

ANALIZA W ZAKRESIE MOŻLIWOŚCI POWOŁANIA KOORDYNATORA TRANSPORTOWEGO

DLA OBSZARU CZTERECH GMIN NADMORSKICH:
WOLINA, DZIWNOWA, MIĘDZYDROJÓW
I KAMIENIA POMORSKIEGO,

REALIZOWANA NA POTRZEBY PROJEKTU
„LAST MILE” – ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ
NA OBSZARZE OSTATNIEJ MILI
W REGIONACH TURYSTYCZNYCH

**Marcin
Gromadzki**

**Public
Transport
Consulting**



Międzyzdroje, 22 maja 2018 r.

WPROWADZENIE – IDEA PROJEKTU „LAST MILE – ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ NA OBSZARZE OSTATNIEJ MILI W REGIONACH TURYSTYCZNYCH”

Województwo Zachodniopomorskie – Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego – uczestniczy w projekcie „LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych”, który realizowany jest w ramach programu Interreg Europa.

Mobilność jest niezbędnym składnikiem ruchu turystycznego, silnie wpływającym na rozwój ekonomiczny, środowiskowy i społeczny danego obszaru.

Bez odpowiedniej infrastruktury i usług mobilności, proces rozwijania branży turystycznej staje się jednak na pewnym etapie nieefektywny.

WPROWADZENIE – SYSTEMY ELASTYCZNE W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

Jednym z celów projektu „LAST MILE” jest poszukiwanie rozwiązań dla zrównoważonego i elastycznego transportu w regionach turystycznych.

Systemy o elastycznej trasie i godzinach kursów mogą połączyć dwa rozbieżne oczekiwania wobec usług transportowych: stosunkowo niskie koszty funkcjonowania, regularne rozkłady jazdy i stałe trasy (cechy tradycyjnego lokalnego transportu publicznego) oraz wysoką dostępność, jakość i komfort ofert alternatywnych (taksówki i prywatne samochody).

Główną cechą elastycznych systemów transportowych jest ich działanie dopiero po wywołaniu, dzięki czemu można uniknąć pustych, nieefektywnych ekonomicznie przejazdów.

WPROWADZENIE – INSTYTUCJA ORGANIZATORA DETERMINANTĄ SPRAWNEGO ZARZĄDZANIA PRZEWOZAMI

W celu osiągnięcia odpowiedniej sprawności w zarządzaniu przewozami, wymagane jest utworzenie przez organizatora wyodrębnionej komórki organizacyjnej lub specjalnego podmiotu, zajmującego się całokształtem spraw publicznego transportu zbiorowego.

Niniejsze opracowanie przedstawia analizę możliwości powołania Koordynatora Transportowego dla obszaru czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Międzyzdrojów i Kamienia Pomorskiego oraz możliwych form jego działania.

Podstawowym zadaniem Koordynatora będzie organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie wymienionych gmin.

WPROWADZENIE – PROBLEM SEZONOWOŚCI POPYTU NA USŁUGI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA ANALIZOWANYM OBSZARZE

Gminy nadmorskie Dziwnów, Międzyzdroje, Kamień Pomorski i Wolin borykają się z problemami dostępności transportowej, wynikającymi z dużego ruchu sezonowego, do miejscowości atrakcyjnych turystycznie, słabej dostępności transportowej rozproszonej sieci osadniczej, szczególnie w okresie pozasezonowym, brakiem wewnętrznych połączeń obszaru gmin zwiększających atrakcyjność turystyczną terenów oddalonych od głównych akwenów wodnych.

WPROWADZENIE – ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje uwarunkowania organizacji publicznego transportu zbiorowego w obecnym stanie prawnym oraz w sytuacji po wdrożeniu planowanych zmian ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i przy uwzględnieniu zadań określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a także warunków, które musi wypełnić jednostka ubiegająca się o wsparcie środkami pomocowymi Unii Europejskiej w horyzoncie finansowania 2014-2020.

UWARUNKOWANIA PRAWNE WYKONYWANIA I FINANSOWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO (1)

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej to powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywana przez operatora w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspakajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Obowiązek zapewnienia transportu zbiorowego w wymiarze lokalnym ciąży na gminach oraz powiatach i należy do ich zadań własnych.

