

ZWIĄZEK POWIATOWO-GMINNY JAKO NARZĘDZIE INTEGRACJI SYSTEMU TRANSPORTU REGIONALNEGO NA OBSZARZE AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ I OBSZARÓW PRZYLEGŁYCH

Sesja Rady Miejskiej w Mosinie

Zbigniew Rusak – Główny Specjalista ds. Transportu
Publicznego

Poznań 5 sierpnia 2019 r.

Plan prezentacji

1. Zmiany w zakresie organizacji przewozów transportu publicznego, które miały obowiązywać po 1 stycznia 2017 roku.
2. Charakterystyka obszaru objętego działaniem związku.
3. Układ linii o zasięgu ponadpowiatowym na terenie gminy Mosina
4. Ramy organizacyjne działania związku oraz uwarunkowania występujące przy jego tworzeniu.
5. Harmonogram działań w zakresie organizacji przewozów o zasięgu ponadpowiatowym.

Zmiany w zakresie organizacji przewozów transportu publicznego, które miały obowiązywać po 1 stycznia 2017 roku.

Główne zmiany w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które miały wejść w życie po 1 stycznia 2017 r.

- Liberalizacja rynku przewozowego w wyniku wprowadzenia zaświadczeń potwierdzenia zgłoszenia przewozu, (**Art.30 ust.1, Art.79 ust 1. ustawy o ptz**)
- Sposób uzyskania refundacji ulg ustawowych z tytułu utraty przychodów, spowodowanej stosowaniem uprawnień pasażerów do ulg określonych ustawami. (**Art.50 ust.2a i Art.87 ust.1 ustawy o ptz**)

Zasady organizacji transportu publicznego po 1 stycznia 2017 roku

Termin obowiązywania przepisów	Do 31 grudnia 2016 roku		Od 1 stycznia 2017 r.	
Podmioty świadczące usługi przewozu osób w regularnym transporcie osób	Operatorzy	Przewoźnicy na podstawie ustawy o transporcie drogowym	Operatorzy	Przewoźnicy na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
Dokumenty uprawniające do świadczenia usług	Zaświadczenie	Zezwolenie	Zaświadczenie	Potwierdzenie zgłoszenia przewozu
Podstawa wydania dokumentów	Plan transportowy lub uchwała rady lub uchwała sejmiku	Analiza sytuacji rynkowej	Plan transportowy lub uchwała rady lub uchwała sejmiku	Zgłoszenie z potwierdzeniem zasad korzystania z przystanków i dworców
Finasowanie usług	Przychody z biletów + rekompensata lub zapłata za wkm	Przychody z biletów + refundacja ulg ustawowych ¹⁾	Przychody z biletów + rekompensata + refundacja ulg ustawowych ¹⁾	Tylko przychody z biletów

