



Kielce, 9 marca 2020 r.

GM-VI.0003.3.9.2020

**Pani**

**Elżbieta Śreniawska**

**Radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego**

Doceniam Pani troskę i nieustające zaangażowanie w sprawy związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa świętokrzyskiego. Kwestie te są dla mnie przedmiotem dużej troski i zmartwienia – szczególnie gdy ograniczenia prawne uniemożliwiają mi natychmiastowe reagowanie na identyfikowane potrzeby. Dokładamy jednak wraz z całym Zarządem Województwa starań nad optymalnym konstruowaniem rozkładu jazdy pociągów, dzięki czemu z roku na rok zyskujemy pasażerów w obsłudze regionalnych połączeń pasażerskich. Podejście nasze zagwarantowało możliwość wydłużenia połączeń kolejowych relacji Kielce-Busko-Zdrój poza okres wakacyjnej oferty, w tym jedno połączenie będzie wydłużeniem z Katowic, dzięki czemu oferta spełni charakter międzyregionalny i zapewni dowóz kuracjuszy do Uzdrowiska Busko-Zdrój.

Do niektórych kwestii poruszonych przez Panią w interpelacji z dnia 24 lutego 2020 roku odnosiłem się już wielokrotnie (odpowiedzi na interpelacje z 25.02.2019; 24.09.2019; 13.11.2019) i przedstawiana tam sytuacja nie mogła ulec zmianie ze względu na obowiązujące terminy procedowania zadań znajdujących oparcie w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym („ptz”).

Publiczny transport zbiorowy był również przedmiotem omawiania podczas sesji Sejmiku Województwa w dn. 22 lipca 2019 r. 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 Pana Bogdana Latosińskiego i na życzenie adresata do wszystkich Radnych Sejmiku.

Jak wynika z opinii prawnych sporządzonych przez podległe mi służby, zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy ptz, cyt.: *„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 bezpośrednio 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 po pierwsze jest w nim mowa o zakłóceniu w świadczeniu usług – z przyczyn zależnych jak i niezależnych od Operatora - bądź bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji. Biorąc pod uwagę konstrukcję przepisu należy uznać, że mowa w nim o sytuacji, w której w ramach odbywającego się już w rzeczywistości świadczenia usług dojdzie do zakłóceń bądź ryzyka ich wystąpienia.

Za takim rozumieniem przepisu przemawia posłużenie się przez ustawodawcę w tym przepisie pojęciem operatora (po wtóre), które to należy rozumieć, zgodnie z art. 4 ust.1 pkt 8 ustawy ptz jako: 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. Taka wykładania odpowiada również motywowi 24 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70: *„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.”*

Logicznym wydaje się zatem uznanie, że nowe zamówienie o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy ptz, musiałoby być poprzedzone starszym, podczas realizacji którego wystąpiło zakłócenie bądź bezpośrednio ryzyko wystąpienia takiego zakłócenia. Powyższego przepisu w naszej ocenie, w żaden sposób nie można utożsamiać z generalnym odstępstwem od wprowadzania gdzie i kiedy chce tego organizator nowych linii komunikacyjnych, bowiem dochodziłoby w praktyce do korzystania z rozwiązania art. 22 ust. 1 pkt 4 praktycznie bez żadnych ograniczeń, co stałoby w sprzeczności z założeniem konkurencyjności i przejrzystości działań organizatora przewidzianych zarówno w Rozp. 1370/2007, jak i ustawie ptz.

Po trzecie, organizator musi udowodnić, że nie mógł zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego – pojawienie się nowych przepisów które wspierają finansowanie kosztów obsługi publicznego transportu zbiorowego, zarówno w kontekście przedstawionych dwóch poprzedzających argumentacji, jak i samoistnej oceny tej części przepisu, nie może być uzasadnieniem dla dobrowolności działania organizatorów.

Samorząd Województwa Świętokrzyskiego nie ma wyłonionych żadnych Operatorów na liniach użyteczności publicznej w transporcie drogowym, zatem nie może korzystać z przepisu art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy ptz.