Podstawowym aktem prawnym regulującym problem finansowania publicznego transportu zbiorowego w Unii Europejskiej, jest Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (dalej: Rozporządzenie).

UWARUNKOWANIA PRAWNE WYKONYWANIA I FINANSOWANIA PRZEWOZÓW W RAMACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO (2)

Uzupełnieniem wymienionego przepisu jest Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Krajowym aktem prawnym regulującym kwestie związane z komunikacją zbiorową, jest natomiast wielokrotnie zmieniana (ostatnia zmiana 6 marca 2018 r.) ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku (dalej: ustawa o ptz).

Ustawa o ptz definiuje pojęcia przewozów: gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych, metropolitalnych, wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz komunikacji miejskiej – jako formy możliwych przewozów pasażerskich.

GMINNE, POWIATOWE I POWIATOWO-GMINNE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Gminne przewozy pasażerskie to przewozy wykonywane w granicach jednej gminy, albo tej gminy i gmin, które powierzyły danej gminie – poprzez zawarcie porozumienia komunalnego – organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie, w granicach tego powierzenia (z pewnymi wyłączeniami).

Powiatowe przewozy pasażerskie to przewozy w granicach co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice jednego powiatu (także z pewnymi wyłączeniami).

Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie to z kolei przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny.

POTENCJALNI ORGANIZATORZY PRZEWOZÓW DROGOWYCH W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA ANALIZOWANYM OBSZARZE

Przewozy międzygminne, nieprzekraczające granicy jednego powiatu, mogą być organizowane przez:

- powiat;
- gminę – której na mocy porozumienia międzygminnego;
- związek międzygminny – na jego obszarze;
- związek powiatowo-gminny – na obszarze powiatu;

a także związek powiatów, o ile zostanie utworzony – w przewozach powiatowych i międzypowiatowych związku.

INSTYTUCJA ORGANIZATORA PRZEWOZÓW

W gminnych przewozach pasażerskich – organizowanych przez gminę, w tym miejską, wiejską i miejsko-wiejską – formalnym organizatorem przewozów jest odpowiednio wójt, burmistrz, albo prezydent miasta.

W gminach miejsko-wiejskich: Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Wolin funkcję organizatora pełni Burmistrz.

W powiatowych przewozach pasażerskich, na trasach prowadzących przez obszar wielu gmin, ale w granicach jednego powiatu, organizatorem jest to Starosta Kamieński.

Funkcję organizatora w związkach:

- gmin;
 - powiatowo-gminnych;
 - powiatów,
- pełni Zarząd Związku.

MOŻLIWE FORMY ORGANIZACJI DROGOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA ANALIZOWANYM OBSZARZE

W obecnym stanie prawnym:

- gmina miejska lub miejsko-wiejska może zorganizować gminne przewozy pasażerskie jedynie w formie komunikacji miejskiej;
- gmina, która jako organizator zawarła porozumienie międzygminne może organizować jedynie komunikację miejską, jeśli jednym z uczestników tego porozumienia jest miasto albo miasto i gmina (gmina miejsko-wiejska);
- gmina miejska oraz miejsko-wiejska, z uwagi na wykonywanie przewozów w ramach komunikacji miejskiej, nie ma i nie będzie miała możliwości wystąpienia do urzędu marszałkowskiego z wnioskiem o dotację z tytułu honorowania ulg określonych ustawami – charakterystycznych dla komunikacji zwykłej w drogowych przewozach pasażerskich.

Ograniczenie powyższe dotyczy także związku międzygminnego, ale już nie związku powiatowo-gminnego.

MOŻLIWE FORMY KONTRAKTOWANIA OPERATORA DROGOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Zawarcie umowy organizatora z operatorem może się odbyć wyłącznie w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy o ptz:

- Prawa zamówień publicznych;
- ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- art. 22 ust. ustawy o ptz – poprzez bezpośrednie zawarcie umowy.

Dozwolone jest również świadczenie usług bez umowy – w formie zakładu budżetowego organizatora.

Rozpoczęcie procedury zawarcia umowy musi być jednak – w każdym przypadku – poprzedzone zamieszczeniem ogłoszenia informacyjnego, o którym mowa w art. 23 ustawy o ptz oraz art. 7 ust. 2 Rozporządzenia.

