

FUNKCJONOWANIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA TERENIE POWIATU RACIBORSKIEGO



**OPRACOWANO NA SESJĘ RADY POWIATU RACIBORSKIEGO
- KWIECIEŃ 2020 -**

*Starostwo Powiatowe w Raciborzu – Wydział Komunikacji i Transportu
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Sp. z o.o.*

Spis treści

I. WSTĘP	3
II. WARUNKI PRAWNE ORGANIZACJI TRANSPORTU	3
1. Zadania samorządu.....	3
2. Plan transportowy.....	4
3. Umowa z operatorem	5
III. FINANSOWANIE TRANSPORTU	6
1. Koszty i przychody.....	6
2. Rekompensata	6
3. Źródła i zasady finansowania	7
IV. TRANSPORT PUBLICZNY - STATYSTYKI.....	9
1. Gmina Kornowac	9
2. Gmina Krzanowice.....	10
3. Gmina Krzyżanowice	11
4. Gmina Kuźnia Raciborska.....	12
5. Gmina Nędza.....	13
6. Gmina Pietrowice Wielkie	14
7. Gmina Rudnik	15
8. Powiat Raciborski – łącznie	16
V. FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU W CZASIE EPIDEMII.....	17
VI. PODSUMOWANIE.....	17

I. WSTĘP

Sprawnie funkcjonujący publiczny transport pasażerski jest niezbędnym elementem infrastruktury społecznej umożliwiającej zrównoważony rozwój. Oferta publicznego transportu pasażerskiego skierowana jest zarówno do tych, którzy nie mają dostępu do innych środków transportu – poprawiając ich jakość życia, jak i do osób korzystających z transportu indywidualnego – w celu ograniczenia negatywnych funkcjonalnych i ekologicznych skutków masowej motoryzacji. Do początku lat dziewięćdziesiątych przedsiębiorstwa PKS, pokrywające siecią połączeń obszar całego kraju, organizowały przewozy na obsługuwanym przez nie terenie. Rachunek ekonomiczny nie był jedynym wyznacznikiem planowania sieci połączeń. Otwarcie rynku pasażerskich przewozów drogowych dla prywatnych przedsiębiorców i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS sprawiły, że te ostatnie funkcjonują rynkowo i komercyjnie. Nie są zainteresowane obsługą nierentownych linii. Stąd też coraz częściej dochodzi do ograniczenia częstotliwości kursowania a nawet do zaprzestania świadczenia usług na takich liniach, pozbawiając potencjalnie mieszkańców dostępu do komunikacji autobusowej.

Od marca 2019 r. Powiat Raciborski współdziałając z gminami organizuje autobusowy transport użyteczności publicznej na swoim obszarze. W odróżnieniu od modelu komercyjnego, transport organizowany w ten sposób ukierunkowany jest przede wszystkim na zaspokojenie potrzeb mieszkańców. Rentowność poszczególnych kursów i całych linii komunikacyjnych schodzi na plan dalszy. Zadaniem samorządów jest bowiem nie dopuszczenie do tzw. wykluczenia komunikacyjnego, które z pewnością powstałoby gdyby o ilości połączeń decydował wyłącznie rachunek ekonomiczny.

Niniejsze opracowanie ma na celu przedstawienie systemu transportu publicznego stworzonego przez Powiat Raciborski, omówienie zasad współpracy poszczególnych samorządów oraz zasad jego finansowania. Opis zostanie uzupełniony danymi statystycznymi, obrazującymi skalę systemu transportowego w ujęciu poszczególnych gmin.

II. WARUNKI PRAWNE ORGANIZACJI TRANSPORTU

1. Zadania samorządu

Zaspakajanie zbiorowych potrzeb społeczeństwa w zakresie publicznego transportu zbiorowego stanowi co do zasady obowiązek władz samorządowych. Mówią o tym zarówno przepisy ustawy o samorządzie gminnym jak i powiatowym. Szczegółowe zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego określają przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (dalej u.p.t.z.). Przypisują one jednostkom samorządu wszystkich szczebli (lub ich związkom) obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego. Należą do nich przede wszystkim:

- badanie potrzeb przewozowych mieszkańców,
- ustalanie linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy,
- ustalanie cen biletów,
- aktualizacja planu transportowego.

¹ t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 z późn. zm.

Co istotne, każdy ze szczebli samorządu ma możliwość realizowania tych zadań we własnym zakresie. Gminy co do zasady organizują transport gminny a powiaty – powiatowy. W praktyce taki model nie jest korzystny dla pasażerów. Funkcjonowanie odrębnie organizowanych transportów dla gminy oraz międzygminnego doprowadziłoby do niepotrzebnych komplikacji. Mieszkańcy sołectw musieliby korzystać z transportu gminnego by dojechać do punktu przesiadkowego w swojej gminie a potem korzystać z transportu powiatowego by z tej gminy dojechać do stolicy powiatu. Potrzeb transportowych mieszkańców nie da się zamknąć w granicach administracyjnych jednej gminy czy miasta. Rozwiązaniem tej sytuacji jest nawiązanie współpracy między gminami a powiatem. Rezygnacja z linii typowo gminnych na rzecz komplementarnego systemu połączeń międzygminnych sprawia, że organizatorem takiego transportu może być powiat, a sieć połączeń zapewni komunikację mieszkańcom wszystkich sołectw w powiecie. Taki model organizacji transportu został przyjęty w Powiecie Raciborskim.

Linie komunikacyjne zostały wyznaczone w taki sposób by kursy łączące Racibórz z poszczególnymi gminami swym zasięgiem objęły wszystkie miejscowości w powiecie. Gminy nie muszą więc organizować własnego transportu. Partycypują natomiast w kosztach komunikacji organizowanej przez Powiat.