1) Nie dotyczy komunikacji miejskiej

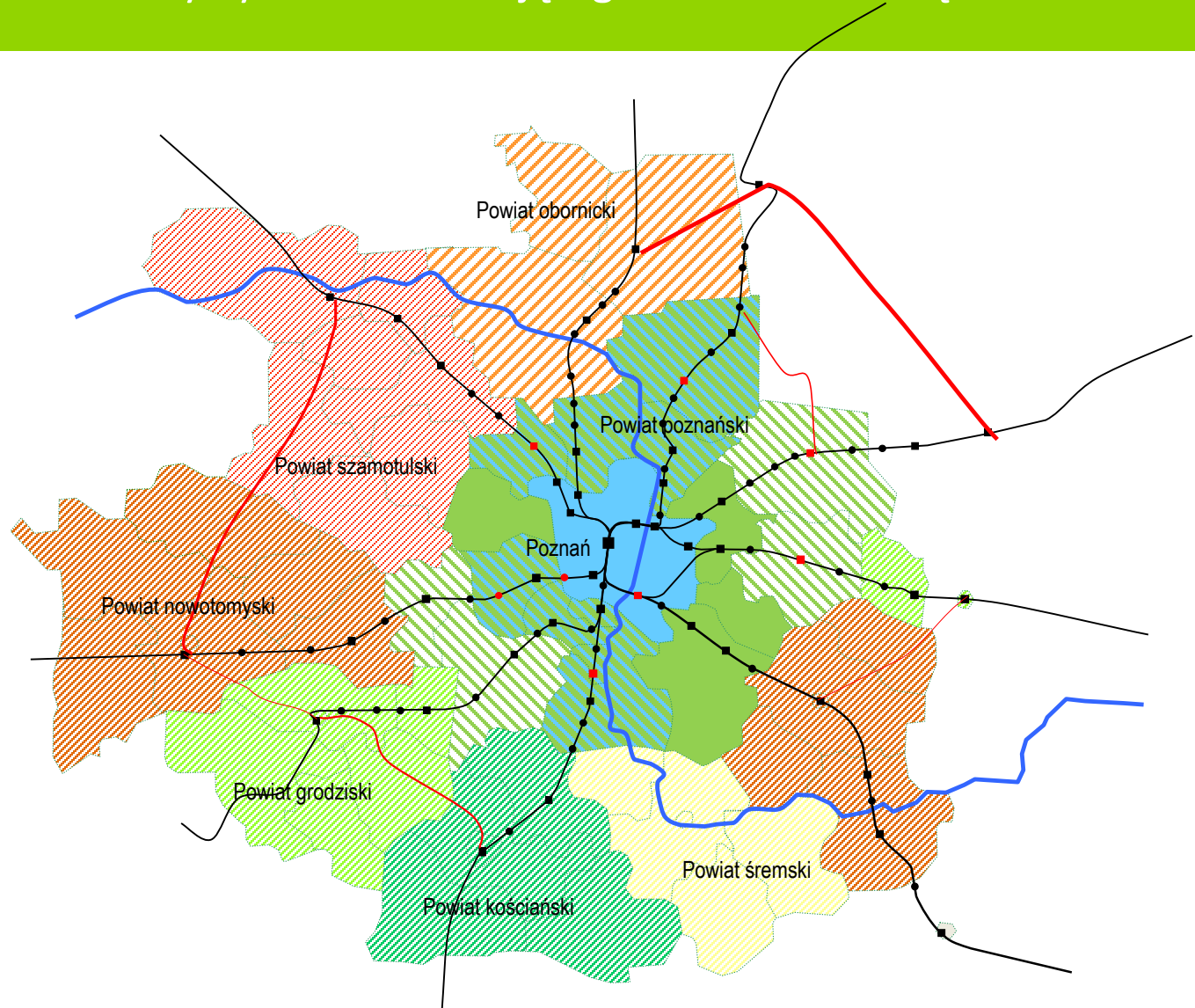
Zasady organizacji transportu publicznego po 1 stycznia 2017 roku

Termin obowiązywania przepisów	Do 31 grudnia 2016 roku		Od 1 stycznia 2017 r.	
	Warunki uzyskania refundacji ulg ustawowych	Podpisana umowa z Urzędem Marszałkowskim ¹⁾	Podpisana umowa z Urzędem Marszałkowskim	Rodzaj organizatora + linia wpisana w plan transportowy lub uchwałę rady
j.w.	Kasa fiskalna	Kasa fiskalna	Kasa fiskalna	Nie dotyczy
Podmiot występujący o wypłatę refundacji ulg ustawowych	Operator ¹⁾	Przewoźnik	Organizator ¹⁾	Nie dotyczy
Ustalenie cen za usługi przewozowe	Organizator lub operator	Przewoźnik	Organizator	Przewoźnik

1) Nie dotyczy komunikacji miejskiej

Charakterystyka obszaru objętego działaniem
przyszłego związku powiatowo-gminnego.

