszenie wpłat z tytułu innych kosztów, w tym inwestycji

Pokrywanie ewentualnych strat

Koszty równe dla każdego uczestnika

Koszty uzależnione od liczby wozokilometrów



Podjęte działania w zakresie rozwoju transportu publicznego

Komunikacja
Beskidzka

Zakup nowych
autobusów
CNGi ON

Bezpłatne
SKIBUSY

Budowa
pierwszej w
regionie
stacji CNG

Poprawa
jakości
świadczonych
usług

Nowe
kierunki,
Nowe linie

Nowe formy
biletów, ulgi,
kanały
dystrybucji



Współpracy na szczeblu powiatowo –gminnym w latach 2011 -2020

Napotrzeby świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego w latach:

2011 –2019 :

zakupiono 40 autobusów
o wartości 23,5 mln zł

2020

zakupiono 31 autobusów
o wartości 33 mln zł



Korzyści płynące z integracji samorządów szczebla gminnego oraz powiatowego

Decyzyjność

Bezpośredni udział w organach związku

Niższe koszty

brak konieczności przeprowadzania oddzielnych procedur

Realizacja ustawowego obowiązku

Nowe możliwości
Przewozy pow.-gm. ≠
Komunikacja miejska

zamówieniowych

- Wspólna taryfa
- Zintegrowany rozkład jazdy i układ linii

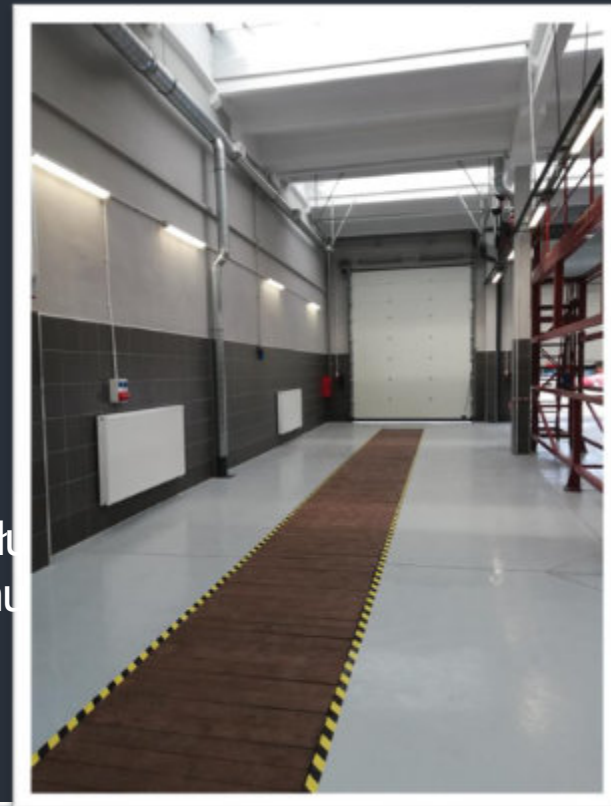
Solidarność

współudział w zyskach i stratach



Plany na przyszłość

- Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego – wymiana taboru.
- Budowa nowego centrum przesiadkowego w centrum Bielsku-Białej.
- Przejęcie zadania zarządzania przystankami komunikacyjnymi na obszarze uczestników związku i budowa spójnego systemu informacji pasażerskiej.
- Rozwój nowoczesnych rozwiązań służących zarządzaniu transportem publicznym i integracji różnych przewoźników.
- Dokapitalizowanie podmiotu wewnętrznego m.in. poprzez podniesienie kapitału zakładowego, dokończenie rozpoczętych remontów zaplecza technicznego i terenu zajezdni



KOMUNIKACJA
BESKIDZKA



Synergia



Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny
ul. Legionów 54
43-300 Bielsko-Biała

E-mail: seweryn.kobiela@bzpg.pl
Tel. +48 33 829 53 19

Seweryn Kobiela
Dyrektor Biura

**KOMUNIKACJA
BESKIDZKA**



Aktualne zaawansowanie prac nad utworzeniem regionalnego, powiatowo-gminnego związku transportowego w Poznaniu.

Webinarium
Współpraca międzysamorządowa w zakresie organizacji transportu zbiorowego

Poznań 23 października 2020 r.

Plan spotkania

1. Zasięgnięcia związku powiatowo-gminnego w wariacie minimalnym i maksymalnym,
2. Finansowanie sieci publicznego transportu zbiorowego, dla których organizatorem będzie związek;
3. Finansowanie biura związku,
4. Skutki pandemii, w zakresie wykonywanej pracy przewozowej, jej kosztów, wpływów z biletów oraz końcowego wyniku finansowego usług realizowanych w ramach obecnych porozumień

Przyczyny podjęcia działań w zakresie organizacji drogowego, publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu poznańskiego i powiatów przyległych.

