

Elżbieta Śreniawska

**INTERPELACJA
DO MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA
ZA POŚREDNICTWEM PRZEWODNICZĄCEGO SEJMIKU**

Na podstawie art. 23 ust 5-9 ustawy o samorządzie województwa składam poniższą interpelację.

Przedstawienie stanu faktycznego:

Sytuacja w publicznym transporcie pasażerskim jest dramatyczna, docierają do mnie przedstawiciele poszczególnych samorządów o podjęcie interwencji zmierzających do wdrożenia działań służących rozwiązaniu sytuacji. A takie możliwości obecnie mamy, albowiem Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13.) przewiduje, że Organizator może dokonać wyboru operatora w trzech trybach: ustawy z dnia 11 września 2019r. – Prawo zamówień publicznych lub ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na usługi lub tryb szczególny tj. art. 22ust.1, który określa, że Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w sytuacji gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1000000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300000 kilometrów rocznie albo

2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny (mamy PKS SA w Ostrowcu Świętokrzyskim , który mógłby pełnić taką rolę)

3)(...)

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów (...)

Tutaj Ustawodawca określa limity :

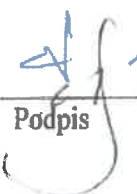
2. Jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa w ust.1 pkt1, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2000000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600000 kilometrów rocznie.

<2. Jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, progi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy mniejszej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.>

W ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych oraz przepisów powyższych oraz odbyły się dwa nabory na linie użyteczności publicznej mające służyć likwidacji tzw. białych plam uruchomione w Polsce pierwsze linie użyteczności publicznej, niestety wszystkie poza województwem świętokrzyskim.

Pytania:

1. Czy w takim razie w innych województwach obowiązują inne przepisy, aniżeli w naszym województwie?
2. Jak wygląda (statystycznie) uruchomienie ww linii na tle innych województw po obu naborach przeprowadzonych w II połowie br.
3. Czy prawdą jest, że powodem nie uruchomienia linii jest działanie lobby przewoźników prywatnych, którzy uważają, że wystąpi wówczas zagrożenie rentowności na liniach dotychczas przez nich obsługiwanych?
4. W jaki sposób departament transportu realizuje strategię rządu zakładającą przywrócenie nierentownych, zlikwidowanych połączeń autobusowych i jakie czynności prowadzone są obecnie w tym temacie?
5. Czy trwają prace nad uaktualnieniem planu transportowego województwa świętokrzyskiego?


Podpis

*Interpelacja dotyczy spraw o istotnym znaczeniu dla województwa. Interpelacja powinna zawierać krótkie przedstawienie stanu faktycznego będącego jej przedmiotem oraz wynikające z niej pytania (art. 23 ust. 6 ustawy o samorządzie województwa).



Kielce, 25 listopada 2019 r.

OK-I.0003.51.2019

Szanowna Pani

Elżbieta Śreniawska

Radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego

Dotyczy: interpelacji złożonej w dniu 13 listopada 2019 r. podczas sesji Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego.

W odpowiedzi na Pani interpelację złożoną w dniu 13 listopada 2019 r., dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na wstępie informuję, że kwestia ta była przedmiotem omawiania podczas Sesji Sejmiku Województwa w dn. 22 lipca br. i poprzedzających ją Komisjach podczas debaty na temat: „Obecnej sytuacji w zakresie transportu publicznego w naszym regionie, a także możliwych do podjęcia przez samorząd województwa działań zmierzających do zwiększenia jego dostępności i poprawy koordynacji” i bogatej korespondencji kierowanej do P. B. Latosińskiego oraz na życzenie adresata do wszystkich Radnych Sejmiku.

Do powyższej sprawy odniósł się również Członek Zarządu Województwa nadzorujący prace Departamentu Transportu i Komunikacji Pan Mariusz Gosek, w osobistej korespondencji elektronicznej skierowanej do Radnych Klubu PiS w dniu 19 listopada 2019 roku.

