

W P Ł Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

INTERPELACJA

radnego Czesława Piederowicza zgłoszona na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 8.02.2016 r. w sprawie *Zmiany Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.*

Nr rej. 16-02-2016
Podpis *[podpis]* Szanowna Pani Marszałek wnoszę o korektę przyjętego uchwałą nr XIV/142/15 w dniu 16.11.2015 r., **Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.**

W tym Planie popełniono istotny błąd, eliminując Gubin z sieci linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym.

Wyjaśnienia Urzędu Marszałkowskiego o koncentracji na połączeniach tylko z miastami powiatowymi nie znajduje potwierdzenia w faktach, bo choćby Lubsko jest ujęte w tej sieci, a nie jest miastem powiatowym. Do tego warto poznać specyfikę Gubina.

Miasto większe od 5 miast powiatowych w Lubuskim, a do tego nie posiada pasażerskiego połączenia kolejowego.

Gubin, jest jedynym miastem tej wielkości na granicach Polski, do którego nie prowadzi żadne połączenie w komunikacji kolejowej.

Obawiam się, że jest jedynym blisko 20-tysięcznym miastem granicznym w UE, które jest wyeliminowane z połączeń kolejowych.

Zatem kolejny krok marginalizacji komunikacyjnej Gubina, ma cechy lekceważenia ważnego ośrodka transgranicznego, jego mieszkańców i aspiracji rozwojowych.

To niesprawiedliwe i błędne rozwiązanie musi być skorygowane możliwie jak najszybciej.

Od czasu zakończenia II wojny światowej Gubin był zawsze ważnym węzłem komunikacji autobusowej w naszym województwie. Do tego miasto Gubin jest otoczone największą w Lubuskim gminą wiejską Gubin (48 wsi i przysiółków), co zmusza wszystkich mieszkańców wsi podgubińskich podróżować do Zielonej Góry, z konieczną przesiadką w Gubinie.

Nie można tak dużego miasta w Lubuskim i największej gminy w Lubuskim pozbawiać jedynego połączenia ze stolicą regionu.

Na połączenia kolejowe Kostrzyna z Gorzowem zamierzamy wydawać dodatkowe setki tysięcy zł, Słubice są w sieci autobusowej i kolejowej a Gubin pominięto.

Gubin jest nadal w Polsce i oczekuje podobnego traktowania jak bliźniaczy Guben w Niemczech.

Po drugiej stronie Nysy nikt nie odważy się nawet pomyśleć by tej samej wielkości miasto zostało wyłączone z sieci kolejowej i autobusowej.

I autobusy i pociągi są ujęte palnie Brandenburgii.

Dużo mówimy o partnerstwie polsko-niemieckim, o Partnerstwie Odry, o usuwaniu barier cywilizacyjnych oraz rozwojowych, a nie stać nas na jedną „niebieską kreskę” na Planie lubuskim.

Proszę o pilne usunięcie tej wady Planu i przywrócenie normalności, czyli utrzymaniu tego co od 1945 roku funkcjonuje ku zadowoleniu mieszkańców Gubina.