DODATKOWE OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z USTAWY O PTZ ORAZ Z USTAWY O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

Od 2021 r. gminy i powiaty liczące ponad 50 tys. mieszkańców, zlecające świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, mogą zawrzeć umowę wyłącznie z podmiotem, u którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego, spełnia obowiązujące dla kolejnych lat limity udziału autobusów zeroemisyjnych – określone w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Należy podkreślić, że autobusami zeroemisyjnymi nie są pojazdy zasilane gazem ani też hybrydowe.

Ustawa o ptz nakłada na niektórych organizatorów – w przypadku podjęcia się przez nich organizacji publicznego transportu zbiorowego – obowiązek opracowania planu transportowego.

O powstaniu tego obowiązku decyduje wyłącznie kryterium demograficzne.

ZOBOWIĄZANIE DO OPRACOWANIA PLANU TRANSPORTOWEGO W ZALEŻNOŚCI OD CHARAKTERU ORGANIZATORA I LICZBY MIESZKAŃCÓW

W obecnym stanie prawnym plan transportowy musi opracować m.in.:

- gmina – licząca co najmniej 50 tys. mieszkańców;
- gmina, która zawarła porozumienia z innymi gminami – jeśli obszar gmin objętych porozumieniem liczy co najmniej 80 tys. osób;
- związek międzygminny – obejmujący obszar zamieszkały przez co najmniej 80 tys. mieszkańców;
- powiat – liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców;
- powiat, który zawarł porozumienia z innymi powiatami – jeśli obszar powiatów objętych porozumieniem liczy co najmniej 120 tys. osób;
- związek powiatów – obejmujący obszar zamieszkały przez co najmniej 120 tys. mieszkańców;
- związek powiatowo-gminny – obejmujący obszar zamieszkały przez co najmniej 80 tys. mieszkańców.

ZAPISY PLANU TRANSPORTOWEGO DETERMINANTĄ ZAMÓWIENIA ORGANIZATORA

W przypadku obowiązku opracowania planu transportowego, przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą być realizowane tylko na liniach komunikacyjnych (albo sieci komunikacyjnej) ujętych w uchwalonym planie transportowym, w tym w jego załączniku graficznym (mapie).

Nie dotyczy to jednak planów transportowych dla miast (także miast i gmin), ponieważ dla komunikacji miejskiej załącznik graficzny nie jest wymagany.

Powiat kamieński (ani żadna z gmin na analizowanym obszarze), nie opracował planu transportowego.

Powiat (ani żadna z gmin) nie zamieścił także ogłoszenia informacyjnego o zamiarze udzielenie zamówienia.

UCHWAŁY RADY POWIATU I RAD GMIN OKREŚLAJĄCE SIECI KOMUNIKACYJNE W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Powiat kamieński określił uchwałą Rady Powiatu sieć komunikacyjną, na której przewidywane jest wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich.

Wśród wymienionych w uchwale linii nie ma jednak takiej, której trasa odpowiadałaby nawet w przybliżeniu przebiegowi projektowanej linii *Bus Nadmorski*.

Gminy: Dziwnów, Międzyzdroje, Kamień Pomorski i Wolin, przyjęły uchwałami swoich rad sieci komunikacyjne, na których zamierzają wykonywać gminne przewozy pasażerskie.

Linie te zawierają się swoimi trasami w granicach poszczególnych gmin.

UWARUNKOWANIA FINANSOWANIA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WYNIKAJĄCE Z OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW PRAWA (1)

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z art. 50 ustawy o ptz, polega na pobieraniu opłat za przewóz, przydzielaniu operatorowi rekompensaty oraz udostępnianiu operatorowi środków transportu.

Rekompensata może być przekazana z racji traconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych lub ustanowionych przez organizatora oraz poniesionych kosztów związanych z realizacją nierentownych przewozów.

Rekompensata jest wsparciem finansowym udzielanym przedsiębiorcy ze środków publicznych.

UWARUNKOWANIA FINANSOWANIA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WYNIKAJĄCE Z OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW PRAWA (2)

Zgodnie z art. 3 ust. 1 Rozporządzenia, w przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o przyznaniu wybranemu podmiotowi rekompensaty, niezależnie od jej charakteru, w zamian za świadczenie usług publicznych, musi zawrzeć z tym podmiotem umowę wykonawczą o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z obecnym stanem prawnym, od dnia 1 stycznia 2019 r., zmianie ulec ma sposób refundacji strat spowodowanych honorowaniem ulg ustawowych.

