

Wadowice, dnia 19.01.2022 r.

## **Protokół z VII posiedzenia Konwentu Burmistrzów, Wójtów i Starosty Wadowickiego**

VII posiedzenie konwentu odbyło się w dniu 19 stycznia 2022 r. na sali sesyjnej w budynku Starostwa Powiatowego w Wadowicach przy ul. Mickiewicza 24b. Spotkanie rozpoczęło się o godz. 12.30. Wzięli w nim udział reprezentanci władz samorządowych z terenu Powiatu Wadowickiego oraz zaproszeni goście. Lista obecności stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

Spotkanie otworzył **Starosta Wadowicki Eugeniusz Kurdas**, który podziękował gościom za przybycie na spotkanie i nakreślił jego główny temat: organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu wadowickiego. Następnie poprosił **Pawła Obrzuta, Zastępcę Dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego**, aby przybliżył zebranych, na jakim etapie są kwestie związane z procedowaniem ustawy o transporcie zbiorowym.

**Paweł Obrzut** mówił o działaniach władz województwa dotyczących kompleksowych badań ruchu w województwie małopolskim. Niestety, plany związane z przygotowaniem tego projektu pokrzyżowała pandemia. Urzędnicy musieli diametralnie zmienić podejście i zastosować inne rozwiązania, używane do planowania i prognozowania ruchu. Zamiast przeprowadzenia kompleksowych badań polegających na wywiadach w gospodarstwach domowych, skorzystano z danych pozyskanych z logowań do sieci komórkowych. Na tej podstawie dokonano aktualizacji modeli ruchu, który będzie wykorzystywany do kwestii związanych z planowaniem transportu na terenie województwa małopolskiego. Obecnie władze województwa przygotowują tzw. regionalny plan transportowy. To dokument, który warunkowo spełnia wymogi czwartej osi regionalnego planu operacyjnego nowej perspektywy unijnej. Czym innym jest plan transportowy, który wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. To dokument określający zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego. W grudniu 2020 r. została zmieniona ustawa o transporcie kolejowym, która wprowadza też zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Wskazuje, że w momencie ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw transportu nowego planu transportowego na obszarze całego kraju samorząd województwa będzie zobowiązany w określonym terminie do zaktualizowania swojego planu transportowego. Taka aktualizacja będzie robiona

w Małopolsce w tym roku. **Paweł Obrzut** mówił o transporcie kolejowym na terenie powiatu wadowickiego, przez który przebiega linia kolejowa nr 97 od Skawiny przez Kalwarię Zebrzydowską do Zakopanego, linia nr 117 z Kalwarii Zebrzydowskiej przez Wadowice do Bielska-Białej i linia nr 94 - z Krakowa do Oświęcimia przez Skawinę. Jej fragment został włączony do systemu szybkiej kolei aglomeracyjnej. Od połowy grudnia ubiegłego roku spółka Koleje Polskie uruchomiła dodatkowe pociągi, które kursują co godzinę, i na razie obsługują odcinek między Skawiną a Krakowem. Z uwagi na prowadzone prace modernizacyjne nie można wjechać do stacji Kraków Główny. Dojeżdżają tu tylko niektóre pociągi i to nie w tych godzinach, w których istnieją największe potrzeby transportowe. Pozostałe kończą bieg na stacji Kraków Podgórze, gdzie pasażerowie mogą się przesiadać na komunikację miejską i na podstawie jednego biletu dotrzeć do Krakowa Głównego. Województwo małopolskie jest zainteresowane dalszym rozwojem połączeń i wydłużeniem ich w kierunku Oświęcimia. Przeszkodą w realizacji tych planów są finanse. Na przestrzeni ostatnich kilku lat województwo dopłacało do transportu kolejowego 70 mln zł, obecnie jest to prawie 200 mln zł.