Pomijając zatem kwestie, które w sposób kompleksowy i szczegółowy były już przedmiotem wyjaśnień składanych uprzednio, poniżej przedkładam stanowisko Marszałka Województwa Świętokrzyskiego w zakresie problematyki zawartej w punktach 1-5 niniejszej interpelacji.

W odniesieniu do punktu 1 interpelacji w sprawie obowiązujących przepisów w województwie świętokrzyskim oraz innych województwach informuję, iż podstawą kształtowania transportu jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, określająca zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo - terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Tym samym jest to zbiór przepisów powszechnie obowiązujących.

Dalej jednak, na mocy przywołanej ustawy Marszałek Województwa Świętokrzyskiego zobowiązany został do opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”, obejmującego nowy system organizowania transportu kolejowego i drogowego, który w dniu 27.10.2014 roku uchwałą nr XLVIII/858/14 przyjął Sejmik Województwa Świętokrzyskiego – w tym przypadku dokument ten jest aktem prawa miejscowego.

O ile zatem ustawa o z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym wiąże wszystkich tak samo przepisami, o tyle plany transportowe opracowane przez Marszałków Województw są oczywiście różne i zapewne odmienna sytuacja każdego z samorządów.

Tym niemniej mając na uwadze kontekst Pani pytania informuję, że do 4 samorządów województw skierowane zostały zapytania w trybie dostępu do informacji publicznej, celem uzyskania danych o podstawach korzystania przez te samorzady ze wsparcia z funduszu rozwoju przewozów

autobusowych. Po uzyskaniu wszystkich odpowiedzi informacje te zostaną Pani przekazane do wiadomości niezwłocznie.

W zakresie punktu 2 interpelacji w sprawie uruchomienia linii na tle innych województw po obu naborach prowadzonych w II połowie br. informuję, że Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach nie dysponuje danymi w żądanym zakresie. Organem właściwym do udzielenia odpowiedzi na Pani pytanie jest Minister Infrastruktury, gdyż to urzędy wojewódzkie prowadziły nabory i zawierały umowy z organizatorami na dofinansowanie deficytowych linii użyteczności publicznej. Nigdzie na stronach oraz BIP w/w urzędów, jak i przywołanego ministerstwa nie ma również żadnych zestawień ani podsumowań, które mogłyby stanowić źródło informacji w tej sprawie.

Z zebranych przez Departament Transportu i Komunikacji tut. Urzędu materiałów wynika, że dotychczas 3 Samorządy Województw podpisały z Wojewodami umowy na dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, tj. Łódzkie, Małopolskie i Lubelskie, a w ostatnim naborze Pomorskie złożyło wnioszek o dofinansowanie, ale nie podpisało jeszcze umowy z Wojewodą Pomorskim.

Odnosząc się do punktu 3 interpelacji, w którym pyta Pani, czy prawdą jest, że powodem nie uruchomienia linii jest działanie lobby przewoźników prywatnych, którzy uważają, że wystąpi wówczas zagrożenie rentowności na liniach dotychczas przez nich obsługiwanych należy wskazać, że tak sformułowane pytanie jest jednocześnie zarzutem na brak bezstronności, obiektywizmu i transparentności funkcjonowania urzędu i podległych mi pracowników, co obliguje Panią do niezwłocznego zawiadomienia właściwych organów ścigania (Kodeks postępowania karnego „Art. 304. § 1. Każdy, dowiedziawszy się o popełnieniu przestępstwa ściganego z urzędu, ma społeczny obowiązek zawiadomić o tym prokuratora lub Policję. (..)”).

Z drugiej strony Pani zarzut nie znajduje racjonalnego wyjaśnienia wobec faktu, że w ramach ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, do 31 grudnia 2021 roku w myśl art. 22 ust. 1. w/w ustawy „Dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy”.

Skoro zatem ustawodawca ograniczył możliwość finansowania linii tylko do tych, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy, to komu miałyby zagrażać nowotworzone linie? Dalej, Samorząd Województwa nie dysponuje własnym przedsiębiorstwem komunikacyjnym, ani własnym taborem który umożliwiłby konkurowanie z istniejącymi przedsiębiorstwami - wobec tego oczywistym jest, że w sytuacji uruchamiania linii użyteczności publicznej musiałby wyłonić Operatora na rynku spośród istniejących firm przewozowych. Tym samym dla przewoźników otworzyłaby się możliwość pozyskania zlecenia, dodatkowych środków i zwiększenia ekspansji działania.