- Konieczność zamknięcia wszystkich deficytowych linii o zasięgu regionalnym obsługiwanych przez PKS Poznań SA przy braku wsparcia j.s.t. na terenie których działa PKS (92% połączeń);
- Stworzenie warunków do stopniowego wygaszania połączeń tak, aby nie pozostawić mieszkańców bez komunikacji „z dnia na dzień”;
- Zapewnienie dowozu uczniów szkół ponadpodstawowych do liceów, techników i szkół branżowych w związku z koniecznością przyjęcia do szkół młodzieży z „podwójnego rocznika”;
- Utrzymanie na co najmniej obecnym poziomie udziału podróży realizowanych transportem publicznym;
- Wyrównanie szans mieszkańców obszarów z dostępem i bez dostępu do Poznańskiej Kolei Metropolitalnej;

1. Głównym celem Związku Powiatowo-Gminnego jest :

- organizacja szybkich i regularnych połączeń autobusowych o charakterze międzypowiatowym
- zwiększenie udziału podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym oraz minimalizację wykluczenia społecznego osób nieposiadających dostępu do samochodu.

2. Połączenia autobusowe mają być komplementarne w stosunku do połączeń realizowanych w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, pełnić funkcje dowozowe do kolei w relacjach ponadgminnych oraz uzupełniające w korytarzach pozbawionych dostępu do kolei.

3. Połączenia organizowane przez Związek Powiatowo-Gminny powinny być prowadzone wzdłuż dróg, które gwarantują osiągnięcie jak najwyższej prędkości komunikacyjnej.

4. Związek Powiatowo-Gminny musi być powiązany „unią biletową” z :

- Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu,
- Komunikacją Miejską w Obornikach Wlkp.,
- Poznańską Koleją Metropolitalną.

5. Warunkiem koniecznym jest przejęcie przez Związek 100% akcji PKS Poznań tak, aby związek posiadał własnego operatora wewnętrznego. Posiadanie własnego operatora wewnętrznego daje większe możliwości elastycznego reagowania na zmieniające się potrzeby przewozowe mieszkańców, możliwości zmiany rozkładu jazdy i korekty przebiegu linii.

Stan wyjściowy: Charakterystyka sieci komunikacyjnej PKSPoznań S.A.

Obsługiwany obszar:

- 2 województwa;
- 12 powiatów i Miasto Poznań
- 40 gmin
- 6.102 km² (20,5% województwa)

Liczba mieszkańców :

- 1.358.738 (33,75% województwa)
- w tym poza Poznaniem:
- 822.300 (18,39%)

Liczba miejscowości :

- 1.006 (18,07% województwa)

Liczba kursów:

- 285 w dni robocze,
- 84 w soboty
- 71 w niedziele i święta.

Roczna praca przewozowa

- 2 468 214 wozokilometrów

Liczba pasażerów (2018)

- 1.120.000

Liczba samochodów osobowych (2018) – 933.119



Zasięg działania związku

Wariant minimalny (obejmuje te gminy powiaty, które gwarantują zachowanie ciągłości obsługiwanego obszaru oraz zapewniają minimalną efektywność organizacji publicznego transportu publicznego):

- Miasto Poznań
- 6 powiatów
 - PZ, PSE, PKS, PGO, PNT, PMI
- 13 gmin:
 - Międzychód*,
 - Miedzichowo,
 - Duszniki,
 - Grodzisk Wielkopolski,
 - Czempień,
 - Śrem, Brodnica
 - Kórnik, Mosina, Stęszew, Buk, Dopiewo, Tarnowo Podgórne



* Tylko obecność w związku Powiatów Nowotomyskiego i Międzychodzkiego da możliwość przystąpienie do związku Gminie Międzychód, która obecnie finansuje funkcjonowanie ptz na obszarze Gmin Kwiliczi Sieraków

Zasięg działania związku

Wariant maksymalny (obejmujące powiaty i gminy, które gwarantują utrzymanie obecnej sieci transportowej PKSPoznańSA*)

- Miasto Poznań
- 7 powiatów

PZ, PSE, PKS, PGO, PNT, PMI, POB

- 22 gminy:

- Międzychód, Chrzypsko Wielkie, Kwilicz(?)
- Miedzichowo, Opalenica(?), Kuślin(?)
- Duszniki,
- Oborniki,
- Grodzisk Wielkopolski, Rakoniewice(?)
- Czempień, Kościan(?)
- Śrem, Brodnica, Dolsk, Książ Wielkopolski
- Kórnik, Mosina, Stęszew, Buk, Dopiewo, Tarnowo Podgórne, Suchy Las



*W dalszym ciągu utylko obecność w związku Powiatów Nowotomyskiego i Międzychodzkiego da możliwość przystąpienia do związku Gminom Międzychód, Kwilicz i Chrzypsko Wielkie, jak również obecność Powiatu Grodziskiego pozwoli na udział w związku Gminie Grodzisk Wielkopolski, a Powiatu Nowotomyskiego – Gminie Miedzichowo

Uwarunkowania dodatkowe (?) – gminy, które obecnie nie uczestniczą w finansowaniu linii ptzw ramach porozumienia z dnia 26.09.2019 roku, a których udział jest istotny z uwagi na utrzymanie dotychczasowych linii zgłoszonych do dofinansowania z FRPA.