Charakterystyka obszaru objętego działaniem związku



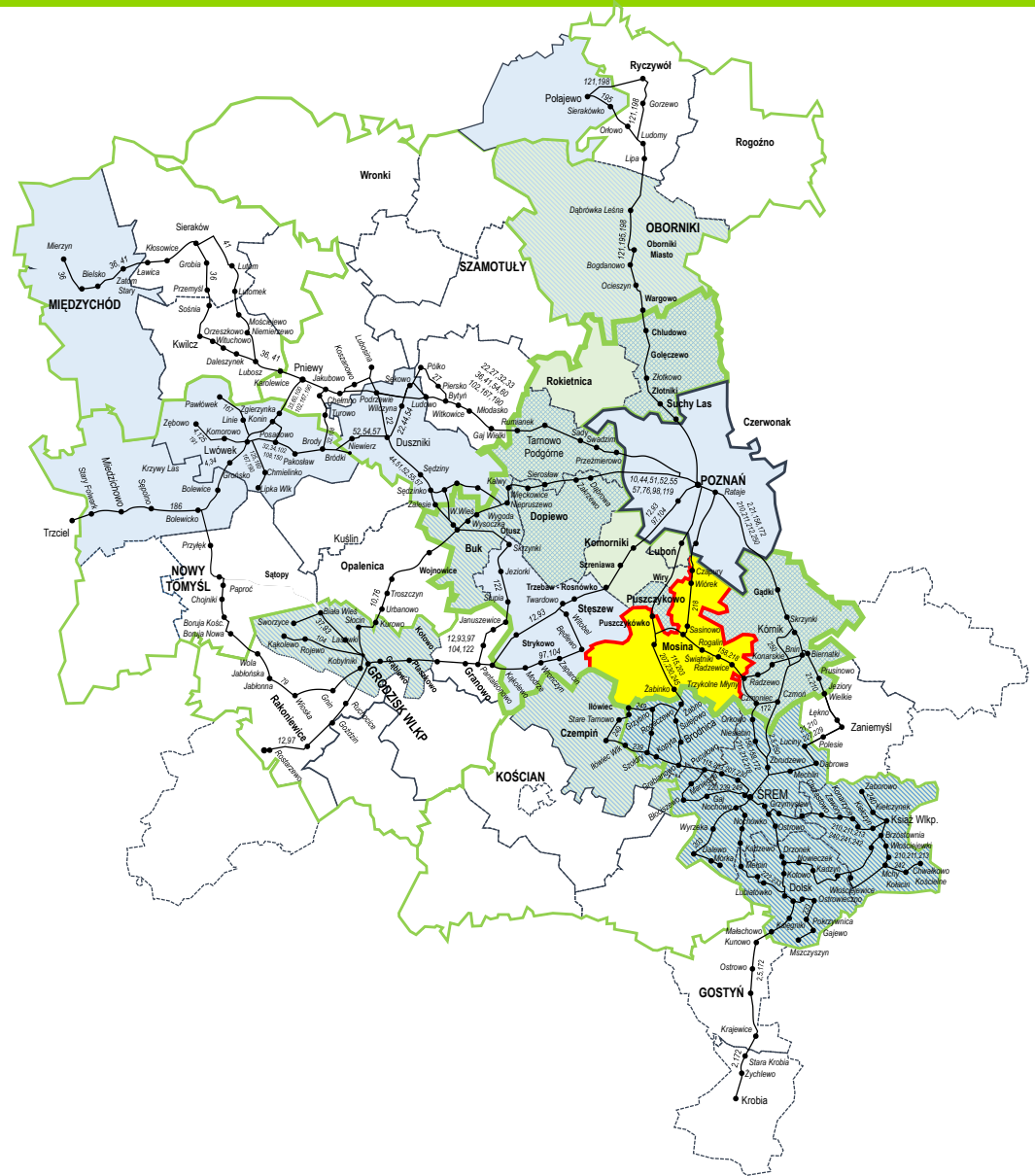
Charakterystyka obszaru objętego działaniem związku

Układ docelowy

- 2 powiaty (poznański, kościański)
- 18 gmin (Brodnica, Buk, Czempień, Dolsk, Dopiewo, Duszniki, Grodzisk Wlkp., Kórnik, Książ Wielkopolski, Lwówek, Miedzichowo, Międzychód, Mosina, Oborniki, Stęszew, Suchy Las, Śrem, Tarnowo Podgórne)
- Miasto Poznań