Prawo to ma utracić przewoźnik, zaś posiadać je ma wyłącznie operator, który zawrze z organizatorem stosowną umowę.

UWARUNKOWANIA FINANSOWANIA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WYNIKAJĄCE Z PROJEKTU NOWELIZACJI USTAWY O PTZ (1)

W dniu 23 lutego 2018 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa przekazał do Rządowego Centrum Legislacji – w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych – kompleksowy projekt zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, związanych m.in. ze zmianą sposobu refundacji ulg ustawowych.

Zgodnie z tym projektem, prawo do refundacji z tytułu honorowania ulg ustawowych przewoźnik będzie miał tylko w ramach połączeń międzywojewódzkich.

W pozostałych przewozach prawo to utrzyma wyłącznie operator, który o taką refundację będzie mógł wystąpić po podpisaniu umowy z organizatorem i po wystąpieniu organizatora o dotację do urzędu marszałkowskiego.

UWARUNKOWANIA FINANSOWANIA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WYNIKAJĄCE Z PROJEKTU NOWELIZACJI USTAWY O PTZ (2)

Przyjęcie zaproponowanej w projekcie nowelizacji ustawy definicji komunikacji miejskiej spowoduje, że uwarunkowania finansowania przewozów w gminach miejsko-wiejskich ulegną dość radykalnej zmianie.

Po wejściu w życie nowelizacji, przewozy organizowane przez miasto i gminę nie byłyby już bowiem komunikacją miejską i w rezultacie przysługiwałyby w nich refundacja z budżetu państwa kosztów udzielonych ulg ustawowych.

MOŻLIWE FORMY ORGANIZACJI LINII *BUS NADMORSKI* (1)

Linia *Bus Nadmorski* obsługiwana będzie pojazdami kursującymi na linii regularnej, może więc być wykonywana wyłącznie w formie:

- a) **publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej;**
- b) **publicznego transportu zbiorowego, niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej;**
- c) przewozu regularnego specjalnego dla określonej grupy osób, wykonywanego na podstawie zezwolenia lub zaświadczenia.

MOŻLIWE FORMY ORGANIZACJI LINII *BUS NADMORSKI* (2)

Przewozy regularne specjalne wymagają sporządzenia imiennej listy przewożonych osób, a więc ich zastosowanie dla linii *Bus Nadmorski* byłoby trudne, ale nie niemożliwe.

Typowe przewozy turystyczne są rodzajem przewozów okazjonalnych (obowiązkowo ta sama grupa osób na całej trasie) i nie wymagają zezwolenia.

W przewozach takich nie stosuje się ulg ustawowych – przewoźnicy nie korzystają więc z refundacji tych ulg z budżetu państwa.

MOŻLIWE FORMY ORGANIZACJI LINII BUS NADMORSKI (3)

Linia *Bus Nadmorski* powinna być więc w każdym z wariantów organizowana w ramach publicznego transportu zbiorowego, a od 1 stycznia 2019 r. – nawet użyteczności publicznej.

W związku z powyższym, linia *Bus Nadmorski* musi mieć wyznaczoną trasę, rozkład jazdy i przystanki (w tym na żądanie), na których będą się zatrzymywać obsługujące ją pojazdy.

W celu uzyskania pewności powrotu pasażera do miejsca startu po obejrzeniu atrakcji turystycznej, zasadne byłoby wprowadzenie systemu rezerwacji nie tylko na kursy w kierunku „tam”, ale i na kursy w kierunku powrotnym.

IDEA FUNKCJONOWANIA I ZADANIA Koordynatora Transportowego

Ideą powołania Koordynatora Transportowego (KT) jest objęcie spójną polityką transportową obszaru czterech gmin nadmorskich: Dziwnów, Międzyzdroje, Wolin i Kamień Pomorski.

Koordynator Transportowy, jako organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze co najmniej gmin objętych opracowaniem, wykonywałby wszystkie zadania gmin w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w tym także w zakresie dowozu dzieci do szkół.