2. Plan transportowy

Zgodnie z przepisami u.p.t.z. powiat liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Plan transportowy dla Powiatu Raciborskiego przyjęty został uchwałą XXXVII/358/2014 Rady Powiatu Raciborskiego w dniu 14 stycznia 2014 r. Uchwalenie planu transportowego stało się warunkiem koniecznym aby można było zawrzeć z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizowanego na obszarze Powiatu Raciborskiego.

Obecnie usługi transportowe realizowane są przy wykorzystaniu 14 linii komunikacyjnych ujętych w planie, są to linie:

- 1) Racibórz – Pietraszyn *(przez Lekartów, Wojnowice, Bojanów, Borucin, Krzanowice),*
- 2) Racibórz – Gródczanki *(przez Lekartów, Samborowice, Lekartów, Cyprzanów, Pietrowice Wielkie),*
- 3) Racibórz – Gródczanki *(przez Żerdziny, Pawłów, Maków, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Maków, Pawłów, Żerdziny, Kornice, Pietrowice Wlk.),*
- 4) Racibórz – Gródczanki *(przez Żerdziny, Kornice, Pietrowice Wielkie),*
- 5) Racibórz – Chałupki *(przez Bienkowice, Bolesław, Tworków, Owsiszczce, Nową Wioskę, Krzyżanowice, Roszków, Rudyszwałd, Chałupki, Zabelków),*
- 6) Racibórz – Gamów *(przez Rudnik i Strzybnik),*
- 7) Racibórz – Jastrzębie *(przez Rudnik, Strzybnik, Rudnik, Czerwęcice, Szonowice, Ponięcice, Szonowice, Modzurów, Dołędzin),*
- 8) Racibórz – Sławików *(przez Rudnik, Brzeźnicę, Ligotę Książęcą, Łubowice, Grzegorzowice, Lasaki),*
- 9) Racibórz – Rzuchów *(przez Kornowac, Łańce, Kobylę, Łańce, Kornowac),*

- 10) Racibórz – Rzechów *(przez Pogrzebień, Kornowac, Łańce, Kobylę, Łańce, Kornowac),*
- 11) Racibórz – Rudy *(przez Łęg, Zawadę Książęcą, Ciechowice, Turze, Rudę, Budziska, Siedliska, Kuźnię Raciborską, Rudę Kozielską),*
- 12) Racibórz – Rudy *(przez Babice, Nędzę, Kuźnię Raciborską, Rudę Kozielską),*
- 13) Racibórz – Rudy *(przez Łęg, Zawadę Książęcą, Ciechowice, Nędzę, Kuźnię Raciborską, Rudę Kozielską),*
- 14) Racibórz – Kuźnia Rac. *(przez Babice, Nędzę, Górki Śląskie, Szymocice, Jankowice, Rudy, Rudę Kozielską).*

Przebieg linii określonych w planie transportowym zapewnia dostępność transportu publicznego mieszkańcom wszystkich gmin powiatu. Komunikacja autobusowa dociera do wszystkich miejscowości zapewniając połączenia zarówno z innymi miejscowościami danej gminy jak i z największym ośrodkiem miejskim – Raciborzem. Utrzymywanie stałych i stosunkowo częstych kursów na tych liniach sprawia, że w Powiecie Raciborskim nie występują tzw. „białe plamy” transportowe. Nie odnotowuje się negatywnego zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

W sierpniu 2019 r. zaktualizowano plan transportowy Powiatu Raciborskiego. Zwiększono ilości linii komunikacyjnych z 14 do 31. Oprócz wprowadzenia nowych alternatywnych przebiegów linii w obrębie powiatu, aktualizacja planu przewiduje również linie wychodzące na obszar powiatów sąsiednich. Są to linie w kierunku Kietrza, Głubczyc, Dobrosławic, Polskiej Cerekwi, Rydułtów, Pszowa oraz Lysek. Ujęcie nowych linii w planie nie obliguje organizatora do świadczenia na nich usług przewozowych. Daje jednak możliwość uruchomienia tych linii w przyszłości. Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, usługi transportu publicznego mogą być świadczone wyłącznie na liniach ujętych w planie. Aktualizacja daje zatem możliwość ekspansji i rozwoju oraz pozwala na kształtowanie polityki przewozowej w miarę pojawiających się potrzeb. Organizacja przewozów na liniach wychodzących poza obszar powiatu wymaga zawarcia odpowiednich porozumień z tamtejszymi samorządami i przejęcia od nich zadania, jednak daje także duże możliwości. Zwiększając liczbę połączeń można wpływać np. na atrakcyjność oferty edukacyjnej Powiatu.

3. Umowa z operatorem

Przepisy określają zasady, według których właściwy organ może podejmować działania w sektorze publicznego transportu pasażerskiego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej. Prawidłowe relacje między właściwym organem (władzą publiczną) i operatorem/przewoźnikiem (wykonawcą usługi) są niezbędne, by projektowany model (system) umożliwiał osiągnięcie celów polityki transportowej, korzystnych dla społeczeństwa.

Zgodnie z u.p.t.z. zasadą jest, że świadczenie usług z zakresu publicznego transportu zbiorowego realizowane jest na podstawie odpowiedniej umowy zawieranej przez organizatora z operatorem. W Powiecie Raciborskim na operatora transportu wyznaczono Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu. Umowa została zawarta na okres 3 lat.

