

Kielce, dnia 12.11.2019 r.

Magdalena Zieleń  
Radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego

Pan Andrzej Bętkowski  
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego

Działając w imieniu własnym, jako Radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego kieruję do Pana Marszałka interpelację poniższej treści:

W związku z formułowaną obecnie nową Strategią Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego, po przeanalizowaniu zdefiniowanych wniosków z diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej województwa świętokrzyskiego, w tym szczególnie podkreślając zdefiniowane dla województwa w sferze przestrzennej i infrastrukturalnej, gospodarczej, środowiskowej i społecznej:

- mocne strony w tym: wysoka gęstość sieci drogowej, wysoki potencjał rozwoju turystyki,
- słabe strony w tym: niski poziom urbanizacji województwa, jeden z najniższych w skali kraju wskaźników aktywności zawodowej, niska aktywność społeczna i ekonomiczna ludności, nierównomierny dostęp terytorialny do usług społecznych w tym kulturalnych i zdrowotnych i starzejące się społeczeństwo – co skutkuje wzrostem wykluczenia społecznego,
- szanse jak: poprawa dostępności komunikacyjnej, rozwój polityki krajowej i UE ukierunkowany na rozwój transportu zbiorowego, wzmacniane dodatkowo przez zmienione w bieżącym roku regulacje prawne w zakresie finansowania z budżetu państwa przewozów o charakterze użyteczności publicznej – jako dodatkowa dźwignia finansowa dla samorządów dla wzmacniania ich potencjału,

**pragnę zwrócić uwagę Pana Marszałka oraz Radnych Sejmiku na rosnącą rolę znaczenia usług społecznych – publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej - i idącą w ślad za tym potrzebę wzmocnienia roli i potencjału województwa dla kształtowania sieci komunikacyjnej jak najbardziej użytecznej społecznie tj. gwarantującej efekty w postaci przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu oraz przeciwdziałania zjawisku obniżania się aktywności społecznej i ekonomicznej ludności poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej z najmniej zurbanizowanych obszarów regionu i w ślad za tym zwiększeniu dostępu do usług społecznych (*kulturalnych i zdrowotnych*) i aktywności gospodarczej (*wyższa dostępność miejsc pracy i ośrodków edukacji*).**

Stworzenie sieci połączeń autobusowych użyteczności publicznej – aby było również efektywne ekonomicznie - winno przebiegać w kilku kluczowych etapach:

1. Przedefiniowanie głównych szlaków transportowych w dłuższej perspektywie stanowiących trzon komunikacyjny dla rozwoju zintegrowanej sieci komunikacyjnej użyteczności publicznej łączącej różne formy transportu (kolejowy z drogowym uwzględniając fakt, że jedyna linia kolejowa województwa przebiega wyłącznie przez jego północną część) gwarantującej ludności również małych miast i wsi dostęp do większych ośrodków województwa w tym stolicy województwa

2. Wystąpienie do wojewody o dofinansowanie z budżetu państwa przewozów na tych szlakach
3. Wyłonienie operatorów – dla minimalizacji procesów formalnych (*procedury przetargowe*) i maksymalizacji sprawności procesów organizacji i nadzoru nad jakością i efektywnością realizowanych przewozów zasadnym, a nawet pożądanym byłoby wyłonienie własnej jednostki - podmiotu wewnętrznego, realizującego transport użyteczności publicznej na terenie województwa. Posiadanie własnego podmiotu wewnętrznego pozwoliłoby również na pozyskanie środków z RPO na nową perspektywę finansową, które równocześnie mogą tam zostać zabudżetowane tworząc dodatkową dźwignię finansową dla finansowania transportowych usług społecznych (*operatorzy wylaniani w drodze przetargu wkalkulują pełny koszt zakupu taboru w stawkę km zwiększając koszt realizowanej usługi*)
4. Zdefiniowanie sieci komunikacyjnej niższego szczebla – odgałęzień od głównych szlaków transportowych
5. Ponowne wystąpienie do wojewody o dofinansowanie z budżetu państwa przewozów na tych szlakach w kolejnym naborze

Paradoksalnie – pomimo jednej z najsłabszych pozycji naszego województwa w kraju pod względem gospodarczym, co koreluje bezpośrednio na potencjał rozwojowy regionu – nasze województwo nie korzysta z udostępnionych przez rząd instrumentów, choć inne województwa robią to z powodzeniem wykorzystując przedstawiony powyżej schemat.

Panie Marszałku, Panie i Panowie Radni obowiązująca od lipca bieżącego roku *Ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych użyteczności publicznej* w powiązaniu z *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym* daje narzędzie nie tylko służące likwidacji istniejących tzw. „białych plam komunikacyjnych” poprzez możliwość dofinansowania nowych i przywracania zlikwidowanych połączeń, ale nade wszystko daje szansę utrzymania istniejących jeszcze połączeń komunikacyjnych ze społecznego punktu widzenia niezbędnych, ale o przychodach nie pokrywających w pełni kosztów ich utrzymania.