Na linii nr 117 kursuje sześć pociągów bezpośrednich relacji Kraków Bielsko-Biała i po jednej parze pociągów Kraków – Wadowice, Wadowice – Bielsko-Biała. Na linii nr 97 jeżdżą cztery pociągi relacji Kraków-Zakopane, trzy pary pociągów relacji Kraków-Sucha Beskidzka, jeden do Kalwarii Zebrzydowskiej i jeden z Krakowa do Żywca. Są to pociągi dedykowane przede wszystkim studentom, którzy studiują w Krakowie i kursują w piątki z Krakowa do Żywca i w niedzielę z Żywca do Krakowa. Na tej linii kursuje też jeden pociąg sezonowy Kolei Małopolskich w czasie wzmożonego ruchu turystycznego. Oprócz transportu kolejowego województwo małopolskie podejmuje działania mające na celu rozwój transportu drogowego o charakterze publicznym.

Punktem zwrotnym, jeśli chodzi o rozwój transportu drogowego było wejście w życie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Od początku województwo małopolskie korzysta ze środków, które można w ramach tej ustawy pozyskać. Dofinansowanie jest wysokie i niewiele trzeba dołożyć, żeby linię uruchomić. Obecnie na terenie powiatu wadowickiego uruchomiono jedną linię użyteczności publicznej, relacji Spytkowice – Czernichów – Liszki – Kraków. Są to cztery kursy codziennie. Od kwietnia planowane jest uruchomienie dziesięciu kursów w dni robocze i pięciu w dni wolne. W pierwszym kwartale tego roku planowane jest uruchomienie drugiej



linii, relacji Andrychów – Zator – Smolice – Spytkowice. Będzie to osiem kursów w dni robocze. Jeśli zostaną środki, to w dalszej kolejności powstanie linia Zator – Spytkowice – Kamień – Alwernia – Trzebinia. Linie ustalane są tak, aby skomunikować je z transportem kolejowym.

W grudniu ubiegłego roku odcinek między Krakowem, Trzebiną i Oświęcimiem został włączony do systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Aglomeracji Krakowskiej, który obsługuje spółka Koleje Małopolskie. Uruchamiane linie autobusowe mają na celu zapewnienie mieszkańcom dojazdu do przystanków kolejowych. Takie rozwiązanie się sprawdza: pociągi szczególnie w godzinach szczytów komunikacyjnych mają bardzo duże obłożenie. Są sygnały od pasażerów, że na niektórych kursach przydałoby się zwiększyć liczbę taboru. Niestety nie zawsze jest to możliwe, bo sam zakup taboru jest bardzo dużym kosztem.

**Paweł Obrzut** zwrócił uwagę, że póki co nie ma informacji na temat nowej ustawy o transporcie zbiorowym. Województwo małopolskie zawiera z przewoźnikami umowy nie dłużej niż na rok, gdyż tak przyznawane są dopłaty. Dyrektor powiedział, że jest bardzo ciekawy, w którą stronę pójdą zmiany w przepisach, bo w ciągu kilku lat przedstawiano różne projekty nowej ustawy.

**Wójt Gminy Brzeźnica Bogusław Antos** zapytał, dlaczego Andrychów – Zator – Smolice – Spytkowice została poprowadzona do Spytkowic, a nie do Brzeźnicy.

**Paweł Obrzut** odpowiedział, że na ten moment uruchamiane linie autobusowe mają być skomunikowane z linią kolejową kursującą pomiędzy Trzebiną a Krakowem. W ubiegłym roku władze województwa liczyły na to, że uda się uruchomić połączenia na linii kolejowej nr 94 i toby diametralnie zmieniło komunikację w tym regionie. Na ten moment nie udało się tak spiąć budżetu, żeby te dodatkowe połączenia uruchomić, ale może w trakcie roku uda się pozyskać jakieś środki na ten cel. To są linie, które mają za zadanie obsługiwać rejony wykluczone komunikacyjnie. Więc też nie mogą dublować przewozów realizowanych przez przewoźników prywatnych, tylko szukać korytarzy nieobsługiwanych transportem zbiorowym.

**Bogusław Antos** wyraził zdziwienie, że jest w planach trasa Andrychów – Zator do Spytkowic i zostawiono jedną gminę w powiecie wadowickim która nie ma połączeń z Zatorem.

**Dyrektor Obrzut** powiedział, że wszelkie sugestie i uwagi co do modyfikacji przebiegów tych linii można kierować do województwa. Możliwość wprowadzenia zmian będzie możliwa przy kolejnym naborze wniosków o dofinansowanie.