Opierając się na krajowym i europejskim prawodawstwie w tej dziedzinie, w umowie szczegółowo określono zasady rozliczania kosztów, wyliczania należnej rekompensaty w tym także sposób kalkulacji rozsądnego zysku operatora. Powiat rozlicza się z operatorem w okresach miesięcznych. Podstawą rozliczenia kosztów transportu publicznego jest comiesięczny

wniosek operatora, w którym przedstawia koszty i przychody związane z transportem publicznym. Co istotne w tej kalkulacji nie są brane pod uwagę koszty i przychody z innej działalności spółki. Rozliczenie dokonywane jest wyłącznie w zakresie usług transportu publicznego, objętego umową. Wniosek jest weryfikowany przez pracowników Starostwa Powiatowego w Raciborzu a w ramach weryfikacji badane są także dokumenty źródłowe operatora. Pozytywna weryfikacja wniosku jest podstawą do wystawienia faktury i obciążenia organizatora kosztami rekompensaty. Z uwagi na stosunkowo długi proces rozliczania i weryfikacji kosztów, rekompensata za dany miesiąc jest z reguły wypłacana na koniec miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy.

III. FINANSOWANIE TRANSPORTU

1. Koszty i przychody

Kluczowym dla finansowania transportu jest stosunek przychodów do kosztów jego funkcjonowania. W odniesieniu do transportu o charakterze użyteczności publicznej należy liczyć się przewagą kosztów nad przychodami a więc z koniecznością wypłacania rekompensat przez organizatora.

Na przychody składają się przede wszystkim wpływy ze sprzedaży biletów miesięcznych. Bilety jednorazowe stanowią zdecydowanie mniejszą część przychodów (ok. 26%) w dodatku są to wpływy bardzo nieprzewidywalne i niestabilne. Dodatkowo do biletów szkolnych operator uzyskuje dofinansowanie od Marszałka Województwa w wysokości 50%. Można zatem stwierdzić, że o wysokości generowanych przychodów decyduje ilość sprzedanych biletów okresowych. Głównym czynnikiem generującym koszty są natomiast wynagrodzenia pracowników operatora oraz zakup paliwa.

Choć rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych nie powinna przesądzać o ich funkcjonowaniu, to z pewnością odgrywa dużą rolę przy organizowaniu transportu. Pamiętać należy, że w ramach danej linii wykonywanych często kilkanaście a nawet kilkadziesiąt kursów w ciągu doby. Niektóre z nich, rozpatrywane odrębnie są w istocie dochodowe. Są to zwykle kursy poranne w stronę Raciborza oraz powrotne w godzinach popołudniowych. Wtedy obserwowany jest największy potok pasażerów. Niestety zyski wypracowane na dochodowych kursach są niewystarczające by pokryć koszty pozostałych kursów. Średnio spośród wszystkich kursów na danej linii zaledwie 25% stanowią kursy dochodowe. Pozostałe generują straty. Ich utrzymywanie jest jednak konieczne ze względów społecznych.

Do przychodów zaliczana jest również część wpływów ze sprzedaży biletów poza obszar Powiatu Raciborskiego. Za granicami administracyjnymi Powiatu usługa świadczona jest na zasadach komercyjnych jednak proporcjonalnie do ilości kilometrów przejechanych przez obszar Powiatu wpływy wliczane są do rozliczenia transportu publicznego. Dzięki temu zmniejsza się wysokość rekompensaty wypłacanej przez organizatora. Na szczególną uwagę zasługują linie w kierunku Kietrza i Baborowa, na których da się zaobserwować duże potoki pasażerów, co wydatnie przekłada się na rozliczenie kosztów Gminy Pietrowice Wielkie.

2. Rekompensata

Narzędziem pozwalającym utrzymać nierentowne ale użyteczne społecznie połączenia jest rekompensata. Są to określone w umowach świadczenia (najczęściej pieniężne) wypłacane operatorowi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Mają one na celu wyrównanie operatorowi wyniku finansowego z uwagi na jego niepokrycie opłatami pobieranymi od pasażerów.

Sposób ustalania wysokości rekompensat oraz jej składowe określają umowy. Bazuje się przy tym na prawodawstwie zarówno krajowym jak i wspólnotowym. W szczególności na rozporządzeniu nr 1370/2007 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

O funkcji rekompensaty ustawodawca europejski wypowiedział się w pkt. 5 preambuły do rozporządzenia, w którym stwierdził, iż obecnie liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. W celu zapewnienia świadczenia tych usług, właściwe organy państw członkowskich muszą mieć możliwość podejmowania odpowiednich działań, w tym przyznawania podmiotom świadczącym te usługi odpowiedniej rekompensaty. Funkcją rekompensaty jest zatem, zgodnie z tym tokiem rozumowania, świadczenie wyrównujące operatorowi wynik finansowy działalności związanej ze świadczeniem usług publicznych, który nie pokrywa kosztów tej działalności wraz z tzw. rozsądnym zyskiem z uwagi na strukturalną i społeczną niemożność oferowania danych usług na komercyjnych zasadach.