Okres przejściowy

Porozumienie międzypowiatowe Powiatu Poznańskiego z Powiatami Grodziskim, Kościańskim, Międzychodzkiem, Nowotomyskim, Obornickim, Szamotulskim, Śremskim przy pomocy finansowej gmin

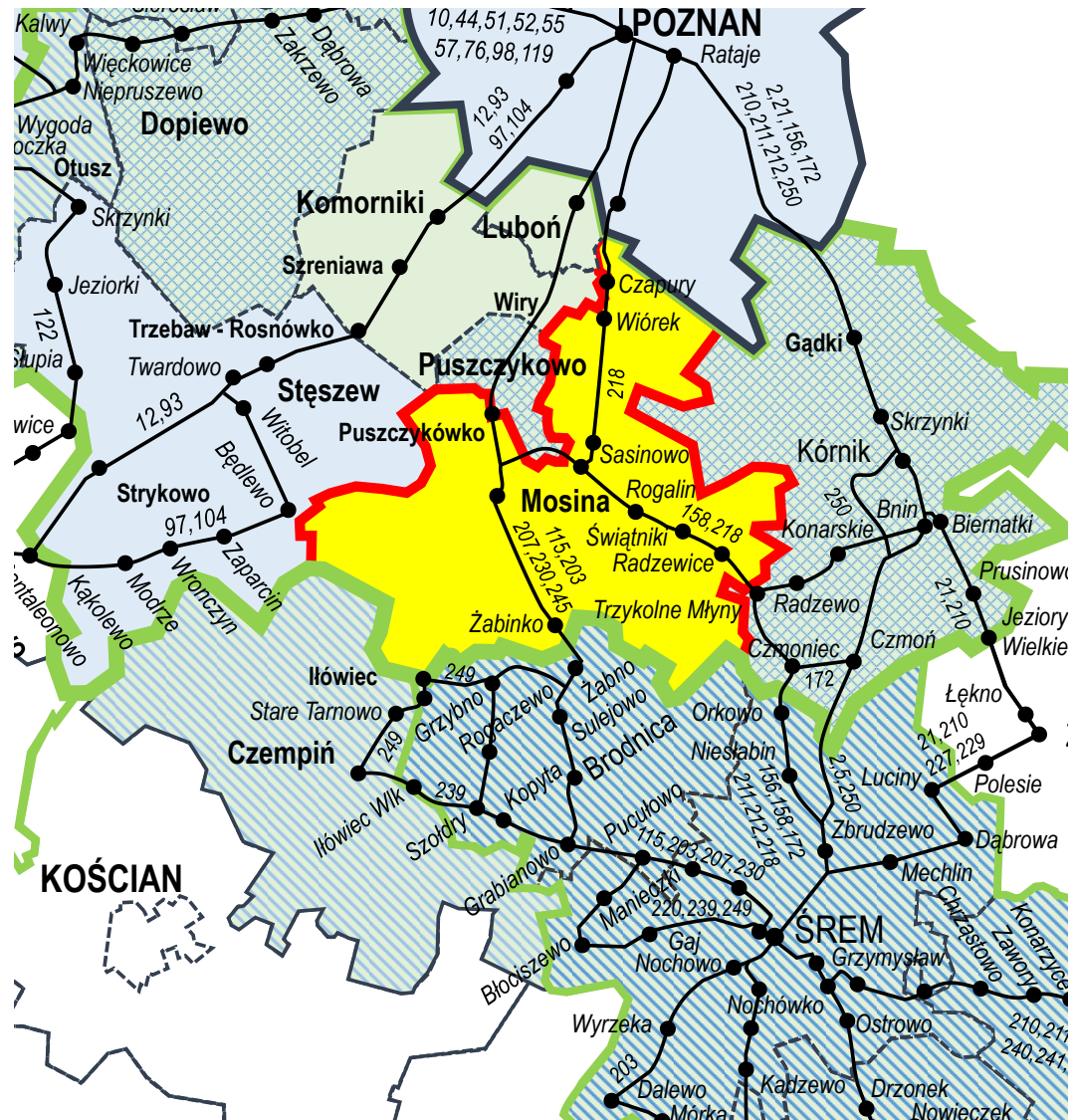


Układ linii komunikacyjnych o zasięgu ponadpowiatowym na terenie gminy Mosina

Linie komunikacyjne:

- 1) Poznań – Śrem i Śrem – Poznań przez Mosinę (115, 207);
- 2) Poznań – Śrem i Śrem – Poznań przez Rogalin (158);
- 3) Poznań – Śrem i Śrem – Poznań przez Czapury (218);
- 4) Śrem – Mosina i Mosina – Śrem (230);
- 5) Śrem – Czempień i Czempień – Śrem (249);

20 kursów na dobę



Ramy organizacyjne działania związku oraz uwarunkowania występujące przy jego tworzeniu.

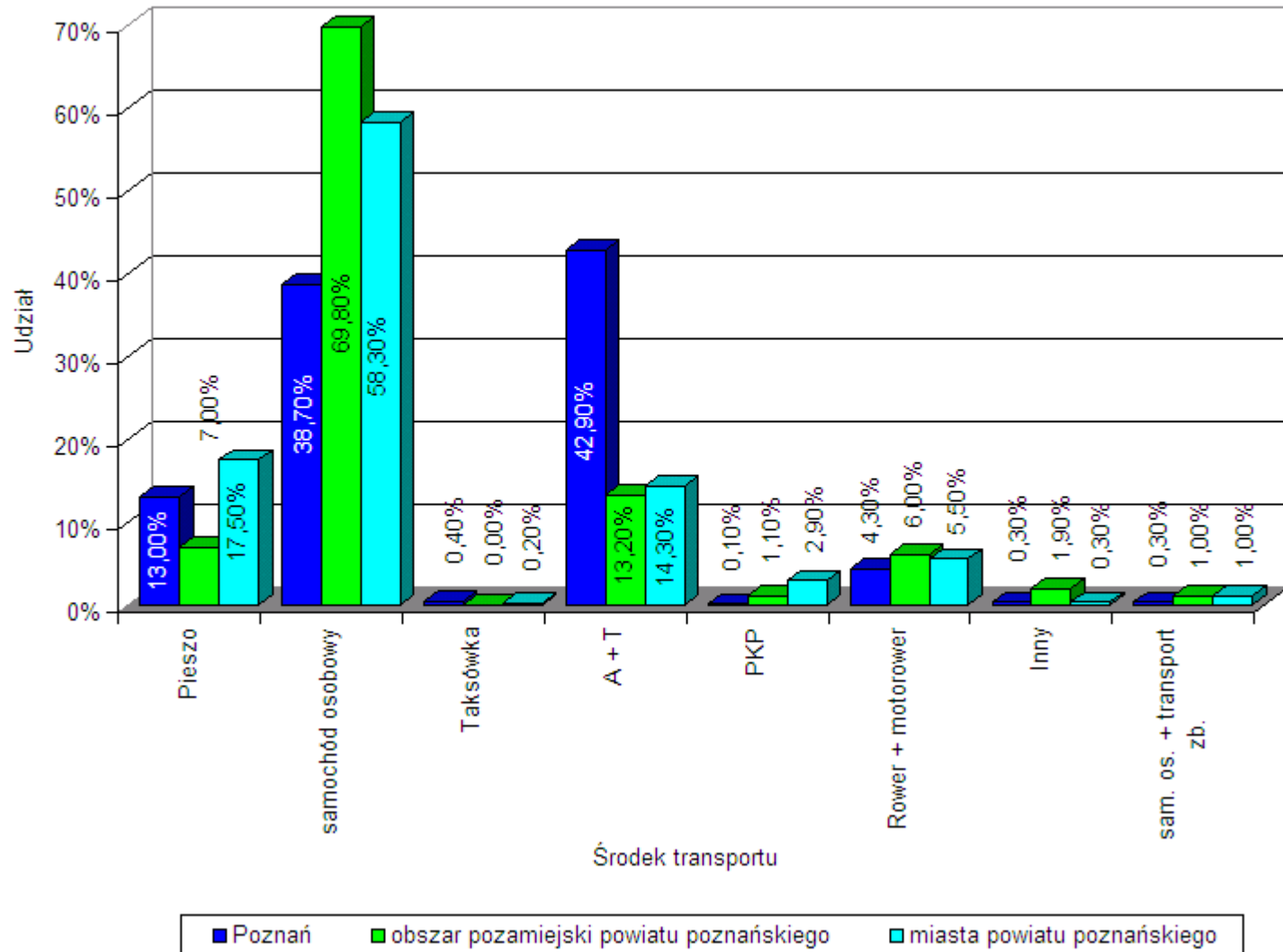
Ramy organizacyjne działania związku

1. Głównym celem Transportowego Związku Powiatowo-Gminnego jest :

- organizacja **szybkich i regularnych** połączeń autobusowych o charakterze międzypowiatowym, pomiędzy Poznaniem, a głównymi ośrodkami miejskimi powiatu poznańskiego i 10 powiatów okalających powiat poznański oraz pomiędzy ośrodkami miejskimi powiatów wchodzących w skład związku.
- zwiększenie udziału podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym oraz minimalizację wykluczenia społecznego osób nie posiadających dostępu do samochodu. Pośrednimi celami jest zmniejszenie natężenia ruchu na drogach dojazdowych do Poznania i pozostałych ośrodków miejskich (zmniejszenie emisji CO₂).

Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Podział zadań przewozowych w podróżach mieszkańców ogółem



Ramy organizacyjne działania związku

1. Głównym celem Związku Powiatowo-Gminnego jest :

- organizacja **szybkich i regularnych** połączeń autobusowych o charakterze międzypowiatowym, pomiędzy Poznaniem, a głównymi ośrodkami miejskimi powiatu poznańskiego i 7 powiatów okalających powiat poznański oraz pomiędzy ośrodkami miejskimi powiatów wchodzących w skład związku.
 - zwiększenie udziału podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym oraz minimalizację wykluczenia społecznego osób nie posiadających dostępu do samochodu. Pośrednimi celami jest zmniejszenie natężenia ruchu na drogach dojazdowych do Poznania i pozostałych ośrodków miejskich (zmniejszenie emisji CO₂).
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 powiatowych, wojewódzkich i krajowych, które gwarantują osiągnięcie jak najwyższej prędkości komunikacyjnej.
 4. Związek Powiatowo-Gminny ma być związkiem celowym, odpowiedzialnym za publiczny transport zbiorowy na liniach o charakterze międzymiastowym, z długimi odcinkami międzyprzystankowymi, wymagających innego taboru pod względem pojemności i komfortu (liczba miejsc siedzących) niż tabor miejski, zarządzany obecnie przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