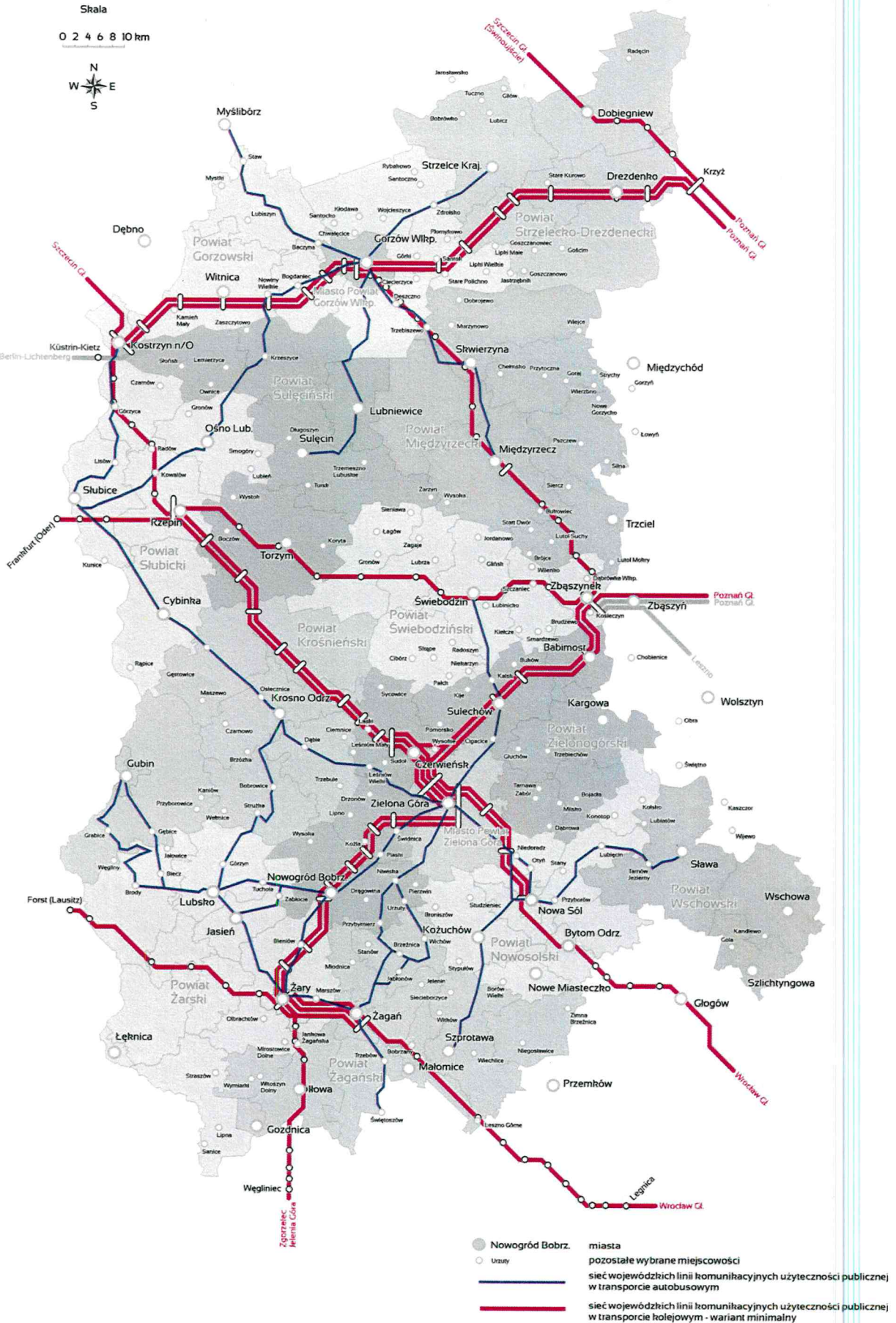
Przy okazji pytam kiedy zostanie przywrócone połączenie kolejowe Gubina z Zieloną Górą.

To połączenie też funkcjonowało od czasu zakończenia II wojny światowej do 1998 roku nieprzerwanie.

Nie można rozwijać sieci połączeń kolejowych i autobusowych w Lubuskim kosztem Gubina.

Czesław Piederowicz

Rysunek 20 - Planowany układ linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym





Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 18 lutego 2016 r.

DG.IV.0003.15.2016

W P Ł Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

25-02-2016

Nr rej. 291 ilość zał.

Podpis [signature]

Pan
Czesław Fiedorowicz
Radny Województwa Lubuskiego

[Handwritten signature]

Odpowiadając na Pana interpelację uprzejmie informuję, że głównym założeniem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego przyjętego uchwałą Nr XIV/142/15 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 16 listopada 2015 r. jest połączenie stolic powiatów ze stolicami województwa oraz uzupełnienie linii, na których funkcjonuje komunikacja kolejowa dodatkowymi kursami autobusowymi.