**Bogusław Antos** wyraził ubolewanie, że gmina Brzeźnica nie miała wcześniej informacji o opracowywaniu tak ważnej trasy, jak trasa z Brzeźnicy w kierunku Andrychowa.

**Wójt Gminy Mucharz Renata Galara** pytała o połączenia w kierunku Suchej Beskidzkiej. **Dyrektor Obrzut** przyznał, że jeśli chodzi o połączenia relacji Wadowice – Sucha Beskidzka, to na ten moment nie planowano uruchomienia tu linii autobusowej. Jest tu połączenie kolejowe.

**Renata Galara** pytała również, jak ustalane były trasy, jak szacowano zapotrzebowanie na daną linię. **Paweł Obrzut** odpowiedział, że informacje pozyskiwane były od radnych województwa, od włodarzy gmin i powiatów. Analizowano je również pod kątem spięcia z liniami kolejowymi. Poza tym budżet na ten cel jest ograniczony i w jego ramach są wybrane linie do otworzenia.

**Wójt Gminy Mucharz** wspomniała, że ideą dofinansowań było uruchamianie linii tam, gdzie nie ma opłacalności przejazdu i prywatni przewoźnicy nie jeżdżą, bo im się to nie opłaca. **Paweł Obrzut** zaznaczył, że linie uruchamiane przez samorząd województwa takie właśnie są. **Bogusław Antos** zauważył, że taka jest również linia z Brzeźnicy na Andrychów. Wyraził ubolewanie, że nie było konsultacji w tej sprawie. Pasażerowie z terenu Andrychowa mogliby dojechać do Brzeźnicy, wsiąść w autobus komunikacji miejskiej i dojechać do Krakowa.

**Wójt Gminy Wieprz Małgorzata Chrapek** zapytała, czy przewoźnicy obsługujący linie uruchamiane przez samorząd województwa będą występować do gmin o pozwolenia na korzystanie z przystanków. **Paweł Obrzut** odpowiedział, że to jest inny tryb niż przewoźników komercyjnych. Nie ma konieczności uzyskania zgody na wykorzystanie przystanków, tylko jest zgłoszenie wykorzystania przystanku do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.



**Wójt Gminy Wieprz** zapytała, czy ten przepis dotyczy również gmin. Czy gmina organizując transport też nie musi występować o pozwolenie na korzystanie z przystanków na terenie innej gminy. **Paweł Obrzut** odpowiedział, że jak wynika z jego wiedzy, jeśli wójt ma zawartą umowę z operatorem realizującym przewozy użyteczności publicznej, to nie musi uzyskać typowej zgody na korzystanie z przystanków, jednak może zorganizować transport na obszarze swojej tylko gminy. Tak wynika z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Gmina jako organizator nie ma możliwości zorganizowania linii wychodzącej poza jej obszar. Musiałaby mieć porozumienie z gminą sąsiednią i uruchomić linię wspólnie. W transporcie drogowym nie ma możliwości uruchomienia linii wykraczającej poza obszar jednej gminy. Organizatorem transportu może być gmina, powiat, marszałek lub gmina w porozumieniu z inną gminą lub związek gmin/powiatów.

**Burmistrz Wadowic Bartosz Kaliński** podał przykład połączenia autobusowego między Wadowicami a Kalwarią Zebrzydowską. Granica gmin w Stanisławiu Dolnym i Górnym. Gmina Wadowice organizuje linię od Wadowic do Stanisławia Górnego, a Kalwaria Zebrzydowska – od Stanisławia Dolnego do Kalwarii Zebrzydowskiej. Gdyby uruchomiono jedną wspólną linię, samorzady nie dostałyby na ten cel dotacji.

**Małgorzata Chrapek** powiedziała, że najbardziej zależy jej na stworzeniu planu dla całego powiatu, który pozwoli korzystać z przystanków na terenie różnych gmin.

**Wójt Tomic Witold Grabowski** zwrócił uwagę, że gminy dowiadują się już po ogłoszonych przetargach o tym, że województwo uruchamia jakąś linię. Problem jest wówczas, gdy pokrywają się one z tymi już istniejącymi, organizowanymi przez gminę. Brak jest informacji, że samorząd województwa planuje składać wniosek o dofinansowanie do przewozów i planuje uruchomienie takiej linii. Brak konsultacji, czy to nie koliduje z wnioskami składanymi przez gminy na linie, które one chcą uruchomić.