3. Źródła i zasady finansowania

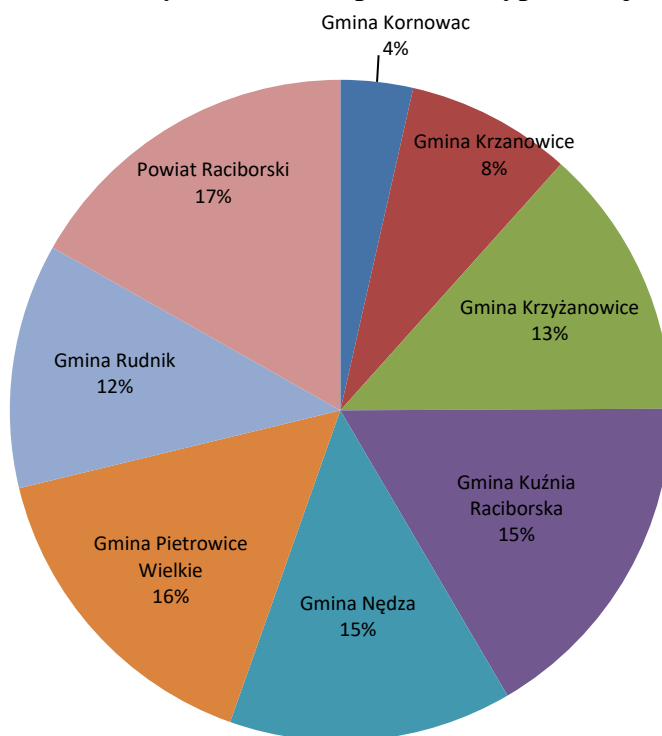
Źródła finansowania transportu publicznego zostały określone przepisami prawa (vide: art. 50 u.p.t.z.). Należą do nich przede wszystkim wpływy ze sprzedaży biletów a jeśli nie pokrywają one kosztów – rekompensata przekazywana jest operatorowi przez organizatora transportu. Linie powiatowego transportu obsługują obszary wszystkich gmin powiatu, wyręczając tym samym wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego. Dlatego samorządy zdecydowały się udzielać pomocy finansowej Powiatowi i partycypować w kosztach rekompensaty. Każda z gmin współpracujących przy organizacji transportu obciążana jest częścią rekompensaty adekwatną do rachunku przychodów i kosztów wygenerowanych na liniach obsługujących te gminy.

Pierwotnie podział kosztów rekompensaty zakładał udział gmin wyliczany proporcjonalnie do ilości wozokilometrów przejechanych na ich terenie oraz stały kwotowo wkład Powiatu. Po pierwszych miesiącach funkcjonowania transportu, na wniosek gmin zmieniono zasady podziału kosztów. Od lipca 2019 r. koszty dzielone są wg faktycznie wygenerowanych kosztów i przychodów na liniach poszczególnych gmin a wkład powiatu ustalono na poziomie 16%. We wrześniu 2019 r. wkład Powiatu został podwyższony do 25% kosztów każdej gminy.

W 2019 roku wypłacono rekompensatę za 9 miesięcy, od marca do listopada. Ze względu na cykl rozliczenia, płatności za grudzień zaliczane są do następnego roku budżetowego. Łączny koszt rekompensat wypłaconych operatorowi w 2019 roku to 1 656 133,84 zł z tego ze środków:

- 1) Gminy Kornowac: 58 677,22 zł,
- 2) Gminy Krzanowice: 133 879,92 zł,
- 3) Gminy Krzyżanowice: 220 112,28 zł,
- 4) Gminy Kuźnia Raciborska: 275 663,48 zł,
- 5) Gminy Nędza: 229 346,35 zł,
- 6) Gminy Pietrowice Wielkie: 261 736,89 zł,
- 7) Gminy Rudnik: 198 406,09 zł,
- 8) Powiatu Raciborskiego: 278 311,61 zł.

Udział samorządów w rekompensacie wypłaconej w 2019 r.



Wykres 1 - źródło: kalkulacja własna

Jako wkład własny Powiatu w organizację transportu publicznego należy potraktować także zakup dziesięciu nowych autobusów. W związku z realizacją projektu pn. „Wymiana części taboru poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów komunikacji publicznej w powiecie raciborskim” operator otrzyma nowe autobusy do wykorzystania przy świadczeniu usług transportu publicznego. Łączna wartość projektu to 9 474 310,- zł. Wkład własny Powiatu w jego realizację sięga kwoty 1 384 678,05 zł² i jest rozłożony na lata 2019-2020.

Transport o charakterze użyteczności publicznej z reguły wymaga wsparcia finansowego organizatorów. Ponieważ stanowi to znaczące obciążenie budżetów samorządów, wychodząc naprzeciw ich oczekiwaniom stworzono narzędzia pozwalające wspierać to zadanie ze środków budżetu państwa. W dniu 18 lipca 2019 r. weszła w życie ustawa o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej³ (dalej u.f.r.p.a.). W pierwotnej wersji projekt ustawy zakładał możliwość uzyskania dofinansowania do przewozów świadczonych na wszystkich liniach, w maksymalnej wysokości 1,- zł do każdego wozokilometra (a po dwóch latach funkcjonowania ustawy – 0,80 zł). W procesie legislacyjnym wprowadzono jednak zmianę, która w ostatecznym brzmieniu ustawy ograniczyła możliwość uzyskania dofinansowania do tych linii, które zostały uruchomione po dniu wejścia w życie ustawy. Niestety wbrew oczekiwaniom Powiat Raciborski nie mógł skorzystać z tego dofinansowania w odniesieniu do linii obecnie obsługiwanych. Taka możliwość, zgodnie z obowiązującymi przepisami, pojawi się dopiero od 2022 roku. Wysokość dofinansowania wyniesie 0,80 zł do wozokilometra.