Należy dążyć do rozpoczęcia rozmów z Powiatem Gostyńskim lub Gminą Gostyń na temat dofinansowania linii Poznań–Gostyń i Śrem–Gostyń, które istotnie poprawiają rentowność linii na odcinku Śrem–Małachowo

Wejście do związku Gminy Oborniki, pozwoliłoby na traktowanie linii o zasięgu powiatowym i międzypowiatowym, będących elementem Sieci Komunikacji Gminnej Oborniki jako linii powiatowych, a nie komunikacji miejskiej, co umożliwiłoby odzyskanie refundacji ulg ustawowych.



Zasięg działania związku

Im większy obszar tym większa sieć komunikacyjna, a tym

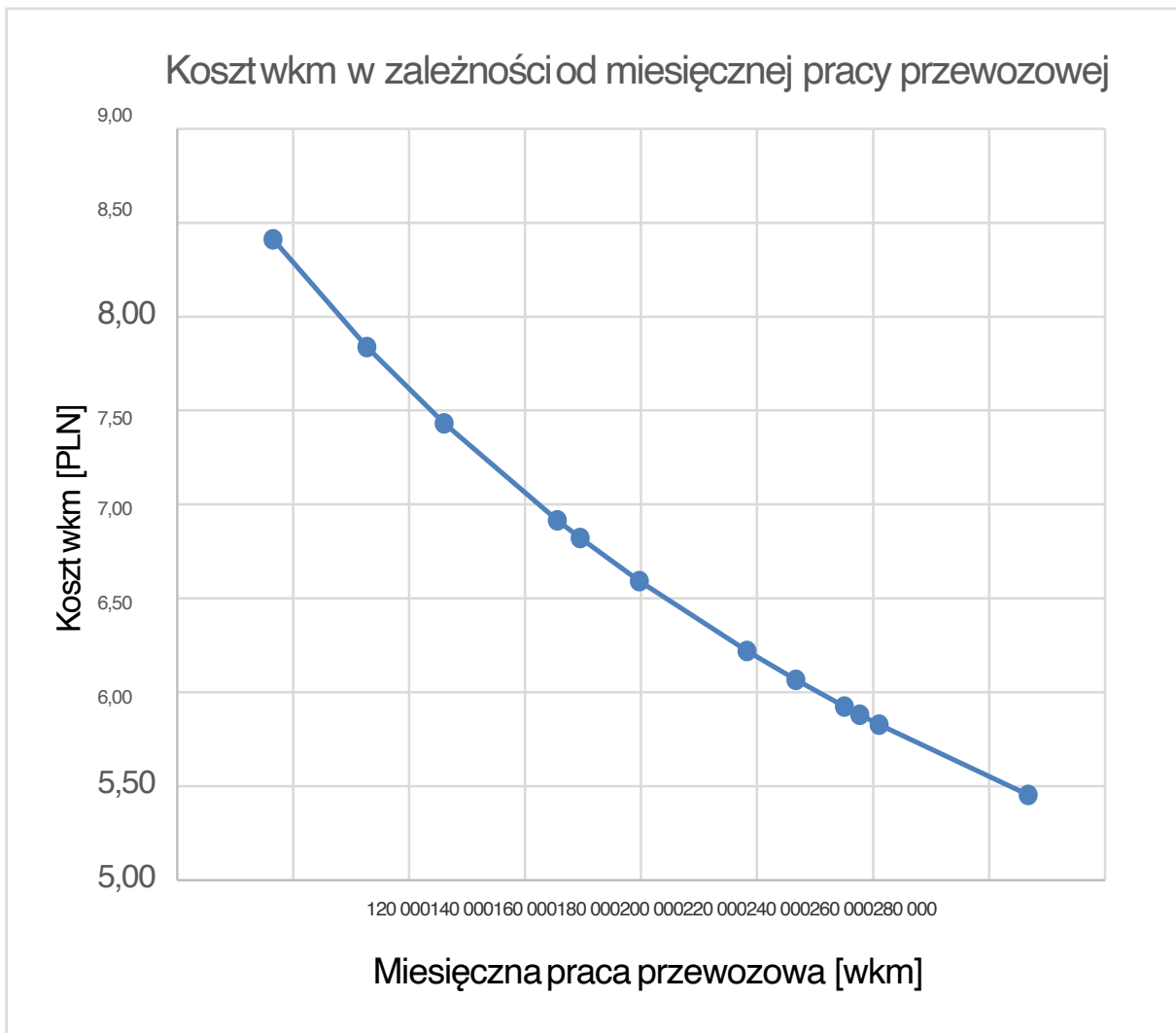
są samą większą pracą

przewozową wykonywaną na liniach ptz.