Podobną uwagę zgłosiła **Kierownik Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym Jadwiga Gliwa**. Każdy samorząd koncentruje się na swoim rejonie. Często lokalne samorzady nawet nie wiedzą, że ktoś będzie obsługiwał daną trasę i dowiadują się o tym dopiero, gdy przewoźnicy wyjadą na drogi. Można to ustalać wcześniej i podpowiedzieć organizatorowi transportu jakiejś zmiany.

Powiat Wadowicki nie ma przygotowanego planu transportowego, gdyż dwa lata temu rada powiatu podjęła uchwałę, że zrobi taki plan, gdy będzie przyjęty plan na poziomie

województwa. Póki co takiego dokumentu nie ma. Należy zastanowić się, co zrobić aby skorzystać z dopłat. Jest opcja powołania związku powiatowo-gminnego.

**Kazimierz Galuszka z Wydziału Komunikacji i Transportu** przypomniał, że na terenie powiatu wadowickiego pięć gmin tworzy obecnie własne linie komunikacyjne i są to przewozy gminne. Ta komunikacja gminna dojeżdża do granic gminy i nie rozwiązuje problemu transportu międzygminnego. Aby uporać się z tym problemem, możliwe są dwa rozwiązania: stworzenie związku międzygminnego i wtedy linie są uruchamiane na obszarze gmin tworzących ten związek, i w takim przypadku nie ma dopłat do biletów, bo jest to traktowane jako komunikacja miejska. Żeby tego uniknąć i jednak skorzystać z dopłat, można stworzyć komunikację w oparciu o związek powiatowo-gminny. Wtedy każda gmina wchodząca w skład takiego związku będzie mogła zgłaszać swoje potrzeby i linie będą tworzone na obszarze powiatu i gmin. To nie jest sytuacja, którą można rozwiązać z dnia na dzień, bo tworzenie związków określają przepisy ustaw o samorządzie gminnym i powiatowym. Do tego trzeba by się zabrać w sposób kompleksowy i podejmować kolejne kroki, podjąć uchwały, stworzyć statut związku. Jako przykład bardzo dobrze funkcjonującego związku powiatowo-gminnego **Kazimierz Galuszka** podał Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny, który zorganizował komunikację na terenie dziesięciu gmin w powiecie bielskim. Zauważył również, że pandemia pogarsza sytuację komunikacji publicznej: nauka zdalna i praca w domu spowodowały, że pasażerów jest mniej, a przewoźnicy wycofują się z mniej rentownych linii.

**Wójt Chrapek** zauważyła, że stworzenie związku jest długotrwałe i kosztowne, gdyż musi być prezes, zarząd, składki. Zaapelowała do Pawła Obrzuta, aby urząd marszałkowski jak najszybciej przygotował plan transportowy. Zasugerowała również, aby niezależnie od tego Powiat Wadowicki przystąpił do przygotowywania własnego planu transportowego, który umożliwiłby tworzenie linii komunikacyjnych wykraczających poza jedną gminę.

**Kazimierz Galuszka** powiedział, że plan transportowy jest tak samo potrzebny w przypadku związku, jak i powiatu. Do tej pory powiat nie stworzył planu, gdyż nie była przewidziana organizacja linii o charakterze użyteczności publicznej. W tej chwili jeśli samorządy chcą je tworzyć, to powinny zrobić to wspólnie, gdyż tworzenie linii przez sam powiat nie rozwiąże problemu, bo powiat będzie organizatorem tylko na terenie powiatu i wtedy liczba tych linii na pewno nie będzie zadowalająca. Tworzenie planu transportowego tylko dla powiatu, który nie wiadomo czy wejdzie w życie, czy zafunkcjonuje, bo nie



wiadomo, jak ustawa będzie ostatecznie wyglądała, to strata czasu. Lepszym rozwiązaniem jest przystąpienie do związku powiatowo-gminnego, bo zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym powiat, który ma więcej niż 80 tys. mieszkańców, ma obowiązek tworzenia planu transportowego dla linii użyteczności publicznej.