W obecnym okresie na skutek wyczekującej postawy i braku konstruktywnych działań nasze Województwo traci 20 mln złotych, które nie wspomogą wydrenowanego przez ostatnie dziesięć lat na skutek braku systemowych rozwiązań w zakresie finansowania lokalnego i regionalnego transportu zbiorowego osób. Ogłoszony nabór wniosków *o dofinansowanie zadań w 2020 r. w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* na podstawie pisma Ministra Infrastruktury z dnia 6 listopada 2019r. wskazuje przeznaczoną dla województwa świętokrzyskiego kwotę 55 620 352,93 zł.

W trosce o maksymalne wykorzystanie środków, które przyczynią się do rozwoju województwa świętokrzyskiego, zwracam się do Pana Marszałka o zainicjowanie zdecydowanych działań celem skutecznego wykorzystania przedmiotowych środków w trybie przepisów epizodycznych *Ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych użyteczności publicznej* oraz *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* rekomendowanych do stosowania przez służby prawne Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

Ponadto, w powiązaniu z dokonanymi w tym samym resorcie rządowymi regulacjami prawnymi, Minister Infrastruktury wystąpił w marcu br z ofertą komunalizacji PKS w Ostrowcu Św. SA jako jednej z 6 i jedynej z naszego województwa pozostającej pod bezpośrednią kontrolą Ministerstwa spółki Skarbu Państwa posiadającej niezbędne zasoby majątkowe i ludzkie, jak też wypracowany przez wiele lat doświadczenia na rynku potencjał rynkowy i wizerunkowy, poza instrumentem finansowym (fundusz rozwoju przewozów autobusowych) udostępniając naszemu regionowi również narzędzie do jego wdrożenia, na co władze województwa, które m.in. reprezentują dotychczas pozostawały bierne. Przeniesienie na szczebel Marszałka praw właścicielskich przewoźnika dominującego na rynku świętokrzyskim m.in. pod względem wydanych przez Marszałka zezwoleń, przygotowanego do wykonywania zadań przewozowych o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu wojewódzkim pod względem posiadanych zasobów majątkowych i potencjału kadrowego, jak też spółki jedynej w województwie, która wciąż pozostaje w nadzorze Skarbu Państwa zagwarantuje samorządowi sprawne wykorzystanie i następnie rozliczenie środków uzyskanych przez Województwo z *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych użyteczności publicznej*, a zarazem zapewnienie sieci komunikacyjnej na terenie województwa, wpisującej się w potrzeby mieszkańców.

W związku z powyższym zwracam się do Pana Marszałka oraz do Państwa Radnych Sejmiku o niezwłoczne (*ze względu na ogłoszony w dniu 8.11.2019 r. termin naboru wniosków trwający od 13 do 29 listopada br*) rozpatrzenie wdrożenia wskazanego powyżej scenariusza działań prowadzącego do wzmocnienia potencjału naszego regionu, by tak istotna dla naszego regionu sfera usług publicznych – zbiorowego transportu publicznego - mogła być wzmocniona maksymalnie efektywnie ekonomicznie poprzez wykorzystanie środków budżetowych oraz sprawnie pod względem formalno-prawnym poprzez powierzenie realizacji zadań PKS w Ostrowcu Św. SA jako podmiotowi wewnętrznemu.

✶ paszaniuk  
E. Kluczek

Do wiadomości:

Radni Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego



Kielce, 25 listopada 2019 r.

OK-I.0003.47.2019

**Szanowna Pani**  
**Magdalena Zielen**  
**Radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego**

Odpowiadając na interpelację złożoną w dniu 13 listopada 2019 r., w sprawie zainicjowania zdecydowanych działań celem skutecznego wykorzystania środków w trybie przepisów epizodycznych ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym rekomendowanych do stosowania przez służby Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, uprzejmie informuję co następuje.

Podstawą kształtowania transportu jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: „ptz”), 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.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 5 „ptz”, Marszałek Województwa organizuje transport, m.in. na linii albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Na mocy z kolei art.11 ust. 1 tejże ustawy, w projekcie planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa, uwzględnia się wyłącznie ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Przywołana już powyżej ustawa „ptz”, ściśle określiła procedurę organizowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z obowiązującymi nadal przepisami, Organizator (Marszałek Województwa):

1. Opracowuje „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zwany dalej „planem”, w zakresie:
  - a. linii albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

- b. powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia miedzy województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.
2. Przedstawia sejmikowi województwa do uchwalenia projekt planu.
3. Uchwalony przez sejmik województwa plan, podaje do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie we właściwym dzienniku urzędowym.
4. Publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w określonym w planie trybie (zgodnym z ustawą), w terminie nie krótszym niż:
  - a) jeden rok;
  - b) sześć miesięcy - w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.
5. Zamieszcza ogłoszenie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie i na swojej stronie internetowej.
6. Dokonuje wyboru operatora w określonych – w planie – trybach.
7. Po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, Organizator zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wychodząc naprzeciw obowiązkom nałożonym ustawą „ptz”, w dniu 27.10.2014 roku uchwałą nr XLVIII/858/14 Sejmik Województwa Świętokrzyskiego przyjął „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”, obejmujący nowy system organizowania transportu kolejowego i drogowego.