W wykazie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, który jest zawarty w Planie transportowym znajduje się linia Zielona Góra – Krosno Odrzańskie. Natomiast odcinek Krosno Odrz. – Gubin pozostawiono do organizacji Staroście powiatu krośnieńskiego, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 ze zm.). Po zestawieniu ze sobą tych dwóch linii komunikacyjnych powstanie relacja Zielona Góra – Gubin, o którą Pan wnioskuje. Mając na uwadze obecnie obowiązujące praktyki przy obsłudze linii komunikacyjnych przez przewoźników, przedmiotowa relacja może być obsługiwana przez jeden autobus bez konieczności przesiadania się pasażerów w Krośnie Odrzańskim.

Przesłanką, dla której w wykazie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej znalazła się linia Lubsko – Zielona Góra, jest to że Lubsko ma krótsze połączenie z Zieloną Górą bezpośrednio przez Nowogród Bobrzański aniżeli przez Żary. Natomiast relacja Gubin – Zielona Góra w każdym przypadku przebiega przez stolice powiatu, tj. Krosno Odrzańskie i w związku z tym postanowiono podzielić tę relację na dwie odrębne linie komunikacyjne.

Obligatoryjne podjęcie przez samorzady powiatowe i gminne współpracy w zakresie organizacji drogowego transportu o charakterze użyteczności publicznej jest zapisane w cytowanej wyżej ustawie, której zapisy będą obowiązywać od 1 stycznia 2017 roku i tylko w sytuacji wywiązania się z nich należy oczekiwać właściwie działającego transportu publicznego w całym województwie.

Próba reaktywacji połączenia kolejowego Zielona Góra – Krosno Odrz. – Gubin/Guben była przez nas wielokrotnie podejmowana. Od 2012 roku, w przetargach na realizację przewozów kolejowych na terenie naszego województwa, przewidywano możliwość rozszerzenia zamówienia o przewozy na tej linii komunikacyjnej, pod warunkiem pozyskania dodatkowych środków finansowych na ten cel. Jak dotąd przeszkodą w realizacji tego zamierzenia były ograniczone środki budżetowe województwa lubuskiego oraz brak dotacji celowej z budżetu państwa na finansowanie przewozów transgranicznych.

Takie połączenie jest przewidywane do uruchomienia w ramach wariantu rozwojowego określonego w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”. Główną barierą w realizacji wariantu rozwojowego „Planu transportowego” są obecnie wysokie koszty, które musimy ponosić jako organizator połączeń udzielając operatorowi publicznego transportu zbiorowego rekompensaty finansowej. Wpływy z biletów nie pokrywają bowiem kosztów uruchomienia połączenia kolejowego, które funkcjonuje jako przewóz użyteczności publicznej. Żeby skonstruować odpowiednią ofertę przewozową, należałoby uruchomić co najmniej 6 par pociągów, gdyż mniejsza ich ilość nie będzie atrakcyjną alternatywą dla istniejących połączeń autobusowych i transportu indywidualnego. Budżet województwa musiałby wówczas zostać zwiększony o kilka milionów złotych na udzielenie dodatkowej rekompensaty dla kolejowego operatora, z którym zawieramy umowę o świadczenie usług publicznych. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że na terenie województwa funkcjonują linie kolejowe, na których ilość połączeń pasażerskich jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Wg naszej opinii uruchamianie nowej linii komunikacyjnej, w sytuacji gdy na istniejących już liniach występują braki w ilości połączeń, stanowić będzie obciążenie dla budżetu województwa, niewspółmierne do uzyskanych korzyści społecznych w danym powiecie.