**Paweł Obrzut** uściślił, iż na terenie województwa małopolskiego funkcjonuje plan transportowy z 2014 roku. Na przestrzeni tych siedmiu lat obraz transportu w Małopolsce się zmienił i dokument trzeba zaktualizować. Nie robiono tego, gdyż był to okres wzmożonych prac nad ustawą. Ministerstwo przygotowało kilkanaście różnych projektów nowelizacji, a potem była pandemia i nie było możliwości zebrania danych ani możliwości aktualizacji. Dyrektor zapewnił, że w najbliższych miesiącach urząd marszałkowski przystąpi do tworzenia planu transportowego, ale nie wiadomo, jak długo to potrwa. Dokument musi bowiem spełniać wymogi, jakie nakłada ustawa, chociażby konieczność przeprowadzenia konsultacji społecznych, analizy popytu na poszczególnych liniach, kwestii związanych z oceną oddziaływania na środowisko. Wydaje się, że nie ma innej opcji, jak współpraca między poszczególnymi organizatorami. Na pewno stworzenie związku powiatowo-gminnego jest wyjściem z sytuacji. Należy wówczas ustalić zasady, które jednostki w to wchodzi, jakie są potrzeby mieszkańców i w jakim wymiarze byłyby realizowane przewozy, przeanalizować czy jest to możliwe do zorganizowania w obecnym stanie prawnym.

**Witold Grabowski** powiedział, że gminy zaspokajają potrzeby transportowe swoich mieszkańców, ale powiat w żaden sposób nie zaspokaja potrzeb całego powiatu. Władzom powiatu powinno zależeć, aby np. młodzież chodziła do szkół ponadpodstawowych na terenie powiatu, aby korzystała z powiatowego szpitala. Tymczasem mieszkańcy powiatu nie mają jak do niego dojechać, bo transportu nie ma. Mieszkańcy mają potrzebę dojechać do różnych gmin. Dwa lata temu w budżecie powiatu była zapisana kwota na transport, ale z racji planowanych zmian w ustawie środki te nie zostały wykorzystane. Związek samorządów to jest jeden z elementów, który można rozważyć, ale powiat też może być samodzielnym organizatorem transportu i nie potrzebuje do tego gmin. Nie ma zakazu organizowania transportu przez powiat. **Wójt Gminy Tomice** podał przykłady innych powiatów, m.in. myślenickiego czy tatrzańskiego, które skorzystały z dotacji i weszły w rolę samodzielnego organizatora transportu zbiorowego.

**Wójt Antos** pytał, czy w przypadku, gdy wniosek o dofinansowanie do linii składa urząd marszałkowski, powiaty partycypują w kosztach, czy jest jakieś porozumienie. **Paweł**

**Obrzut** odpowiedział, że organizatorem przewozów – podmiotem, który przeprowadza postępowanie i podpisuje umowy, jest marszałek województwa i powiaty się nie składają. Są przypadki, że gminy po prostu partycypują w części lub pokrywają koszt uruchomienia całej linii. Jest to na zasadzie pomocy finansowej.

**Wójt Gminy Brzeźnica** przyznał również, że nie rozumie, dlaczego marszałek uruchamia linię Kraków – Spytkowice – Brzeźnica – Zator skoro i tak często jeżdżą na niej busy prywatnych przewoźników.

**Paweł Obrzut** odpowiedział, że z posiadanych przez niego informacji wynika, iż linie uruchamiane są w ten sposób, aby ominąć ciągi obsługiwane przez prywatnych przewoźników i nie zakłócać rynku przewozów prywatnych.

**Bogusław Antos** chciał wiedzieć, co dzieje się z linią kolejową nr 94. W grudniu ubiegłego roku na dworcach pojawiły się rozkłady jazdy pociągów, a tymczasem transport nie funkcjonuje.