Kluczowym przesłaniem Planu jest określenie podstawowych zasad funkcjonowania wojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego, str.4

Uchwalony przez Sejmik Województwa Plan zakłada, że Województwo Świętokrzyskie w ramach zadań nałożonych przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, będzie organizatorem przewozów pasażerskich:

- 1) w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych, na których obecnie prowadzony jest ruch pasażerski oraz na liniach powstałych w wyniku rozszerzenia oferty przewozowej,
- 2) w transporcie drogowym, obejmującym swym zasięgiem połączenia liniami komunikacyjnymi miasta Kielce (stolicy województwa) z miastami stanowiącymi siedzibę władz powiatowych z terenu województwa świętokrzyskiego a także na liniach planowanych do utworzenia w wyniku porozumień zawartych z marszałkami województw sąsiednich, określających ich przebieg oraz warunki organizacji, umożliwiających skomunikowanie województwa świętokrzyskiego z województwami ościennymi oraz połączenie sąsiednich miast powiatowych.

Jako generalną zasadę Planu przyjęto, że podstawę usług przewozowych objętych użytecznością publiczną stanowi system kolejowy, uzupełniony o połączenia autobusowe łączące Kielce ze stolicami powiatów.

Jednocześnie, w Ministerstwie Infrastruktury od listopada 2016 roku trwają nieprzerwanie prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które przesuwają wejście w życie kolejnych rozwiązań (organizowania publicznego transportu zbiorowego zgodnie z nowymi zasadami) od stycznia 2022 roku. Na dziś nie wiadomo, na ile procedowany dokument zostanie dalej jeszcze zmodyfikowany, i w jakim terminie poznamy ostateczny kształt ustawy.

Pomijając powyższe, dnia 11 marca br. w Rządowym Centrum Legislacji pojawił się projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, określającej zasady dofinansowania ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która ostatecznie weszła w życie już z dniem 18 lipca br.

Procedowanie ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zostało zakończone w ciągu 3 miesięcy od pojawienia się projektu tejże ustawy, podczas gdy procedowanie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym trwa nieprzerwanie od 2016 roku.

Przyjęte w ustawie z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej rozwiązania, będą mogły jednak znaleźć zastosowanie, po

spełnieniu wszystkich przesłanek wynikających z ustawy z dnia 16 grudnia 2011 roku o publicznym transporcie zbiorowym i opisanych powyżej. W części epizodycznej bowiem skrócone są przede wszystkim bowiem procedury obowiązujące w zakresie konkursów ogłaszanych przez Wojewodów na dofinansowanie linii użyteczności publicznej i wyższa kwota dopłaty do 1 wozokilometra, ale ustawodawca w żadnej mierze nie zwolnił organizatorów z obowiązków nałożonych ustawą „ptz”.

Potwierdzeniem tego jest sam wniosek o dofinansowanie w ramach funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dostępny na stronie Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego([https://ir.kielce.uw.gov.pl/ir/fundusz/15749\\_Wzor-wniosku-o-dofinansowanie.html](https://ir.kielce.uw.gov.pl/ir/fundusz/15749_Wzor-wniosku-o-dofinansowanie.html)), gdzie w punkcie 12) dotyczącym oświadczeń organizatora, znajduje się zapis, że cyt.: jednostka zobowiązuje się do realizacji zadania z zachowaniem przepisów określonych m.in.: w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (w załączeniu wzór wniosku).

Również w myśl art. 18 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wojewoda otrzymał kompetencje do kontroli cyt.: „zgodności umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym”.

Dalej, przywoływane przez Panią Radną kwoty dostępnych w 2019 roku środków Funduszu pekaesowego i przypisywanie odpowiedzialności za brak ich wykorzystania Samorządowi Województwa jest nieadekwatne do sytuacji prawnej – środki te nie przynależą bowiem Województwu Świętokrzyskiemu jako osobie prawnej, lecz są ograniczone terytorialnie do zasięgu tego województwa. Na mocy art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ustawodawca pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznał organizatorom w następującej kolejności:

- 1) gminom;
- 2) związkom międzygminnym;
- 3) związkom powiatowo-gminnym;
- 4) powiatom;
- 5) związkom powiatów;
- 6) województwom.