Wykres przedstawia koszt pracy przewozowej netto wg cen 2018 roku w zależności od wielkości pracy przewozowej.

Ograniczenia w funkcjonowaniu komunikacji wywołane pandemią potwierdziły słuszność przedstawionej symulacji.

Im większa liczba samorządów uczestniczących w związku tym niższe koszty jednostkowe



Wielkość dotacji miesięcznej na współfinansowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich określa się wg następującego wzoru:

$$D_m = \sum_{j=1}^m \left(\sum_{i=1}^n P_{ij} + W_{pi} \times P_{ni} \right) \times K_{1wkm} - \left(B_{ij} + W_{pi} \times B_{ni} \right)$$

gdzie:

D_m – wartość dotacji miesięcznej,

m – liczba jednostek uczestniczących w związku

n – liczba linii obsługującej daną jednostkę terytorialną

P_{ij} – wielkość miesięcznej pracy przewozowej wyrażonej w wkm na terenie danej jednostki terytorialnej na i -tej linii,

W_{pi} – wyrażony w % wskaźnik udziału pracy przewozowej na terenie j .s.t. finansujących daną linię komunikacyjną,

P_{ni} – wielkość nierozliczonej pracy przewozowej na i -tej linii realizowanej na obszarze j .s.t., które nie wyraziły woli jej współfinansowania,

Wielkość dotacji miesięcznej na współfinansowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich określa się wg następującego wzoru:

$$D_m = \sum_{j=1}^m \left(\sum_{i=1}^n P_{ij} + W_{pi} \times P_{ni} \right) \times K_{1wkm} - \left(B_{ij} + W_{pi} \times B_{ni} \right)$$

gdzie (c.d):

K_{1wkm} – Koszt jednostkowy brutto pracy przewozowej w PLN/wkm,

B_{ij} – wielkość dochodów z tytułu sprzedaży biletów i refundacji ulg ustawowych przypadających na daną jednostkę samorządu terytorialnego na i-tej linii,

B_{ni} – wielkość nierozliczonej wartości dochodów z tytułu sprzedaży biletów i refundacji ulg ustawowych na i-tej linii, uzyskanych na obszarze j.s.t., które nie wyraziły woli jej współfinansowania.

Z uwagi na fakt, że Miasto Poznań jest miejscem docelowym większości linii komunikacyjnych, organizowanych przez planowany związek transportowy powiatowo-gminny, Miasto Poznań wnioskuje o wprowadzenie w statucie, w paragrafie dotyczącym finansowania związku, mechanizmów zabezpieczających przed nadmiernym obciążeniem finansowym Miasta Poznania za utrzymanie tych linii, zwłaszcza przy uruchamianiu kolejnych połączeń, z uwagi na fakt ponoszenia znacznych wydatków na utrzymanie komunikacji miejskiej i linii Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Ponadto mieszkańcy Miasta Poznania nie stanowią głównej grupy pasażerów korzystających z usług PKSPoznańS.A.