Samorząd Województwa Lubuskiego wielokrotnie interweniował w sprawie utworzenia rezerwy celowej budżetu państwa na finansowanie przewozów w strefie transgranicznej do których kwalifikuje się linia komunikacyjna Zielona Góra – Guben. Już w 2011 roku przyjęto stanowiska Sejmiku Województwa Lubuskiego oraz Konwentu Marszałków w sprawie nałożenia na województwa zadania organizacji przewozów w strefie transgranicznej bez zabezpieczenia środków na ten cel. W kolejnych latach kilkakrotnie występowaliśmy do strony rządowej o utworzenie rezerwy celowej na finansowanie połączeń transgranicznych, jednakże każdorazowo nasze wnioski rozpatrywano negatywnie. Jeszcze we wrześniu 2015 roku Konwent Marszałków przyjął kolejne stanowisko w sprawie zapewnienia koniecznych środków finansowych z budżetu państwa na realizację zadania organizowania kolejowych połączeń transgranicznych.

Jednocześnie w załączeniu przekazuję stanowisko i informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa, otrzymaną w dniu 9 lutego 2016 r., dotyczącą funkcjonowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego po 1 stycznia 2017 r. Przedmiotowe stanowisko powstało w odpowiedzi na wystąpienie Departamentu Infrastruktury i Komunikacji, skierowane do Ministra, po spotkaniu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubuskiego w dniu 13 listopada 2015 r. z przedstawicielami samorządów lokalnych wszystkich szczebli w województwie lubuskim, którego tematem było omówienie zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w województwie lubuskim w oparciu o opracowane założenia zawarte w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

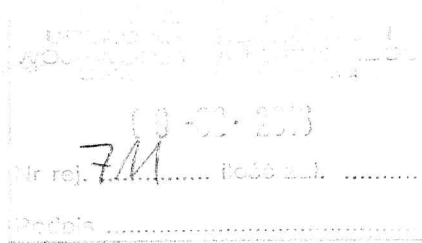
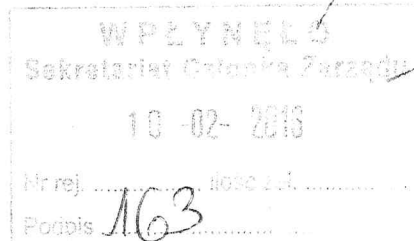

CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska



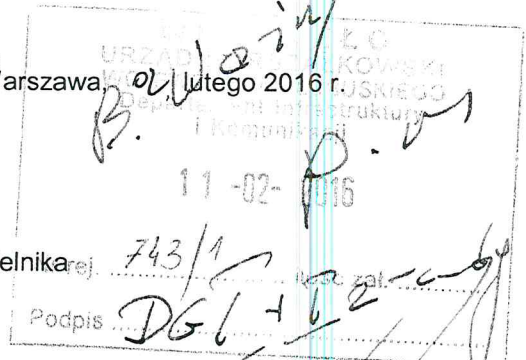
MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

DBI.III.050.12.2016.RS

NK: 12354/16



DG
[Signature]



Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa uprzejmie przypomina, że z dniem 1 stycznia 2017 r. wchodzi w życie przepisy art. 46 ust. 1 pkt 1), art. 68 pkt 2 i 3 oraz art. 73 pkt 1 lit. a, pkt 2-8, pkt 10 lit. a i pkt 11 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440), zwanej dalej „ustawą o ptz”, dotyczące zarówno funkcjonowania jak i finansowania publicznego transportu zbiorowego, w tym w szczególności finansowania przewoźnikom utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych ulg przewozowych wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 1138, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o ulgach”.

[Signature]
11.02.16

Po dniu 31 grudnia 2016 r. nie ulegnie zmianie katalog ulg określonych w ustawie o ulgach, chyba że w okresie do dnia 31 grudnia 2016 r. Sejm RP uchwali inne, dodatkowe ulgi.

Wydatki na sfinansowanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym będą pokrywane z budżetu państwa – analogicznie jak w stanie obecnym

Zgodnie bowiem z przepisem art. 56 ust. 1 ustawy o ptz, na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a) ustawy o ptz, w postaci dotacji, a wydatki na sfinansowanie straty o której mowa w art. 56 ust. 1 są pokrywane z budżetu państwa, z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej – art. 56 ust. 2 ustawy o ptz.