Ramy organizacyjne działania związku

J.S.T. będące organizatorami publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej. (Art. 7. ustawy o ptz z dnia 16 grudnia 2010 r.)

gmina	a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, b) której powierzono zadanie 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;
związek międzygminny	na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
powiat	a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
związek powiatów	na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
związek powiatowo – gminny	na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo – gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo - gminny
Województwo	a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, b) 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 – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;

Ramy organizacyjne działania związku

5. Związek Powiatowo-Gminny powinien przejąć w ramach powierzenia zadania publicznego obsługę linii autobusowych o charakterze publicznym, wpisanych w Plan Transportowy Województwa Wielkopolskiego, których organizatorem miał być Marszałek Województwa Wielkopolskiego tj.
 - A07: Nowy Tomyśl – Pniewy – Wronki (12 kursów na dobę)
 - A17: Grodzisk Wlkp. – Kościan (8 kursów na dobę)
 - A23: Grodzisk Wlkp. – Nowy Tomyśl (4 kursy na dobę)
6. Związek Powiatowo-Gminny może przejąć także organizację linii o charakterze gminnym na obszarze gmin nie posiadających własnego operatora wewnętrznego, bądź nie powiązanych porozumieniem międzygminnym z inną gminą, która posiada własnego operatora, pod warunkiem wejścia takiej gminy w struktury związku oraz możliwości osiągnięcia efektu synergii poprzez łączenie linii o charakterze gminnym, z liniami o charakterze powiatowym bez istotnego wydłużenia czasu przejazdu tą linią.
7. Związek Powiatowo-Gminny musi być powiązany „unią biletową” z :
 - Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu,
 - Komunikacją Miejską w Obornikach Wlkp,
 - Poznańską Koleją Metropolitalną.
8. Wielkość wkładu własnego na utrzymanie linii autobusowych o charakterze publicznym na terenie działania związku (bez linii o charakterze miejskim) powinien być proporcjonalny do wielkości pracy przewozowej na terenie danej j.s.t.
9. 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.
10. Należy dążyć do takiej restrukturyzacji taboru, aby jego pojemność była optymalnie dostosowana do występujących potoków pasażerskich.