**Paweł Obrzut** odpowiedział, że były wnioski, analizy dotyczące uruchomienia tej linii. Budżet tworzony jest od września do końca roku i dopiero wtedy władze województwa wiedzą, ile mogą przeznaczyć na organizację transportu. W tym przypadku wybrano mniejsze zło: nie uruchomiono nowej linii, zamiast obniżenia kursów na liniach już istniejących, gdzie pasażerowie jeżdżą. Ciężko wskazać w Małopolsce trasy, które nie byłyby wykorzystywane przez pasażerów. Od 2013/14 roku, w których była zapaść, kolej jest wykorzystywana i liczba pasażerów systematycznie idzie do góry. Jeśli chodzi o rozkłady jazdy, to każdy zarządca infrastruktury ma swój regulamin, także Polskie Linie Kolejowe. Rozkłady zostały opublikowane pomimo tego, że nie były zatwierdzone do realizacji pomiędzy organizatorem a PLK. To wynika z harmonogramu tworzenia rozkładów jazdy przez PLK, które uwzględnić muszą pociągi dalekobieżne, towarowe – muszą wszystko zmieścić na sieci kolejowej.

**Wójt Tomić** pytał, czy gminy wspierają w jakiś sposób linie kolejowe. **Paweł Obrzut** poinformował, że tak się zdarza, szczególnie jeśli chodzi o linie deficytowe. Zawierana jest wówczas umowa o dotację. Przykładem mogą tu być połączenia do Gdowa czy Wieliczki. Organizatorem przewozu jest województwo, ale ponieważ na trasie jeżdżą pasażerowie konkretnej gminy, to gminy zadeklarowały, że prześlą środki na taką linię.

**Kazimierz Gałuszka** zapytał, w oparciu o jakie przepisy są tworzone takie linie. Czy np. linia Kraków – Gdów jest zawarta w planie transportowym województwa. **Paweł Obrzut**



wyjaśnił, że tworzone linie muszą wpisywać się w plan transportowy. Plan transportowy województwa został stworzony w taki sposób, aby wskazywał kierunek rozwoju i obsługi transportu zbiorowego. Konkretnie wskazano tylko dwie linie: z Limanowej na Wieliczkę i z Gorlic do Tarnowa. W dokumencie jest zapis, że szkieletem transportu jest transport kolejowy, a transport autobusowy ma go wspierać i pełnić funkcję dowozową. I wszystkie linie, które województwo uruchamia, muszą wpisywać się w trend dowozu do węzłów kolejowych. Dyrektor dodał również, że każda linia, która jest uruchamiana, wzbudza potrzeby transportowe, ludzie z nich korzystają.

**Radny Rady Powiatu w Wadowicach Marek Gajowy** zapytał, dlaczego nie uruchomiono linii kolejowej nr 94 relacji Oświęcim – Spytkowice – Zator – Kraków. Rozwiązałyby to problemy transportowe i brak komunikacji wzdłuż drogi DK 44 i odciążąły znacznie tę trasę.

**Paweł Obrzut** przyznał, że województwo nie było w stanie wygospodarować środków na ten cel. To kilkanaście milionów złotych. W 2016 r. województwo podpisało porozumienie o współpracy z gminami leżącymi wzdłuż tej linii na potrzeby uruchomienia szybkiej kolei aglomeracyjnej i to jest kolejny etap, który będzie wdrażany, jeśli tylko znajdą się środki.

**Marek Gajowy** zapytał również, dlaczego linia ze Spytkowic omijała Piekary i szkołę w Piekarach. Nowa linia nie uwzględnia Piekar, przejeżdża przez Liszki i biegnie dalej na Kryspinów.

**Paweł Obrzut** odpowiedział, że w przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do przebiegu tras zawsze można wystąpić z pismem do Departamentu Transportu lub bezpośrednio do marszałka województwa i przedstawić swoje uwagi. Kolejny termin naboru wniosków o dofinansowanie będzie we wrześniu i wówczas można wprowadzać zmiany. Teraz nie można zmienić już istniejących linii.

Z prośbą o wsparcie dla linii nr 94 wystąpił **Bogusław Antos**. Powiedział, że gmina wydała konkretne środki na remont dworca i stworzenie park&ride. Przypomniał, że marszałek był obecny na jego otwarciu i obiecał wówczas, że ta linia zostanie uruchomiona. Trasa na pewno będzie uczęszczana. A gminy z powiatu wadowickiego są otwarte na pomoc, może nie jakąś wielką, bo nie są to bardzo bogate samorzady, ale zawsze pomogą.