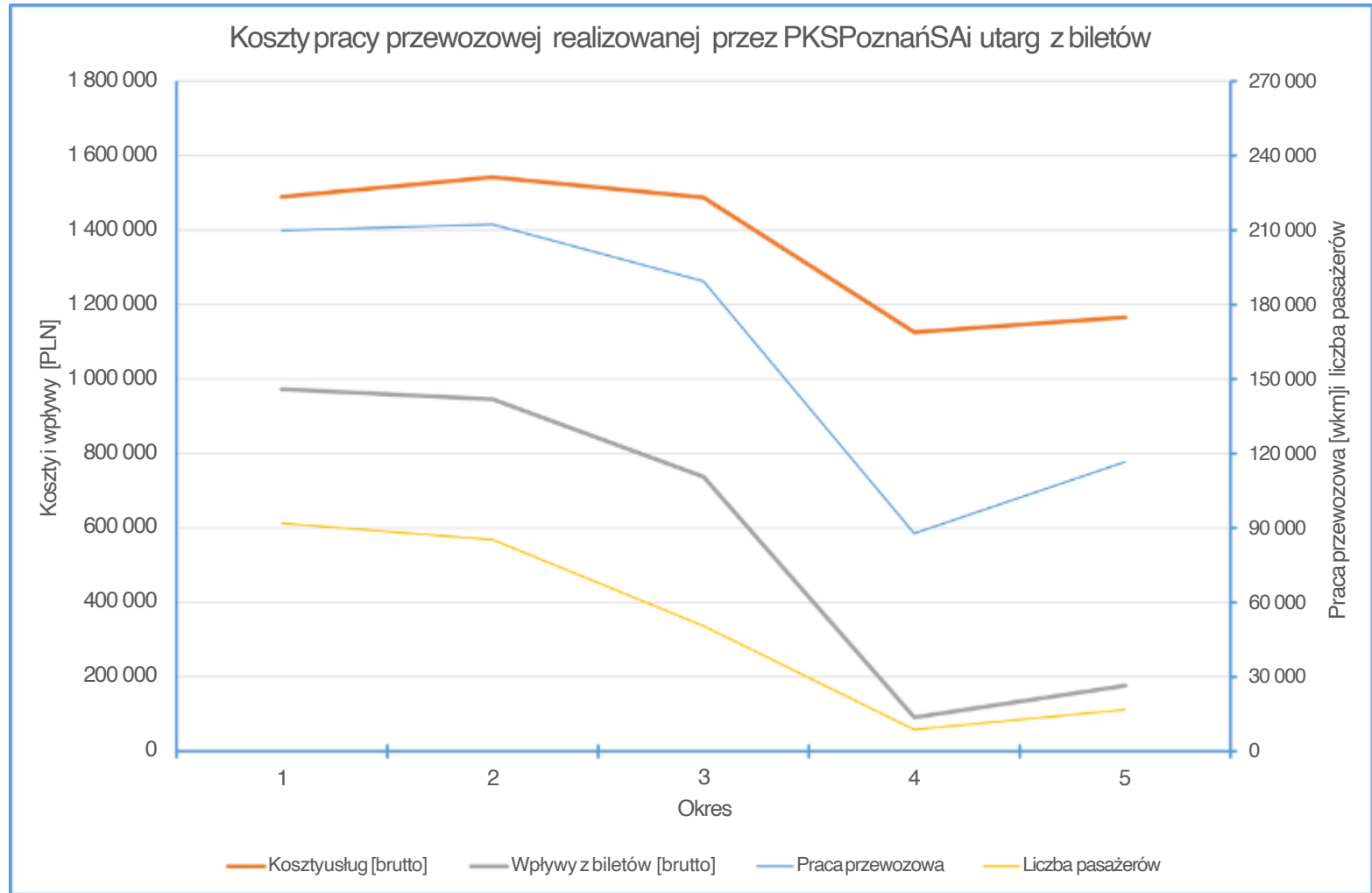
Rozliczenie kosztów Biura Związku na poszczególnych uczestników związku może nastąpić wg:

- pracy przewozowej realizowanej na obszarze danej j.s.t.
 - przy 2,5 mln wkm 0,24 PLN/wkm
 - przy 2,0 mln wkm 0,30 PLN/wkm
 - przy 1,5 mln wkm 0,40 PLN/wkm

Praca przewozowa, koszty i utarg realizowany na liniach PKSPoznańS.A. w okresie I-V.2020

	I-2020	II-2020	III-2020	IV-2020	V-2020	I-V.2020	Rok 2020 przewidywane w wykonanie	Rok 2020 plan	Zaangażowanie roczne
Liczba wkm	209 881	212 268	189 378	87 818	116 602	815 947	1 958 273	2 464 500	33,1%
		1,1%	-9,8%	-58,2%	-44,4%				
Liczba kursów	1 349 535	4 449	3 841	1 533	2 105	5 248 539			
Koszty wg umowy (wg stawki 6,43brutto)		1 364 883	1 217 701	564 670	749 751		12 591 694	15 846 735	
Koszty rzeczywiste brutto	1 489 106	1 541 927	1 487 244	1 125 751	1 166 020	6 810 047	16 344 114	15 846 735	43,0%
	7,10	7,26	7,85	12,82	10,00	8,35	8,35	6,43	
		3,5%	-0,1%	-24,4%	-21,7%				
Liczba pasażerów	91 827	85 278	50 551	8 823	16 848	253 327	607 985	1 080 000	23,5%
Dynamika w stosunku do stycznia 2020 r.		-7,1%	-44,9%	-90,4%	-81,7%				
Utarg netto	900 368	875 784	682 581	84 618	163 460	2 706 811	6 496 346	9 800 000	
Utarg brutto	972 397	945 647	737 167	91 387	176 537	2 923 356	7 016 053	10 584 000	27,6%
Stopień pokrycia kosztów wpływami	65,3%	61,3%	49,6%	8,1%	15,1%	42,9%	42,9%	66,8%	
Utarg brutto/wkm	4,63	4,46	3,89	1,04	1,51	3,58	3,58	4,29	
Dynamika w stosunku do stycznia 2020 r.		-2,7%	-24,2%	-90,6%	-81,8%				
Utarg/pasażera	10,59	11,09	14,58	10,36	10,46	11,54	11,54	9,80	
Strata	-516 709	-2,81	-3,96	-1 034 364	-969 463	-3 886 692	-9 328 061	-5 262 735	73,9%
Strata/wkm	-2,46			-11,78	-8,49	-4,76	-4,76	-2,14	

Skutki pandemii



Dziękuję za uwagę !