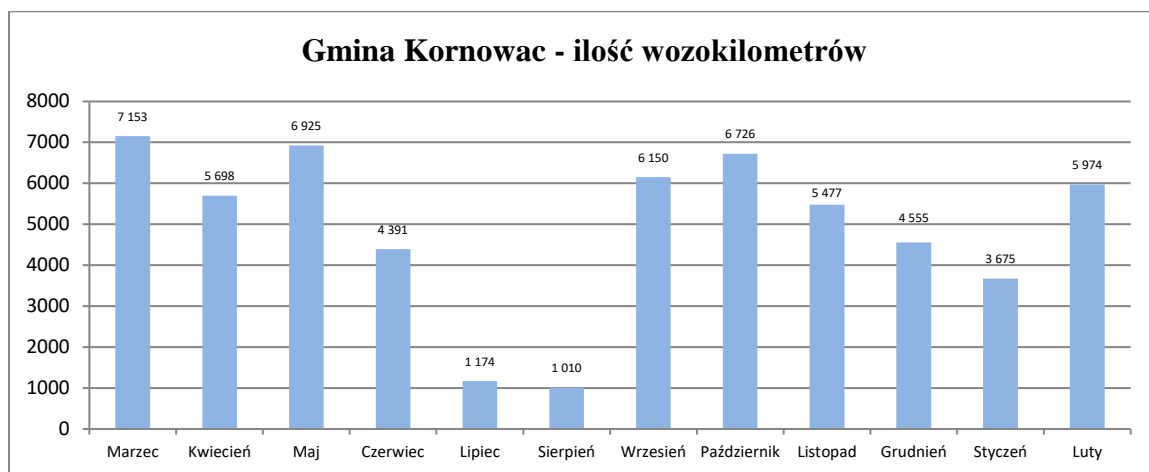
² wg stanu na dzień 11.07.2019 r. – ostateczna wysokość wkładu własnego może ulec zmniejszeniu, Powiat ubiega się o dodatkowe dofinansowanie od Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego w wysokości 573 750,- zł.

³ Dz. U. z 2019 r. poz. 1123

IV. TRANSPORT PUBLICZNY - STATYSTYKI

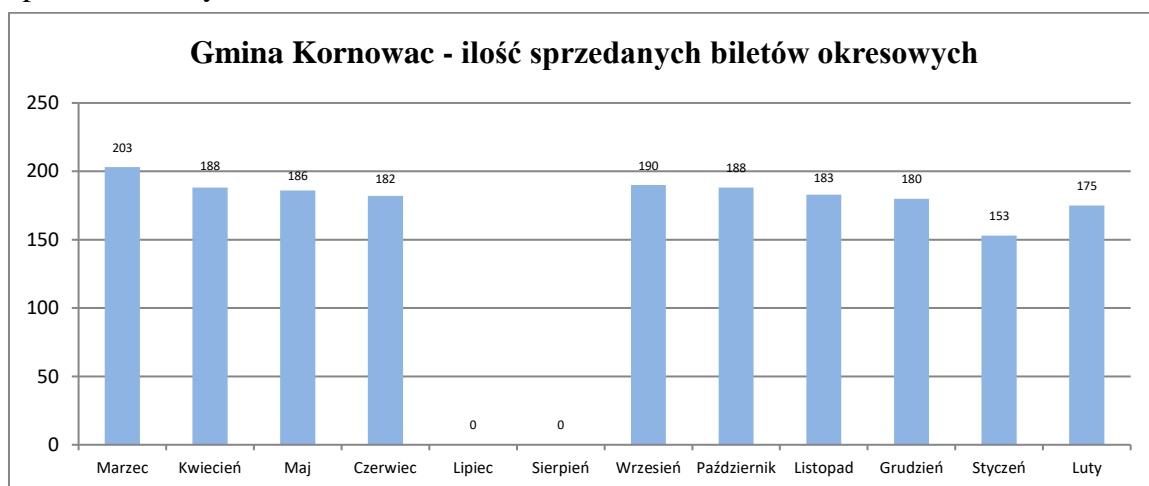
1. Gmina Kornowac

Praca przewozowa (wozokilometry).



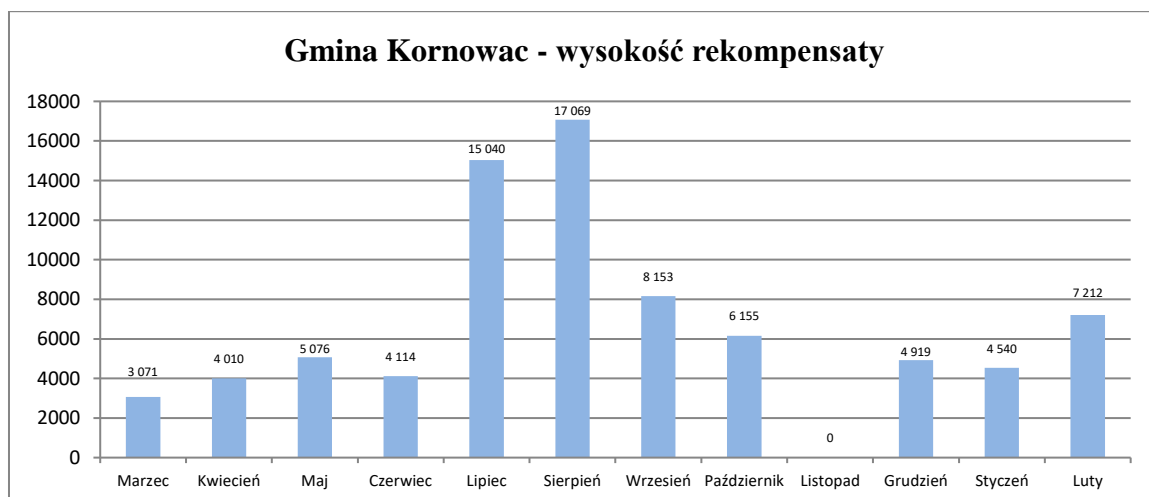
Wykres 2 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 3 - źródło: kalkulacja własna