Definicja komunikacji zastępczej znajduje oparcie w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe cyt.: *„Jeżeli przed rozpoczęciem przewozu lub w czasie jego wykonywania zaistnieją okoliczności uniemożliwiające jego wykonanie zgodnie*

*z treścią umowy, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym podróżnych oraz zapewnić im bez dodatkowej opłaty przewóz do miejsca przeznaczenia przy użyciu własnych lub obcych środków transportowych (przewóz zastępczy).”*

Tym samym nie mogę przychylić się do Pani propozycji w zakresie uruchomienia autobusowej komunikacji zastępczej w innych kierunkach niż obecnie realizowane. Ta bowiem jest ściśle związana z ograniczeniami dostępności do linii kolejowych i realizowanymi przez zarządcę sieci pracami remontowymi/modernizacyjnymi, uniemożliwiającymi wykonywanie połączeń zgodnie z warunkami zawartej z Operatorem - Przewozy Regionalne sp. z o.o. (obecnie: POLREGIO sp. z o.o.) 9 grudnia 2015 roku umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego w okresie od dnia 13 grudnia 2015 r. do dnia 12 grudnia 2020 r. (umowa nr WZT.III.8060.60.2015). Dla przykładu, w związku z pracami modernizacyjnymi odcinka linii kolejowej nr 25 Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski w roku 2018 w/w Operator zrealizował 2 niepełne połączenia kolejowe bez autobusowej komunikacji zastępczej oraz odwołał 566 połączeń w całej relacji i 306 połączeń na odcinku trasy, do realizacji których została zapewniona autobusowa komunikacja zastępcza (średnio 2,4 KAZ w dobie).

Dalej, w związku z Pani pytaniami informuję:

**Ad. 1.** Mając na uwadze dostępne raporty z badań, dane statystyczne oraz opracowania związane z tematyką wyludniania się regionów, w tym dotyczące województwa świętokrzyskiego, wskazany przez Panią brak połączeń komunikacyjnych nie jest odnotowywany jako istotny czynnik sprawczy powodujący i przyspieszający procesy wyludniania się miast i wsi. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego, województwo świętokrzyskie cechuje jeden z najwyższych współczynników ubytku naturalnego, co w głównej mierze wpływa na niekorzystną zmianę mapy demograficznej naszego województwa. Na uwagę zasługują również uwarunkowania społeczne, tj. dobre miejsca pracy, możliwość rozwoju zawodowego, czy sprzyjające warunki do prowadzenia własnej działalności. To przede wszystkim ww. elementy przeciwdziałają w znaczącym stopniu postępującej degradacji województwa i są w stanie ograniczyć procesy migracyjne. Niemniej jednak Samorząd Województwa dokłada wszelkich starań, aby zgodnie z przewidzianymi prawem możliwościami, jak najlepiej realizować ambitną politykę prospołeczną rządu - także w kontekście likwidacji zaniedbań regionu w stanie infrastruktury gospodarczej, w tym i dostępności komunikacyjnej.

**Ad. 2.** Odpowiedź na Pani pytanie była już udzielona i nie straciła na aktualności (odpowiedź na interpelację z 13.11.2019 roku). Jednocześnie podkreślam, iż przyjęty w 2014 roku Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego jest zgodny z obowiązującą ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

**Ad. 3.** W związku z wynikami szacowania wartości zamówienia obejmującego badania w obszarze potrzeb przewozowych oraz potoków pasażerskich w transporcie drogowym, Zamawiający zmuszony był do rezygnacji z realizacji w/w. Uzyskiwane kwoty w szacowaniu wartości rynkowej zamówienia znacznie przewyższały środki zabezpieczone w budżecie Województwa na ten cel. Informuję jednocześnie, że powyższa informacja została przekazana

w dniu 9.10.2019 roku Przewodniczącemu Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego, w związku z zaplanowanym na listopad 2019 roku harmonogramem pracy komisji Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego.

**Ad.4.** W aktualnym rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 na odcinku Skarżysko Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski kursuje 30 pociągów POLREGIO, przy czym tylko 4 pary uruchamiane są w relacji Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko -Kamienna, pełniąc nie tylko funkcje dowozowe do pracy i szkoły, ale również uwarunkowane techniczną koniecznością wynikającą z optymalnego obiegowania taboru kolejowego, umożliwiającą realizację długich połączeń, m.in. przez Kielce do Krakowa, Częstochowy czy Katowic wskutek zlokalizowania na stacji Skarżysko-Kamienna głównego punktu utrzymania i napraw taboru kolejowego. Jest to jedyna stacja w województwie świętokrzyskim dostosowana do spełnienia wszystkich wymagań związanych z technologią systemu utrzymania pojazdów, regulowaną m.in. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych. Ze Skarżyska - Kamiennej rozpoczyna się proces konstruowania planów zestawienia, obiegów i obsługi składów pociągów na terenie województwa świętokrzyskiego.