Przepis art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a) stanowi, że finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (Przewozem o charakterze użyteczności publicznej, w rozumieniu ustawy o ptz, jest powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Zgodnie z art. 46 ust. 3 tej ustawy minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, wzór i sposób oznakowania środków transportu zbiorowego, którymi wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej,

uwzględniając konieczność ujednoczenia oznakowania środków transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i zapewnienia możliwości identyfikowania tych przewozów).

Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym - art. 52, ust. 1 ustawy o ptz.

Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty, o której mowa wyżej, nabywa operator, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.

Operatorem publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy o ptz jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie – art. 4, ust. 1 pkt 8).

Zgodnie z art. 25 ustawy o ptz, w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego określa się warunki wykonywania przez operatora przewozów, obowiązki operatora w tym m.in. zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz sposób, w jaki obliczana jest rekompensata.

Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prowadzi inną działalność gospodarczą, jest zobowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze – art. 4, ust. 1 pkt 9).

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest:

- gmina,
- związek międzygminny,
- powiat,
- związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny,
- związek metropolitalny,
- województwo,
- minister właściwy do spraw transportu.

Do zadań organizatora należy:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego (art. 15, ust.1) polega m.in. na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – art. 53, ust. 1 *ustawy o ptz*. Właściwy organizator weryfikuje wniosek oraz dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę do wypłacenia rekompensaty i w przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty i wypłaca przyznaną rekompensatę. W przypadku, gdy organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Marszałek Województwa – wniosek o dopłatę do marszałka województwa będzie składał bezpośrednio operator, z którym marszałek zawarł umowę. Marszałek województwa, po zweryfikowaniu wniosku będzie wypłacał rekompensatę.

Zasady przekazywania środków budżetowych pomiędzy Marszałkiem Województwa a Wojewodą na wypłatę rekompensaty dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego i operatorów uregulowane są na szczeblu danego województwa.

Zasady otrzymywania dopłat przez przewoźników sprawdziły się w praktyce i będą również obowiązywały po roku 2017 – w celu utrzymania zasilania miesięcznego operatorów na podstawie składanych rozliczeń miesięcznych, z zastrzeżeniem, że zasady sporządzania rozliczeń miesięcznych powinny być określone w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartej pomiędzy organizatorem a operatorem.

Tylko przewoźnicy świadczący przewozy na podstawie umowy zawartej z właściwym organizatorem publicznego transportu zbiorowego będą mieli obowiązek honorowania ulg przewozowych (niezależnie od tego czy jest to przewoźnik prywatny czy też samorządowy zakład budżetowy).

Środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora.

Reasumując, organizator publicznego transportu zbiorowego na danym terenie (jednostka samorządu terytorialnego) nie będzie obciążony kosztami wynikającymi ze stosowania ulg ustawowych przez operatorów wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Jednostki samorządu terytorialnego będą pokrywały z własnych środków poniesione koszty związane ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz utracone przychody w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione. Natomiast utracone przychody w związku ze stosowaniem **ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym będą pokrywane z budżetu państwa.**

Jednocześnie MliB uprzejmie informuje, że minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Niezależnie od powyższego, uprzejmie informuję, że do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wpływają liczne wystąpienia jednostek samorządów terytorialnych różnego szczebla dotyczące wątpliwości interpretacyjnych i organizacyjnych związanych z wejściem w życie nowych przepisów, a w konsekwencji wnioski o przedłużenie „vacatio legis” dla w/w przepisów *ustawy o ptz*.

Biorąc powyższe pod uwagę, w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa rozpoczęto konsultacje odnośnie ewentualnej nowelizacji *ustawy o ptz* w kierunku przesunięcia terminu wejścia w życie w/w przepisów.

Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Kazimierz Smolinski
Sekretarz Stanu