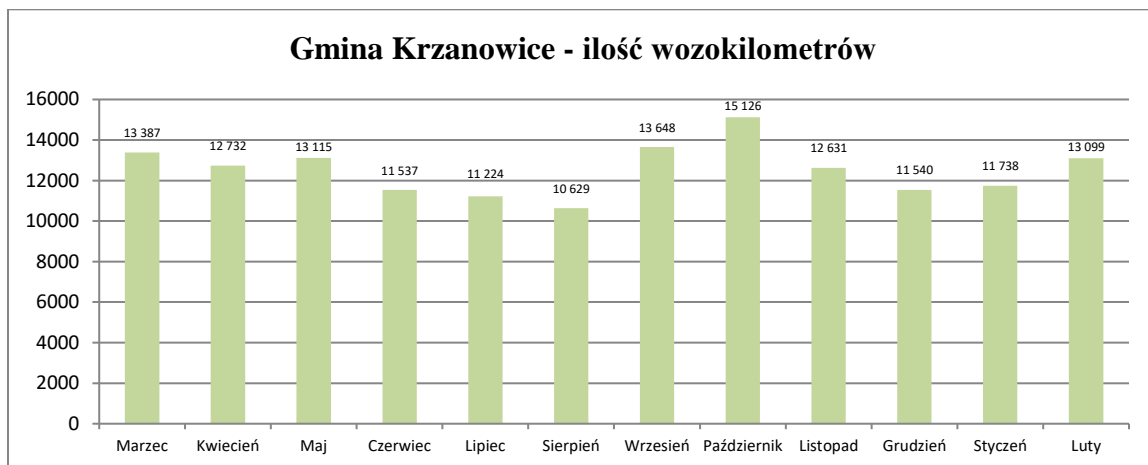
Rekompensata



Wykres 4 - źródło: kalkulacja własna

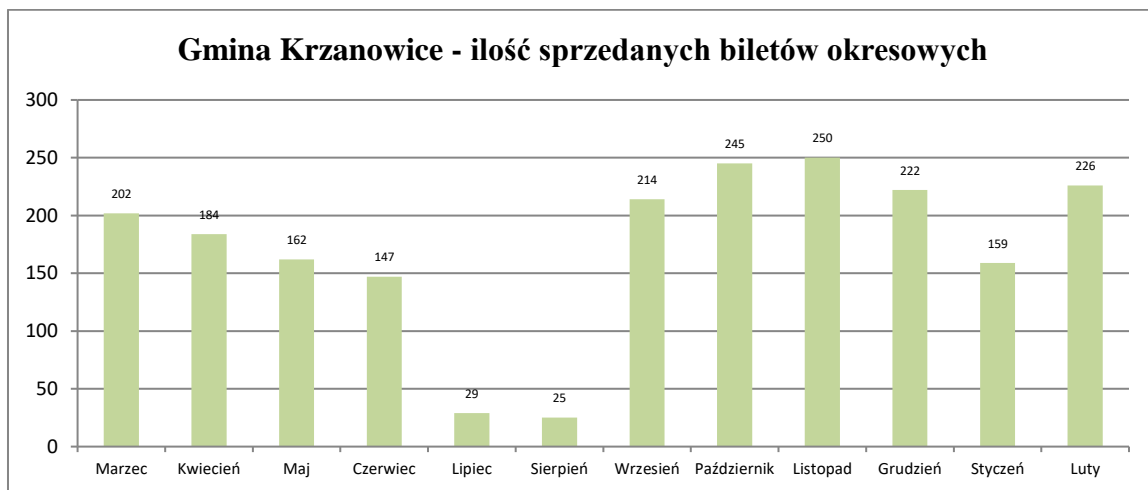
2. Gmina Krzanowice

Praca przewozowa (wozokilometry)



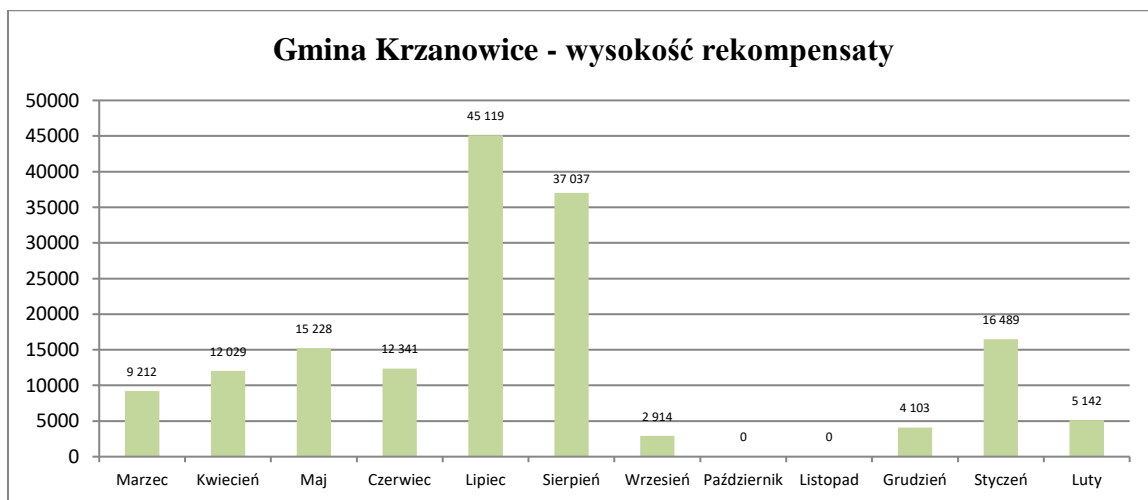
Wykres 5 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 6 - źródło: kalkulacja własna