Jednocześnie, KT wypełniałby dla obszaru gmin wszystkie zadania określone w przygotowywanych nowelizacjach ustawy o ptz oraz w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Zadaniem KT byłaby także współpraca z organizacjami turystycznymi i właścicielami obiektów turystycznych, w celu uwzględnienia ich oczekiwań w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

WARIANTY FUNKCJONOWANIA Koordynatora Transportowego (1)

W opracowaniu przedstawiono pięć wariantów funkcjonowania Koordynatora Transportowego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego:

- **1** – organizatorem wybrana gmina, która z pozostałymi zawarła porozumienia komunalne o powierzeniu zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego;
- **2** – nowopowołany związek międzygminny;
- **3** – nowopowołany związek powiatowo-gminny;
- **4** – Starosta Kamieński – przy jednoczesnej organizacji gminnych przewozów pasażerskich przez poszczególne gminy we własnym zakresie;
- **5** – Starosta Kamieński – organizujący powiatowe przewozy pasażerskie w zakresie rozszerzonym, tj. zapewniającym także pełną obsługę publicznym transportem zbiorowym określonych gmin powiatu, w tym np. przewozy szkolne.

WARIANTY FUNKCJONOWANIA KOORDYNATORA TRANSPORTOWEGO (2)

Funkcje Koordynatora Transportu jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w przedstawionych wariantach byłyby wykonywane:

- 1 – przez wyodrębnioną komórkę organizacyjną w wybranej gminie (referat);
- 2 – przez zarząd i pracowników związku międzygminnego;
- 3 – przez zarząd i pracowników związku powiatowo-gminnego;
- 4 – przez wyodrębnioną komórkę organizacyjną w Starostwie Powiatowym;
- 5 – przez wyodrębnioną komórkę organizacyjną w Starostwie Powiatowym, organizującą powiatowe przewozy pasażerskie w zakresie rozszerzonym.

PORÓWNANIE CECH POSZCZEGÓLNYCH WARIANTÓW (1)

Wyszczególnienie	Wariant/organizator				
	1	2	3	4	5
	wybrana Gmina	Związek Międzygminny	Związek Powiatowo-gminny	Starosta Kamieński	Starosta Kamieński
Obecny stan prawny					
Forma przewozów	komunikacja miejska		powiatowo-gminne	powiatowe	
Wykonawca obowiązków organizatora	referat	pracownicy związku		wydział/biuro	
Szybkość powołania	służb – bezzwłocznie zawarcie porozumień – 1-2 miesięcy	powołanie związku – kilka miesięcy		bezzwłocznie	służb – bezzwłocznie zawarcie porozumień – kilka miesięcy
Wpływy gmin na decyzje	pełny – gminy organizatora ograniczony – gmin powierzających	poprzez zgromadzenie związku		brak	poprzez porozumienia

PORÓWNANIE CECH POSZCZEGÓLNYCH WARIANTÓW (2)

Wyszczególnienie	Wariant/organizator				
	1	2	3	4	5
	wybrana Gmina	Związek Międzygminny	Związek Powiatowo-gminny	Starosta Kamiński	Starosta Kamiński
Obecny stan prawny – c.d.					
Plan transportowy	nie – jedynie ustalenie linii				
Ogłoszenie informacyjne	możliwe niezwłocznie	dopiero po utworzeniu związku		możliwe niezwłocznie	
Własny tabor/zaplecze	tak – zakład budżetowy własność gminy – udostępnione operatorom	tak – udostępnione operatorom		własność powiatu – udostępnione operatorom	
Zlecanie zadań	burmistrz	zarząd związku		starosta	
Ulgi ustawowe	ograniczone – tylko obowiązujące w komunikacji miejskiej		pełne – obowiązujące w komunikacji innej niż miejska		
Refundacja ulg ustawowych z budżetu państwa	niemożliwa		dostępna		

PORÓWNANIE CECH POSZCZEGÓLNYCH WARIANTÓW (3)