Ramy organizacyjne działania związku

- **operator publicznego transportu zbiorowego** - 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;
- **podmiot wewnętrzny** oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami; (Art. 2 j Rozporządzenia WE 1370/2007)

1. Zawiązanie związku pozwala na:

- 1) Stworzenie zintegrowanego systemu transportu drogowego, bazującego na szybkich połączeniach powiatów okalających Powiat Poznański z Miastem Poznaniem;
- 2) Utrzymanie refundacji ustawowych ulg i zwolnień (Po 1.I.2017 r. o refundację ulg ustawowych będzie mógł wystąpić jedynie organizator, a nie operatorzy i przewoźnicy; warunkiem otrzymania refundacji jest publiczny charakter linii transportu zbiorowego - musi być wpisana w plan transportowy lub w inny dokument uchwalony uchwałą Rady Powiatu; Gminom nie przysługuje refundacja ulg ustawowych; W skali związku jest to kwota 2.437.000 PLN, a więc 15,9% kosztów utrzymania linii);
- 3) Większy wpływ poszczególnych interesariuszy na kształtowanie ofert przewozowej na liniach wychodzących poza granice własnego powiatu;
- 4) Wprowadzenie zintegrowanej taryfy w skali całego związku;
- 5) Łatwiejszy proces wprowadzania taryfy zintegrowanej z koleją;
- 6) Większą elastyczność i szybszą reakcję w zamawianiu usług, dzięki posiadaniu operatora wewnętrznego, którego właścicielem ma być Związek Powiatowo-Gminny;
- 7) Zwolnienie poszczególnych j.s.t. z czynności wynikających z ustawy o ptz, za wyjątkiem inwestowania w infrastrukturę przystankową;
- 8) Zmniejszenie uzależnienia mieszkańców poszczególnych powiatów od samochodu, co jest zgodne z polityką UE i państwa;

2. Brak porozumienia w zakresie stworzenia związku :

- 1) Będzie grozić zamknięciem deficytowych linii autobusowych, międzyszczytowych, wieczornych oraz sobotnich i niedzielnych;
- 2) Uniemożliwi powiatom i gminom okalającym powiat poznański, współorganizowanie połączeń zapewniających dojazd do Poznania (poza liniami wpisanymi w PZRTP Województwa Wielkopolskiego);
- 3) Nie pozwoli na wykorzystanie zjawiska synergii, co spowoduje znacznie większe dopłaty do utrzymania istniejącego systemu połączeń na terenie poszczególnych powiatów;

Harmonogram działań w zakresie powołania Związku Powiatowo-Gminnego.

Ramowy harmonogram działań związanych z utworzeniem Regionalnego Związku Transportowego

- **X 2019** – podpisanie listu intencyjnego o przystąpieniu do Związku Powiatowo-Gminnego;
- **I 2020** – przedstawienie projektu Statutu wraz z projektem budżetu;
- **II-III 2020** – negocjacje w zakresie Statutu;
- **IV-V 2020** – przyjęcie uchwał i utworzenie Związku;
- **V-IX 2020** – przeprowadzenie procedur rejestracji Związku;
- **do X.2020** – opracowanie Planu Transportowego i poddanie go konsultacjom społecznym;
- **XI.2020** – przyjęcie Planu Transportowego;
- **XII. 2020** – zawarcie umowy z operatorem wewnętrznym;
- **1.I.2021** – uruchomienie regionalnych linii autobusowych o charakterze publicznym

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