W tym miejscu pragnę podkreślić, że potencjał przewozowy na linii 25 Skarżysko - Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski, niewątpliwie ulegnie zwiększeniu po zakończeniu trwającej od 1,5 roku modernizacji linii kolejowej i budowy nowych przystanków. Średni poziom zapelnienia pociągów na odcinku Skarżysko - Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski przedstawia poniższa tabela:

	październik 2015	październik 2019	Zmiana [%]
Liczba połączeń w dobie	.....	.....	.....
średnia liczba pasażerów w pociągu	.....	.....	.....
maksymalna liczba pasażerów	.....	.....	.....
średnia łączna liczba pasażerów w dobie	.....	.....	.....

*źródło: dane uzyskane od Operatora- Polregio sp. z o.o. (uwaga: powyższe dane stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i podlegają ochronie prawnej)*

Napełnienie w pociągach w 2019 roku byłoby zdecydowanie wyższe, gdyby nie trwająca modernizacja linii i konieczność uruchomienia zastępczej komunikacji autobusowej w miejsce 6 pociągów. W takich dniach jak piątki i niedziele, frekwencja w pociągach do Krakowa z Ostrowca Św., Starachowic i Skarżyska Kam. sięga 600 osób. Umożliwiając

w 2016 roku mieszkańcom w/w miast bezpośrednią podróż do Krakowa, już w pierwszym roku realizacji tych połączeń liczba podróżnych wzrosła z 854 tys. do 1,1 mln.

Regularnie, z usług kolei na badanym obszarze korzysta średnio 45 niepełnosprawnych podróżnych samodzielnie poruszających się na wózkach (lata 2016-2019). Dostosowanie wszystkich przystanków na odcinku Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski do obsługi osób o ograniczonych możliwościach ruchowych zdecydowanie podniesie oferowany mieszkańcom województwa świętokrzyskiego standard podróżowania, a przez to i życia. Podkreślić też należy, że wszystkie pojazdy przeznaczone do realizacji połączeń na linii Ostrowiec Św. – Skarżysko Kamienna, staraniami urzędu i spółki POLREGIO sp. z o.o. zostały wyposażone w specjalne urządzenia i liczniki energii umożliwiające obniżenie jej kosztów, poprzez zastosowane rozwiązanie zwrotu rekuperowanej w wyniku hamowania energii do sieci dystrybucji PKP Energetyka.

W przypadku transportu drogowego, linia komunikacyjna Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko Kamienna obsługiwana jest przez PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A. w ramach linii dalekobieżnych (komunikacji przyspieszonej i pospiesznej) i wydanych przez Marszałka Województwa zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, tj.

- Ostrowiec Świętokrzyski – Łódź przez Piotrków Trybunalski (1 para połączeń w dni wolne od pracy, niedziele i święta),
- Ostrowiec Świętokrzyski – Łódź przez Końskie (2 pary połączeń, w tym 1 para połączeń codziennie oprócz 1 I, pierwszego i drugiego dnia Świąt Wielkanocnych oraz 25 i 26 XII oraz 1 para połączeń od poniedziałku do soboty oprócz świąt),
- Kołobrzeg – Ostrowiec Świętokrzyski przez Kielce (1 para połączeń w okresie ferii letnich);
- Łeba – Ostrowiec Świętokrzyski przez Radom (1 para połączeń w lipcu i sierpniu w czwartki, piątki, soboty i niedziele).

Niewątpliwie, oferta połączeń autobusowych jest wynikiem bogatej siatki połączeń kolejowych (popyt kreuje podaż). Na terenie województwa począwszy od roku 2017 został wdrożony regularny cykl połączeń kolejowych w godzinach szczytowych oraz zwiększono pracę eksploatacyjną o blisko 500 tys. pockm, co znacznie zwiększyło atrakcyjność i zainteresowanie ofertą transportu kolejowego w województwie świętokrzyskim. W w/w okresie, liczba połączeń kolejowych na odcinku Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski wzrosła z 14 do 30 par w dobie, przy czym część relacji stanowi długie, bezpośrednie połączenia do Kielc i Krakowa Głównego. Podkreślić należy, że transport kolejowy stanowi jeden z najbezpieczniejszych, ekonomicznych, ekologicznych i efektywnych (ilość dostępnych miejsc) środków transportowych i jest szeroko wspierany przez polityki transportowe i pomocowe Unii Europejskiej.