Nie polega również na prawdzie stwierdzenie, że inne województwa z powodzeniem korzystają z dostępnych środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej - dotychczas z wnioskami takimi wystąpiły 4 Samorzady Województw tj. Łódzkie, Małopolskie, Lubelskie i Pomorskie (to ostatnie złożyło wniosek o dofinansowanie w drugim naborze, ale nie podpisało jeszcze umowy z Wojewodą Pomorskim). Nadmieniam, że w przypadku pozostałych

województw identyfikowane są te same bariery prawne, które spowodowały brak możliwości korzystania ze wsparcia z w/w funduszu przez Województwo Świętokrzyskie. Również odwoływanie się do rekomendowanych rozwiązań do stosowania dla samorządów przez służby prawne Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury jest nieuprawnione – wytyczne którymi kierują się organizatorzy w procesie wnioskowania o środki Funduszu pekaesowego znalazły się jedynie w zbiorze pytań i odpowiedzi dostępnych na stronie internetowej w/w Ministerstwa.

Dalej, w tym samym zbiorze jako alternatywna podstawa do wnioskowania o środki w ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wskazywany jest art. 22 ust. 1 pkt. 4) ustawy „ptz”, który stanowi że „Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy: (...) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.”

Nie ulega wątpliwości, że mowa o zakłóceniu w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego” dotyczy odwołania do jakiejś istniejącej umowy, po drugie zaś mamy wskazany warunek „z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora”, i następny: o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego”. W tym zakresie przepisy krajowe „ptz” są bardziej restrykcyjne od przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które zostały implementowane do porządku krajowego właśnie ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Odmienne podejście i interpretowanie przepisów byłoby zatem w sprzeczności zarówno z przepisami krajowymi, jak i unijnymi. W punkcie 24) Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 widnieje zapis „W przypadku ryzyka zakłócenia w świadczeniu usług, właściwe organy powinny mieć prawo do wprowadzenia krótkoterminowych środków nadzwyczajnych do czasu udzielenia nowego zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie ze wszystkimi warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.”

W związku z powyższym wskazać należy, że Województwo Świętokrzyskie nie ma zawartych żadnych umów z Operatorami w transporcie drogowym, w związku z powyższym nie może być mowy o wypełnieniu warunków ustanowionych w przepisie.

Pragnę podkreślić, że prawidłowość i legalizm działania w każdym przypadku musi opierać się na rzetelnym i wnikliwym rozpoznaniu sytuacji prawnej, co bez wątpienia miało miejsce w przypadku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, a wszystkie te dokumenty były już uprzednio udostępnione Radnym Sejmiku – chociażby w ostatniej osobistej korespondencji



elektronicznej skierowanej do Radnych Klubu PiS w dniu 19 listopada 2019 roku przez Pana Mariusza Goska, Członka Zarządu Województwa.

Odnosząc się do propozycji przejęcia akcji spółki PKS Ostrowiec Świętokrzyski S.A. informuję, że w Departamencie Kontroli i Certyfikacji RPO nadal trwają prace związane z propozycją, a żadne decyzje w tym zakresie nie zostały jeszcze przez Zarząd Województwa podjęte. Poinformowany również zostałem o trudnej sytuacji finansowej PKS Ostrowiec Św., który w lutym br. złożył wniosek i uzyskał z Agencji Rozwoju Przemysłu pożyczkę w wysokości 4,12 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie działalności bieżącej, zapewnienie płynności finansowej w okresie restrukturyzacji, a także działania naprawcze w zakresie działalności przewozowej, usługowej, pracowniczej, majątkowej, itd. Kwestie te (przejęcie akcji) muszą być zatem przedmiotem pogłębionej analizy prawnej i finansowej.

W tym miejscu podsumowując, przywołać należy przyświecające jednostkom sektora finansów publicznych generalne zasady dotyczące wydatkowania środków publicznych – zgodnie z art. 44 ust. 3 pkt. 3 ustawy o finansach publicznych (Dz.U.2019.869 t.j.), wydatki publiczne powinny być dokonywane: 1) w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów, b) optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Naruszenie przepisów ustawy w tym zakresie skutkować mogłoby zarzutem naruszenia dyscypliny finansów publicznych przez Marszałka Województwa.

Na koniec pragnę dodać, 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. Powyższe będzie stanowiło podstawę do dalszego działania i w przyszłości wnioskowania o środki z Funduszu pekaesowego, pod warunkiem stwierdzenia deficytu na liniach użyteczności publicznej.

MARSZAŁEK  
Województwa Świętokrzyskiego  
Andrzej Białkowski

tel: 41 342 85 49  
fax: 41 344 52 65  
marszałek@szk.ik.bzte.pl  
ul. Władysława Kielec 3, 25-176 k+ c