**Paweł Obrzut** zapewnił, że władze województwa chcą uruchomić linię kolejową nr 94. Póki co, na przeszkodzie stoją finanse. Dyrektor wspomniał o bardzo dużym wzroście cen energii i zakupie taboru kolejowego. Tabor zakupiony ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego po zakończeniu trwałości projektu, który wynosi 5 lat, będzie generował nowe pozycje kosztowe. Na przełomie lat 2016 – 2017 województwo kupiło trzynaście pojazdów cztero- i pięciocłonowych. Teraz kończy się umowa serwisowa i z automatu w budżecie pojawi się koszt 13 mln zł, który co roku trzeba ponieść na bieżące utrzymanie tego taboru. Urzędnicy wojewódzcy szacują, że za pięć lat koszt obowiązkowych przeglądów pociągów wyniesie kilkaset milionów złotych. Linia z pewnością będzie uczęszczana, gdyż duże natężenie ruchu generuje Energylandia w Zatorze oraz miasto Oświęcim.

**Bogusław Antos** zauważył, że ruch będzie jeszcze większy, gdy zakończą się prace na dworcu głównym w Krakowie. **Paweł Obrzut** uzupełnił, że zgodnie z harmonogramem Polskich Linii Kolejowych prace zakończą się najwcześniej w lipcu 2023 roku.

**Starosta Eugeniusz Kurdas** zapytał zebranych o deklarację odnośnie stworzenia związku powiatowo-gminnego.

**Bogusław Antos** powiedział, że można działać dwutorowo. Od kilku lat są bardzo dobre dopłaty, z tego trzeba od września koniecznie skorzystać. Jednocześnie trzeba myśleć, że te dopłaty się kiedyś skończą i organizować linie we własnym zakresie.

**Kazimierz Gałuszka** powiedział, że bez planu transportowego starosta nie ma możliwości występować o dopłaty.

**Wicestarosta Beata Smolec** poprosiła Pawła Obrzuta o uściślenie, czy plan transportowy rzeczywiście jest potrzebny. Czy ten dokument ma jakieś sformalizowane wymogi, jakie zapisy muszą się w nim znaleźć, w jakiej formie ma zostać przyjęty.

**Paweł Obrzut** przyznał, że plany transportowe są obowiązkowe dla wybranych jednostek samorządu terytorialnego, a mianowicie tych gmin, które mają ponad 50 tys. mieszkańców, i powiatów z liczbą ludności powyżej 80 tys. Przewozy o charakterze publicznym powinny być organizowane zgodnie z założeniami planu transportowego. Dwa lata temu był projekt ustawy o transporcie zbiorowym, który zakładał, że to województwo będzie opracowywało dla wszystkich samorządów na terenie województwa plan transportowy, że będziemy zbierać od państwa dane o potrzebach transportowych. To nie weszło w życie i bazujemy nadal na przepisach sprzed 10 lat. Czyli każdy organizator musi



przygotować taki dokument we własnym zakresie. Plan transportowy to akt prawa miejscowego. Jego zakres określa ustawa o transporcie zbiorowym. Musi zostać przyjęty przez Radę Powiatu, poprzedzony konsultacjami społecznymi.

**Bogusław Antos** powiedział, że jeśli powiat będzie potrzebował wsparcia finansowego, to gminy z pewnością się dołożą, jednak raczej nie będzie to potrzebne gdyż dopłaty z ministerstwa są wystarczająco wysokie.

**Marek Gajowy** wyraził radość ze spotkania i zapewnił, że będzie dopingował władze powiatu, aby przygotować plan transportowy.

**Paweł Obrzut** przypomniał, że zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w przypadku, gdy organizator zechce, żeby zorganizować linie o charakterze przewozów publicznych, to trzeba uchwalić plan transportowy. Jednocześnie z niego wynika, że żeby zorganizować takie linie, taki plan musi zostać uchwalony. W przypadku, gdy organizator w celu organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

**Bogusław Antos** zauważył, że plan transportowy zawsze się przyda, dlatego trzeba go przygotować, a potem można go zmienić, zaktualizować.