Zbigniew Rusak

Główny Specjalista ds. Transportu Publicznego

Starostwo Powiatowe w Poznaniu ul. Jackowskiego 18, 60-509 Poznań
tel.kom. 501 578 843, e-mail: zbigniew.rusak@powiat.poznan.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM USŁUGOWY
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



CZYNNIKI SUKCESU WSPÓŁPRACY MIĘDZYSAMORZĄDOW W ZAKRESIE ORGANIZACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POLSCE

Marcin
Gromadzki

Public
Transport
Consulting

Webinarium „Współpraca międzysamorządowa
w zakresie organizacji transportu publicznego

23 października 2020 r.

WSTĘP –POROZUMIENIA I ZWIĄZKI JSTODPOWIEDZIĄ NA ZBYT WIELU ORGANIZATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO PRZEWIDZIANYCH W OBECNYCH PRZEPISACH

Z tezy o zbyt dużej liczbie instytucji organizatorów publicznego transportu zbiorowego kreowanej przez obecne przepisy ustawy o ptz, wynika konieczność koncentracji funkcji zarządczych –możliwa do uzyskania poprzez zawieranie porozumień przez jednostki samorządu terytorialnego lub powoływanie związków

Powierzanie zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami –na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie, od wielu lat praktykowane jest w Polsce w komunikacji miejskiej.

Podstawą prawną takiego działania są przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (wcześniej od 2001 r. zawarte w ustawie o transporcie drogowym) oraz ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

DELEGACJA

DO ZAWIERANIA PRZEZ GMINY POROZUMIEŃ I ZWIĄZKÓW W USTAWIE Z DNIA 8 MARCA 1990 R. OSAMORZĄDZIE GMINN

art. 74

1. Gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych.
2. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane zpowierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

art. 64 ust. 1

W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych gminy mogą tworzyć związki międzygminne.

Tylko partnerskie zasady współpracy jst na podstawie porozumień mogą stać się czynnikiem sukcesu współpracy międzygminnej.

PRZEDMIOT I ZAKRES POROZUMIENÍ MIEDZYGMINNYCH W SPRAWIE ORGANIZOWANIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

wspólna organizacja i wykonywanie komunikacji miejskiej w ramach lokalnego transportu zbiorowego, obejmujące określone linie komunikacyjne lub sieć połączeń funkcjonującą na danym obszarze

zasady stanowienia cen biletów

zasady stanowienia przepisów porządkowych

zasady wydawania zaświadczeń na obsługę linii objętych porozumieniem

ZAKRES ZADAŃ POWIERZANYCH PRZEZ JEDNĄ GMINĘ DRUGĄ W RAMACH POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNEGO (1/ 2)

prowadzenie badań rynku, w tym efektywności ekonomicznej funkcjonowania linii komunikacyjnych

planowanie rozwoju

opracowywanie rozkładów jazdy

emitowanie i dystrybuowanie biletów

kontrola biletów i windykacja należności za przejazdy bez ważnego biletu

promocja usług

określanie poziomu udziału gminy w kosztach powierzonego zadania, w tym wykonywaniu usług przewozowych przez operatorów

zawieranie umów z operatorami na realizację usług i dokonywanie płatności za świadczone usługi przewozowe

ZAKRES ZADAŃ POWIERZANYCH PRZEZ JEDNĄ GMINĘ DRUGĄ W RAMACH POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNEGO (2/ 2)

kontrola realizacji przewozów pod względem ilościowym i jakościowym oraz nadzór nad realizacją warunków umowy i jakość usług

opracowywanie i udostępnianie informacji o obsłudze komunikacyjnej, w tym w pojazdach i w internecie

umieszczanie na przystankach rozkładów jazdy, nazw przystanków i komunikatów oraz, o ile pozwala na to miejsce, cenników biletów, przepisów taryfowych i innych ważnych informacji

przygotowywanie projektów taryfy opłat, przepisów taryfowych oraz przepisów porządkowych

utrzymywanie czystości na przystankach i ich odśnieżanie

USTALENIA UMOWY DO POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNEGO W SPRAWIE POWIERZENIA ORGANIZACJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (1/ 3)

wskazanie jednostki, która będzie wykonywać wyszczególnione w umowie zadania (zarząd transportu miejskiego lub komórka urzędu miasta (gminy))

wyjściowa wielkość pracy eksploatacyjnej (wozokilometrów)

zabezpieczenia gminy organizującej komunikację miejską związane z możliwością odstąpienia od warunków umowy przez gminę powierzającą (dotyczy przede wszystkim realizacji określonej liczby wozokilometrów)

wyszczególnienie możliwych odstępstw od ogólnej zasady powierzenia organizacji komunikacji miejskiej (linie nieobjęte porozumieniem, specyficzny sposób rozliczania wozokilometrów)

zasady dokonywania zmian w rozkładach jazdy (przebieg tras, godziny kursów) wraz z zasadami pokrywania zmian kosztów obsługi z tego tytułu