Odpowiadając na pytanie zawarte w 4 punkcie interpelacji w sprawie sposobu realizacji przez departament transportu strategii rządu zakładającej przywrócenie nierentownych, zlikwidowanych połączeń autobusowych oraz jakie czynności prowadzone są obecnie w tym przedmiocie informuję, że departamenty urzędu marszałkowskiego nie mają żadnej dobrowolności działania i są jedynie komórkami wykonawczymi – a więc narzędziem - wobec polityki Samorządu Województwa i decyzji Zarządu.

Jednocześnie informuję, że wychodząc naprzeciw możliwościom jakie niesie za sobą ustawa z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w dniu 16 sierpnia 2019 roku opublikowaliśmy w Dzienniku Urzędowym UE oraz na

stronach BIP tut. Urzędu ogłoszenie o którym mowa w art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

W zakresie pytania zawartego w 5 punkcie interpelacji dot. trwania prac nad uaktualnieniem planu transportowego województwa świętokrzyskiego należy wskazać, że prace nad ustawą determinującą kształt i wymagania wobec planów transportowych trwają nieprzerwanie w Ministerstwie Infrastruktury od listopada 2016 roku. Na dziś nie wiadomo, na ile procedowany dokument zostanie dalej jeszcze zmodyfikowany, i w jakim terminie poznamy ostateczny kształt ustawy.

Na stronie Rządowego Centrum Legislacji widnieje ostatnia opublikowana dziesiąta już wersja projektu ww. ustawy z dnia 1 marca 2019 r. (pod numerem w wykazie prac UD 126), która to jest w trakcie kolejnych zmian (zmiany z 22.03.2019).

Pomijając szereg aspektów wprowadzanych, bądź zmienianych, czy wycofywanych z brzmienia ustawy, kluczowe – w kontekście organizowania publicznego transportu zbiorowego – są elementy obligatoryjne niezbędne do ujęcia w planach transportowych. Ustawodawca, w projekcie ustawy z dnia 9.11.2018 roku, obowiązek określenia przez organizatorów w drodze uchwały potrzeb przewozowych przez gminy, powiaty i związki międzygminne, obejmujące wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń, z uwzględnieniem podziału na przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowane na podstawie zezwolenia wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej) i poddania ich w ocenę przez marszałków. Koncepcja ta jest podtrzymana w kolejnych projektach (z dnia 1.03.2019 i w wersji z dnia 22.03.2019), ale w/w projekty nie są obecnie w żaden sposób obecnie procedowane.

W Departamencie Transportu i Komunikacji tut. Urzędu prowadzone są na bieżąco czynności wspierające aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego” w niedalekim horyzoncie czasowym. To na czym obecnie skoncentrowana będzie ta praca, to niewątpliwie szczegółowy przebieg tras objętych użytecznością publiczną, ponowne rozpoczęcie procedury zawarcia porozumień z województwami ościennymi w zakresie transportu drogowego i dalsza współpraca z organizatorami w tym zakresie.

Należy wskazać, że wszystkie wnioski i uwagi dotyczące kształtowania się siatki połączeń komunikacyjnych powinny być przekazywane do właściwych podmiotów (gmina, powiat, marszałek) celem wykorzystania w bieżącej pracy. Brak przekazywania takich potrzeb społecznych powoduje, że nie ma możliwości ich uwzględnienia w bazach danych i umiejętnego wyjścia naprzeciw tym potrzebom i chociażby w trasowaniu połączeń na liniach użyteczności publicznej, do czego będziemy przystępować.

Nie ulega również wątpliwości, że podstawowym warunkiem powodzenia i gwarancją ułożenia rynku transportowego, jest równoczesne wywiązanie się z nałożonych przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym obowiązków przez wszystkich organizatorów, a nie tylko marszałka.


Andrzej Bętkowski
Województwa Świętokrzyskiego