W dalszej części spotkania dyskutowano o możliwości przeprowadzenia ankiety wśród mieszkańców, m.in. z zapytaniem, czy młodzież wybrała szkoły ze względu na dojazd.

**Krzysztof Grajny z Urzędu Miejskiego w Wadowicach** zwrócił uwagę na jeden z zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W przypadku, gdy organizator w celu organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa o świadczenie usług w zakresie świadczenia publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć linii ujętych w planie transportowym, ale przepis ten nie dotyczy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranych w przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4, czyli w przypadku zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i zakłócenia w funkcjonowaniu lub możliwości wystąpienia takiego zakłócenia. Wtedy

stosuje się bezpośredni tryb zawarcia umowy lub można go poprzedzić jakimś trybem konkurencyjnym (zapytanie ofertowe), żeby wyłonić wykonawcę i wtedy planu transportowego nie trzeba przygotowywać. **Paweł Obrzut** zauważył jednak, że takie podejście może mieć charakter jedynie przejściowy.

Podczas spotkania poruszono również kwestie związane z brakiem punktualności przewoźników, zawieszaniem kursów, „wyścigami” kierowców. **Wicestarosta Beata Smolec** zauważyła, że urzędnicy mają słabe narzędzia do dyscyplinowania kierowców. Cofnąć zezwolenia na wykonywanie transportu można tylko w przypadkach określonych ustawą, a jej zapisy są czasem korzystniejsze dla kierowców. **Kazimierz Galuszka** dodał, że często nawet liczne dowody zebrane przez urzędników okazują się niewystarczające i są obalane przez przewoźnika.

**Kierownik Referatu Gospodarki Komunalnej w Urzędzie Miasta Kalwaria Zebrzydowska Bożena Stokłosa** podała przykład organizacji komunikacji w swojej gminie. Odkąd gmina jest organizatorem transportu publicznego, wiele problemów zostało rozwiązanych. Kalwaria Zebrzydowska skorzystała z dopłat, dzięki czemu ceny biletów są niskie. Niezdyscyplinowani przewoźnicy, z którymi były wcześniej problemy, sami zrezygnowali ze świadczenia usług. **B. Stokłosa** wymieniła też inne pozytywne strony samodzielnej organizacji transportu: można otworzyć dowolną ilość linii, dopasować trasy do pracy szkół. Tabor jest nowoczesny i jeździ punktualnie. Gdyby powiat sam zorganizował transport, to też miałby inne narzędzia kontroli i dyscyplinowania przewoźników. **Bożena Stokłosa** zwróciła też uwagę, że młodzież z terenu gminy Kalwaria Zebrzydowska poszła do szkół w Skawinie, właśnie ze względu na dobre połączenia komunikacyjne.

**Kazimierz Galuszka** wrócił do kwestii poruszonej przez **Krzysztofa Grajnego**. Powiat wadowicki występował o opinię prawną dotyczącą art. 22 ust. 1 pkt 4, w którym jest mowa o zakłóceniu w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednim ryzyku powstania takiej sytuacji z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora. Ten przepis został pomyślany jako koło ratunkowe w sytuacji, gdy w istniejącym i już funkcjonującym systemie pojawi się problem uniemożliwiający realizację usług. Przeciwdziałanie zakłóceniu ma na celu przywrócenie istniejącego wcześniej ustalanego porządku spraw. Skoro istniejący stan to brak systemu publicznego transportu zbiorowego, to ten przepis nie może zostać zastosowany. To opinia Związku Powiatów Polskich w tej sprawie. Urzędnicy zasięgaliby też opinii w Zespole Radców Prawnych starostwa.



Kończąc spotkanie, **wicestarosta Beata Smolec** zapewniła, że Powiat Wadowicki przymierzy się do możliwości stworzenia planu transportowego na terenie powiatu.

Na zakończenie spotkania **Eugeniusz Kurdas** podziękował wszystkim użytkownikom za przybycie i owocną dyskusję.

Spotkanie zakończyło się o godz. 14:30.

Protokół sporządziła:

Justyna Kowalczyk-Czyż

**STAROSTA**  
*Inż. Eugeniusz Kurdas*