USTALENIA UMOWY DO POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNEGO W SPRAWIE POWIERZENIA ORGANIZACJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (2/ 3)

zasady obliczania kosztów, które obejmują koszty przewozów (wynikające z zawartych umów z operatorami za zrealizowane wozokilometry) i koszty organizatora

zasady obliczania przychodów, które obejmują:

- przychody z biletów danego organizatora (obliczane na podstawie wyników badań marketingowych lub w inny sposób)
- przychody pochodne (przychody z opłat dodatkowych, przychody z biletów emitowanych przez innego organizatora, jeżeli występują)
- dopłatę budżetową

odliczenia od kosztów – kary nakładane na przewoźników za niezrealizowane usługi i nieodpowiadającą warunkom umów przewozowych jakość usług;

zasady obliczania dopłaty budżetowej i termin jej ostatecznego ustalenia, uwzględniający ewentualne zmiany w ofercie przewozowej

USTALENIA UMOWY DO POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNEGO W SPRAWIE POWIERZENIA ORGANIZACJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (3/ 3)

wpływ gminy powierzającej usługi na sposób wyłaniania operatorów (wgląd i uwagi do SIWZ) i ustalenie udziału operatorów wyłonionych w ramach procedury przetargowej

procedura ostatecznego rozliczania kosztów, przychodów i do budżetowej za dany rok, wynikająca ze zmian, które mogą wystąpić od dnia ustalenia tych parametrów do końca roku kalendarzowego

podstawa i terminy płatności dopłaty budżetowej

prawo do sprzedaży biletów przez gminę organizującą komunikację miejską i prawo do traktowania tych przychodów jako dochodów własnych gminy organizującej komunikację miejską

akceptacja rozkładów jazdy na rok następny przez gminę powierzającą

zasady korzystania z przystanków, dworców i pętli

OBLICZANIE KOSZTÓW, PRZYCHODÓW I DOPŁATY BUDŻETOWEJ JAKO ZAŁĄCZNIK DO UMOWY –PRZYKŁAD OBLICZANIA DOPŁATY BUDŻETOWEJ

Kwotę prognozowanej dopłaty budżetowej powinno się obliczać w wzorze:

$$D = P_b + P_m - (K_c - K_u) + W_{rb}$$

gdzie:

D –kwota dopłaty budżetowej na rok następny

P_b –przychody z biletów

P_m –przychody z opłat dodatkowych i ewentualne inne przychody

K_c –koszty całkowite obsługi komunikacyjnej
(przewozów i organizatora)

K_u –kary umowne

W_{rb} –wynik finansowy komunikacji miejskiej w danej gminie w roku bieżącym (rezultat przeprowadzenia badań i obliczeń)

UMOWA DO POROZUMIENIA MIĘDZYGMINNEGO INSTRUMENT KSZTAŁTOWANIA LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Umowa do porozumienia międzygminnego powinna regulować wszystkie istotne kwestie dotyczące organizowania usług tego transportu przez określoną gminę na rzecz innej gminy.

Szczególnie ważne znaczenie ma:

szczegółowe określenie powierzonych zadań;

sformułowanie zabezpieczeń dotyczących przestrzegania postanowień umów z usługodawcami, w szczególności z operatorami, w zakresie okresu ich obowiązywania, uzgodnienia wielkości pracy eksploatacyjnej oraz przyjętych zasad płatności

ustalenie zasad określania udziału w kosztach obsługi komunikacyjnej przez gminę na rzecz której organizowane są usługi lokalnego transportu zbiorowego

uzgodnienie szczegółowej metodologii obliczeń kosztów i przychodów z usług świadczonych na rzecz danej gminy

MOŻLIWOŚĆ WYKORZYSTANIA DOŚWIADCZEŃ ZE WSPÓŁPRACY GMIN W ORGANIZACJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO ORGANIZACJI PONADGMINNYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Liczne doświadczenia ze współpracy gmin we wspólnej organizacji komunikacji miejskiej można wykorzystać na innych płaszczyznach współpracy międzysamorządowej.

Organizatorem ponadgminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej może być:

- a) **w przewozach gminnych** – gmina (także na podstawie porozumienia międzygminnego, w tym w komunikacji miejskiej) lub związek międzygminny
- b) **w przewozach powiatowych** – powiat (także na podstawie porozumienia z innymi powiatami) lub związek powiatów
- c) **w przewozach powiatowo-gminnych** – związek powiatowo-gminny
- d) **w przewozach metropolitarnych** – związek metropolitarny

UTWORZENIE SPÓJNEJ I ZINTEGROWANEJ SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W SKALI POWIATU NAJWIĘKSZYM PROBLEMEM ORGANIZACYJNYM

Możliwe warianty rozwiązań:

I – powołanie związku powiatowo-gminnego – w celu zorganizowania powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gmin i powiatu – uczestników związku