Wyszczególnienie	Wariant/organizator				
	1	2	3	4	5
	wybrana Gmina	Związek Międzygminny	Związek Powiatowo-gminny	Starosta Kamieński	Starosta Kamieński
Obecny stan prawny – c.d.					
Polityka cenowa /ceny maksymalne	burmistrz/ rada gminy- organizatora	zarząd /zgromadzenie związku		starosta/rada powiatu	
Pozyskiwanie i dysponowanie funduszami zewnętrznymi	w ramach gminy	tak		w ramach powiatu	
Finansowanie przewozów przez gminy	partycypacja	poprzez budżet związku		tylko powiat	partycypacja
Dowóz dzieci do szkół	do ustalenia	ujęty		gminy samodzielnie	ujęty
Wykorzystanie taboru linii <i>Bus Nadmorski</i> do innych przewozów w gminach	tak			nie	tak

PORÓWNANIE CECH POSZCZEGÓLNYCH WARIANTÓW (4)

Wyszczególnienie	Wariant/organizator				
	1	2	3	4	5
	wybrana Gmina	Związek Międzygminny	Związek Powiatowo-gminny	Starosta Kamieński	Starosta Kamieński
Zmiany po planowanej nowelizacji ustawy o ptz					
Forma przewozów	gminne		powiatowo-gminne	powiatowe	
Ulgi ustawowe	pełne – obowiązujące w komunikacji innej niż miejska				
Refundacja ulg ustawowych z budżetu państwa	dostępna				
Plan transportowy	wymagany – obejmujący wszystkie linie z podziałem na pakiety plus załącznik graficzny w terminie do 22.02.2019 r. wyznaczenie linii przewidywanych do obsługi pojazdami elektrycznymi i napędzanymi gazem ziemnym – wraz z terminem rozpoczęcia ich użytkowania				

PROPOZYCJA WYBORU WARIANTU FUNKCJONOWANIA Koordynatora Transportowego (1)

Podstawowym założeniem, przy wyborze wariantu, było zapewnienie obecnego funkcjonowania zakresu publicznego transportu zbiorowego, w tym utrzymanie dopłat z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a także zapewnienie możliwości uruchomienia linii *Bus Nadmorski* w taki sposób, aby tabor obsługujący tę linię mógł być wykorzystywany przez gminy do zaspokajania potrzeb ich mieszkańców i przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości skorzystania ze środków pomocowych przy jego zakupie.

W wyniku analizy wykluczono wariant 4 – z uwagi na niespełnienie powyższych założeń.

PROPOZYCJA WYBORU WARIANTU FUNKCJONOWANIA KOORDYNATORA TRANSPORTOWEGO (2)

Spośród pozostałych wariantów zarekomendowano:

- dla obecnego stanu prawnego wariant 2 – organizacja przewozów gminnych przez związek międzygminny;
- **w warunkach wprowadzenia planowanych zmian w ustawie ptz:**
 - wariant 5 – wyodrębniona komórka organizacyjna w Starostwie Powiatowym, w przypadku porozumienia gmin z powiatem kamieńskim;
 - wariant 2 – związek międzygminny, w przypadku braku takiego porozumienia.

INSTYTUCJA KOORDYNATORA TRANSPORTOWEGO (1)

Zarządzanie przewozami pasażerskimi o charakterze użyteczności publicznej w każdym z rekomendowanych wariantów dotyczy przewozów w dość znacznym wymiarze i nie może być prowadzone przez jedną osobę – w ramach referatu/wydziału o zasadniczo innych zadaniach.

W celu sprawnego prowadzenia procesu organizacji i zarządzania transportem publicznym, konieczne jest utworzenie wyodrębnionej komórki organizacyjnej lub specjalnego podmiotu.

Przewozy organizowane przez powiat lub związek powiatowo-gminny obejmować będą obszar zamieszkały przez niemal 50 tys. osób, a więc zespół zajmujących się tym zadaniem pracowników powinien być kilkusobowy.