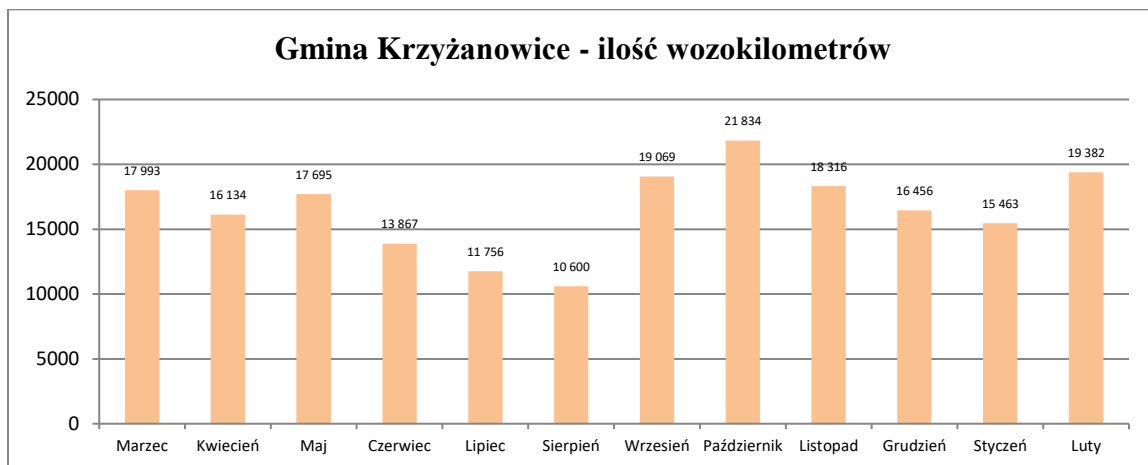
Rekompensata



Wykres 7 - źródło: kalkulacja własna

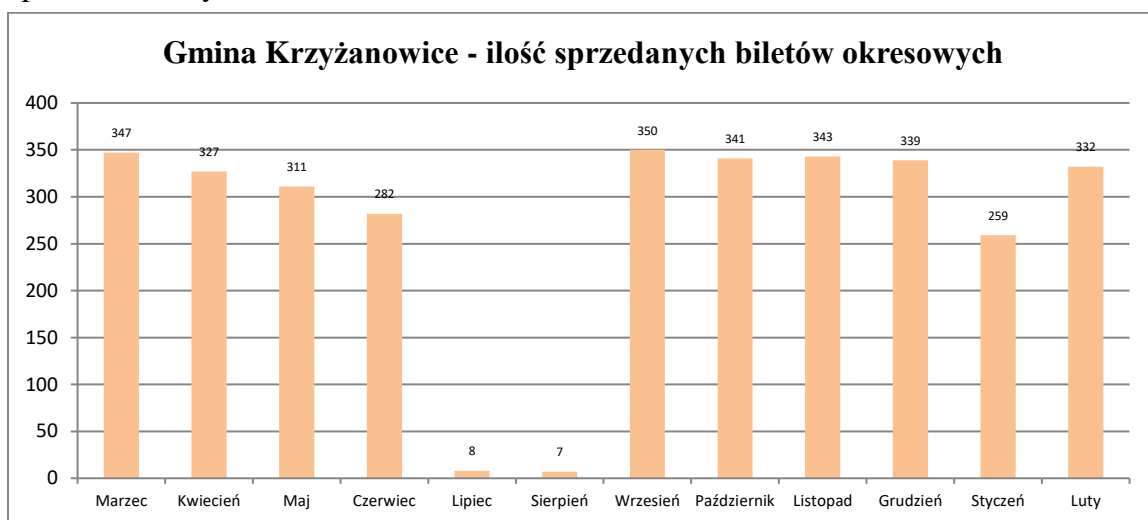
3. Gmina Krzyżanowice

Praca przewozowa (wozokilometry).



Wykres 8 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 9 - źródło: kalkulacja własna