II – zorganizowanie powiatowych przewozów pasażerskich przez starostę powiatu, ale tylko w zakresie linii międzygmin

III – zorganizowanie powiatowych przewozów pasażerskich przez starostę powiatu w zakresie poszerzonym – z objęciem liniami zorganizowanymi przez powiat, po ich odpowiednim wydłużeniu, także przewozów szkolnych lub innych połączeń w wybranych gminach, z partycypacją finansową tych gmin w kosztach przewozów

ZWIĄZEK POWIATOWO-GMINNY OPTYMALNĄ FORMUŁĄ UMOŻLIWIAJĄCĄ ZORGANIZOWANIE ZINTEGROWANYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA DANYM OBSZARZE (1)

Powołanie związku powiatowo-gminnego, który może i powinien zorganizować wszystkie konieczne połączenia komunikacyjne, zarówno międzygminne – w granicach powiatów przystępujących do związku, jak i gminne – w granicach gmin przystępujących do związku, generuje odrębny byt prawny oraz wymaga przeprowadzenia czasochłonnej procedury jego utworzenia i zarejestrowania.

Związek powiatowo-gminny wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, a prawa i obowiązki powiatów (powiatów) oraz gmin uczestniczących w związku, związane z wykonywaniem przekazanych zadań, z dniem ogłoszenia statutu przechodzą na związek.

Związek powiatowo-gminny powinien zastąpić gminy do niego przystępujące w roli organizatora dowozu dzieci do szkół – w takim zakresie, w jakim mogą to zapewnić linie regularne.

ZWIĄZEK POWIATOWO-GMINNY OPTYMALNĄ FORMUŁĄ UMOŻLIWIAJĄCĄ ZORGANIZOWANIE ZINTEGROWANYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA DANYM OBSZARZE (2)

Związek byłby stroną umowy o dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów z wojewodą, przedstawiałby deficyt linii wokresach rozliczeniowych i wnioskowałby o dopłaty oraz rozliczałby płatności z operatorami.

Dotychczasowe dynamiczne zmiany przepisów prawa (szybka ścieżka

legislacyjna ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o FRPA) i bardzo krótkie okresy możliwej aplikacji o dofinansowanie środkami z

Funduszu

powodują, że rozwiązanie polegające na powołaniu związku powiatowo-gminnego należy traktować jako docelowe (cel długofalowy), a operacyjnie trzeba poszukiwać innych możliwości

zorganizowania sieci połączeń publicznego transportu

zbiorowego

POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE (1)

Rozwiązaniem najszybszym i najprostszym do realizacji, jest organizacja powiatowych przewozów pasażerskich przez starostę, także z uwzględnieniem potrzeb gmin w zakresie przewozów ponadgminnych.

Jak dowodzi praktyka, mankamentem tego rozwiązania jest dominująca pozycja powiatu jako organizatora wobec gmin, co może stwarzać pewne problemy z pozyskaniem dofinansowań z ich budżetów.

POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE (2)

Pewnym kompromisem jest poszerzenie siatki linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich o linie szkolne o znaczeniu gminnym – dodatkowe linie komunikacyjne zorganizowane w celu dowozu dzieci do szkół i przedszkoli.

Starosta powiatu – jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich – nie może organizować linii komunikacyjnych zawierających się swoimi trasami wyłącznie w granicach jednej gminy.

Może jednak zorganizować przewozy międzygminne w taki sposób, że zasięg i godziny kursów na liniach powiatowych przewozów pasażerskich umożliwiły dzieciom i młodzieży z niektórych gmin codzienne dojazdy do szkół i powrót do domów.

Gminy zyskują wówczas tytuł do partycypacji finansowej w przedsięwzięciu – udzielania powiatowi pomocy finansowej w uzgodnionej wysokości.

PODSUMOWANIE

Najefektywniejszymi rozwiązaniami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego są takie, które zapewniają skoncentrowanie wszystkich funkcji organizatorskich na określonym obszarze w jednym podmiocie.

W celu sprawnego wykonywania zadań organizatorskich musi zostać powołany odpowiedni zespół pracowników, a ponieważ organizacja publicznego transportu zbiorowego wykazuje

cechy

monopolu naturalnego (koszty jednostkowe spadają, a sprawność rośnie w miarę wzrostu skali), dążyć należy do wdrażania

rozwiązań

zwiększających zasięg działania organizatora – zawierać porozumienia lub powoływać związki, w szczególności

dedykowany

organizacji przewozów pasażerskich związek powiatowo-

PODZIĘKOWANIE ZA UWAGĘ

Bardzo serdecznie dziękuję Państwu za uwagę.

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
ul. Strzelców 1B/ 33, 81-586 Gdynia
tel. 601 61 75 18, 661 66 75 18, fax 58740 54 44



[Zachęcam do odwiedzenia naszego profilu na Facebooku i polubienia nas.](#)