**Ad. 5.** Oddział Kontroli Przewozów w Departamencie Infrastruktury, Transportu i Komunikacji (w 2019 r. Departament Transportu i Komunikacji) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego przeprowadził:

- a) 1209 kontroli wniosków o wypłatę dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych złożonych przez przedsiębiorców, z którymi Województwo Świętokrzyskie zawarło umowę w przedmiotowym zakresie;
- b) 226 kontroli z zakresie wykonywania krajowego drogowego przewozu osób zgodnie z zezwoleniem wydanym przez Marszałka. W 55 przypadkach stwierdzono naruszenia warunków określonych w zezwoleniu, co skutkowało wszczęciem postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia kary administracyjnej. W wyniku przeprowadzonych postępowań wydano 47 decyzji nakładających kary pieniężne, a w 8 przypadkach postępowania umorzono;
- c) 12 kontroli w firmie przedsiębiorcy w zakresie spełnienia przez przedsiębiorcę wykonującego przewozy drogowe osób wymogów stanowiących podstawę do udzielenia przez Marszałka Województwa zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym oraz przestrzeganie zapisów umowy określającej zakres oraz szczegółowe zasady przekazywania przewoźnikowi dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych. W trakcie kontroli w 2 przypadkach stwierdzono nieprawidłowości w zakresie sprzedaży biletów ulgowych, w związku z czym wezwano do zwrotu nienależnie pobranych dopłat wraz z odsetkami;
- d) 77 kontroli w zakresie spełniania obowiązku określonego art. 18 b ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowy, art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe oraz § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy w ramach zezwoleń wydanych przez Marszałka. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami w 41 przypadkach wezwano przewoźników do podjęcia działań naprawczych;
- e) 10 kontroli u Przewoźników z którymi zawarto umowę określającą zakres i szczegółowe zasady przekazywania przewoźnikowi dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych – kontrola w celu potwierdzenia spełniania wymogów określonych we wniosku. Nie stwierdzono nieprawidłowości skutkujących rozwiązaniem umowy;
- f) 9 kontroli z funkcjonariuszami Delegatury Świętokrzyskiego Urzędu Celno-Skarbowego. W 4 przypadkach stwierdzono naruszenia w zakresie ewidencjonowania sprzedaży biletów. Kierowcy każdorazowo zostali ukarani mandatem karnym przez funkcjonariusza UCS. W 1 przypadku nieprawidłowość stwierdzono w trakcie kontroli przewozu w ramach zezwolenia wydanego przez Marszałka, a tym samym wszczęto postępowanie w sprawie wydania decyzji administracyjnej. W pozostałych przypadkach wezwano przewoźników do podjęcia działań naprawczych.

**Ad. 6.** W 2019 r. odzyskano łączną kwotę 175 678,53 zł wraz z odsetkami w wysokości 36 289,28 zł, w tym 21 165,35 zł stanowiły bieżące i dobrowolne zwroty nienależnie pobranych dopłat przez przewoźników w 2019 r.

Jednocześnie zaznaczam, że w założeniach budżetowych na 2019 r. zaplanowano dochody tytułem zwrotu nienależnie pobranych dopłat na poziomie 470 000,00 zł i odsetki w wysokości 80 000,00 zł. Kwoty te były sumą dwóch pozwów złożonych w postępowaniu cywilnym przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego. Na koniec roku 2019 wykonanie wyniosło odpowiednio 154 513,18 zł i odsetki w wysokości 36 289,28 zł (kwoty zasądzone ostatecznie przez sąd powszechny).

Zaznaczam, że w rocznym budżecie Województwa po stronie dochodów nigdy nie planuje się zwrotów z tytułu kar pieniężnych oraz nienależnie pobranych dopłat, jeżeli nie były one wypłacane z bieżącej, rocznej dotacji.

Wnioskiem do Zarządu Województwa Świętokrzyskiego znak: TK-III.3026.17.2019 z dnia 10 grudnia 2019 r. dokonano stosownych zmian w budżecie, tym samym plan został zrealizowany w 100%. Nadmieniam, że w przypadku braku dobrowolnego zwrotu nienależnie pobranych dopłat lub wpłaty nałożonej kary administracyjnej podejmowane są niezwłocznie kroki mające na celu egzekucję należności.

Wierzę, że powyższe wyjaśnienia rozwieją wszystkie Pani wątpliwości związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego - te bowiem są wyłącznie uzależnione od możliwości formalno-prawnych i budżetowych.