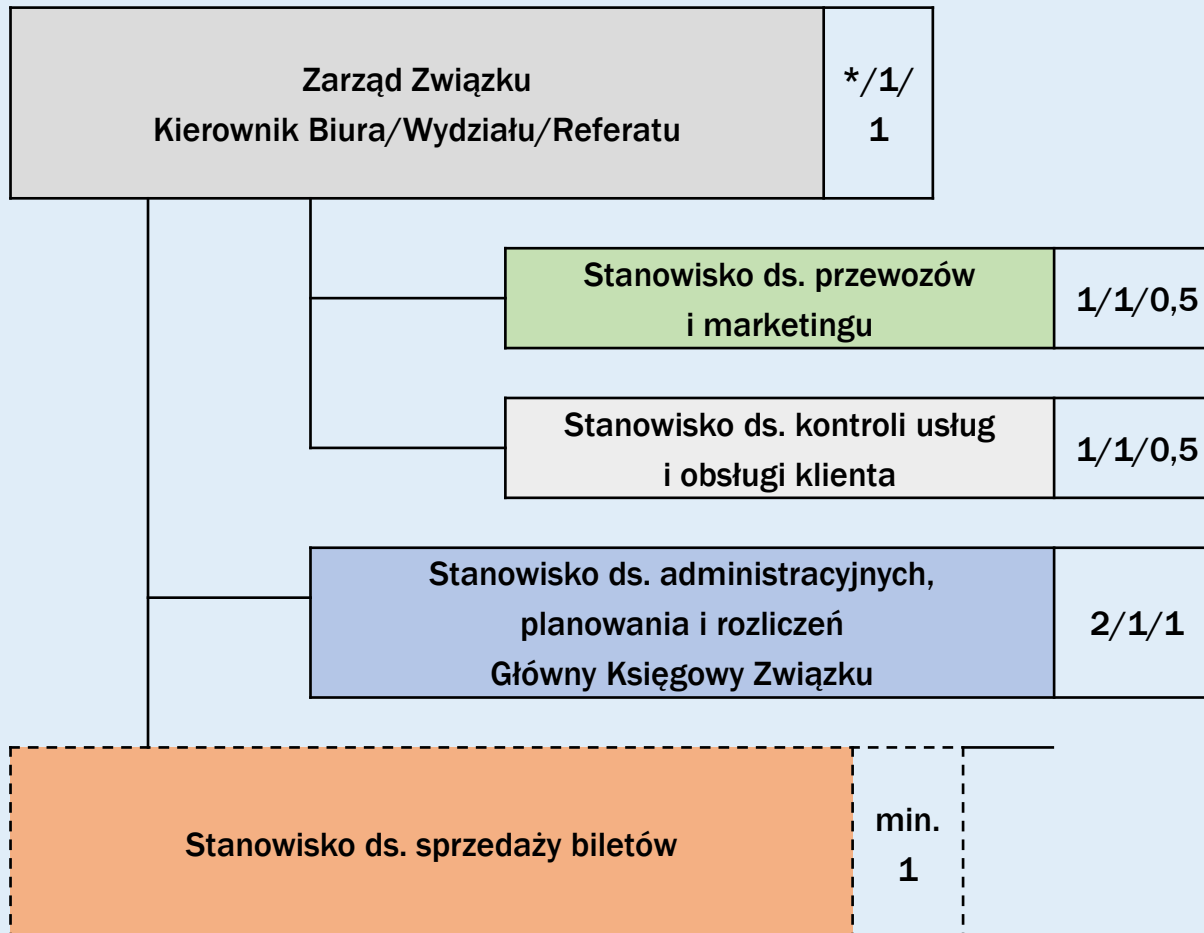
INSTYTUCJA KOORDYNATORA TRANSPORTOWEGO (2)

Skoncentrowanie niemal wszystkich funkcji organizatorskich w Związku lub w Referacie/Wydziale/Biurze Transportu Zbiorowego jest rozwiązaniem umożliwiającym efektywne kształtowanie oferty przewozowej oraz jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców – umożliwiającym osiągnięcie wysokiego standardu usług przewozowych.

W związku z koniecznością dążenia do minimalizacji zatrudnienia proponuje się, aby służby Związku obejmowały 5 etatów, Wydziału/Biura – 4 etaty, a Referat zaplanowany w wariantcie 1 – tylko 3 etaty.

PROPONOWANA STRUKTURA ORGANIZATORA

Ramowy schemat kadr organizatora Związku/Wydziału/Referatu



PODZIĘKOWANIE ZA UWAGĘ

Bardzo serdecznie dziękuję Państwu za uwagę.

Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

ul. Strzelców 1B/33, 81-586 Gdynia

tel. 601 61 75 18, 661 66 75 18, fax 58 740 54 44

[Zachęcam do odwiedzenia naszego profilu na Facebooku i polubienia nas.](#)