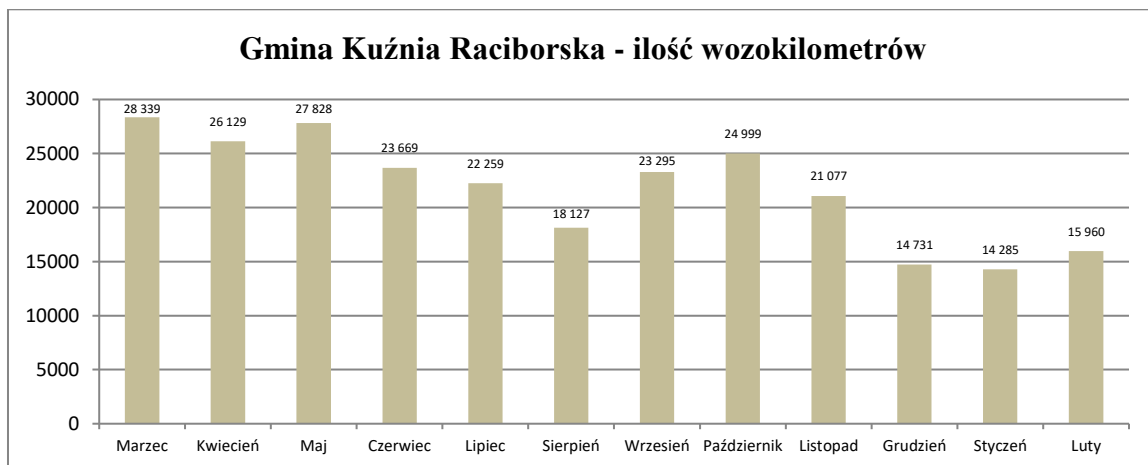
Rekompensata



Wykres 10 - źródło: kalkulacja własna

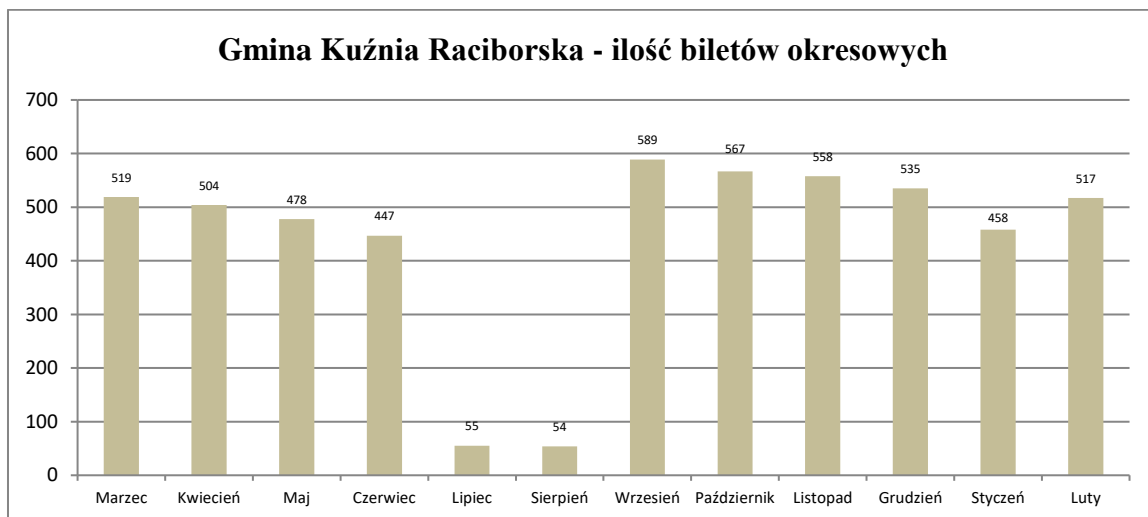
4. Gmina Kuźnia Raciborska

Praca przewozowa (wozokilometry).



Wykres 11 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 12 - źródło: kalkulacja własna

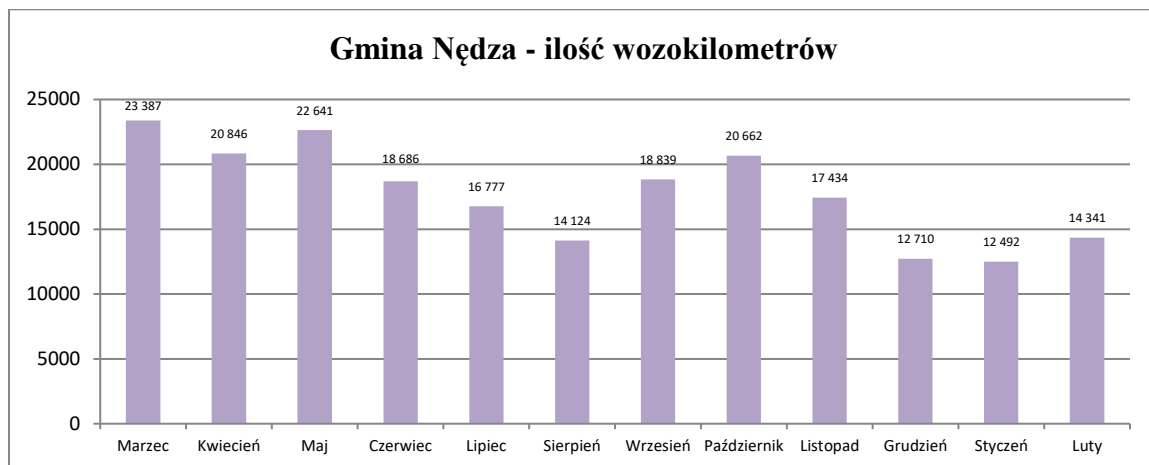
Rekompensata



Wykres 13 - źródło: kalkulacja własna

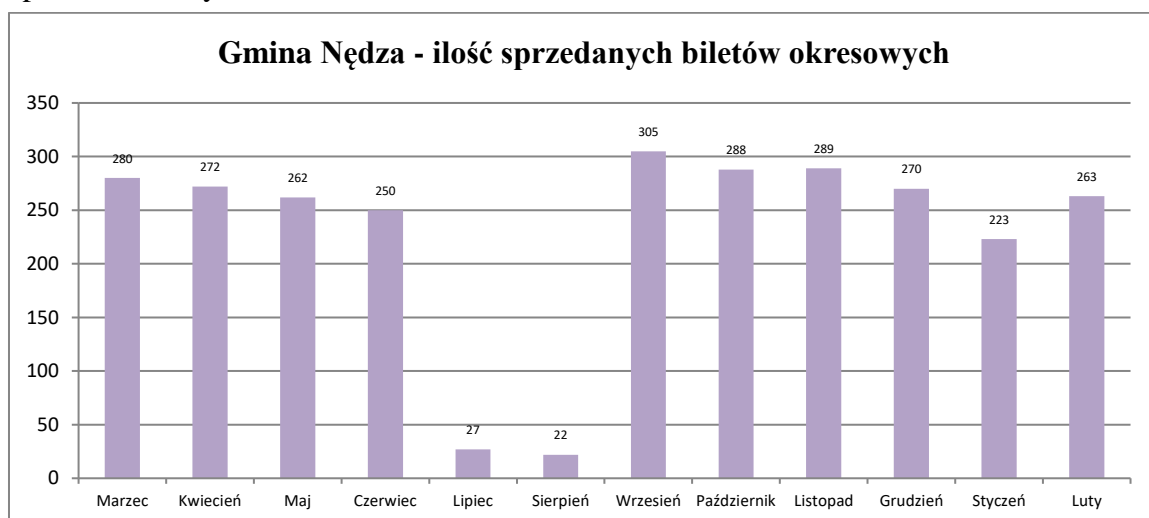
5. Gmina Nędza

Praca przewozowa (wozokilometry).



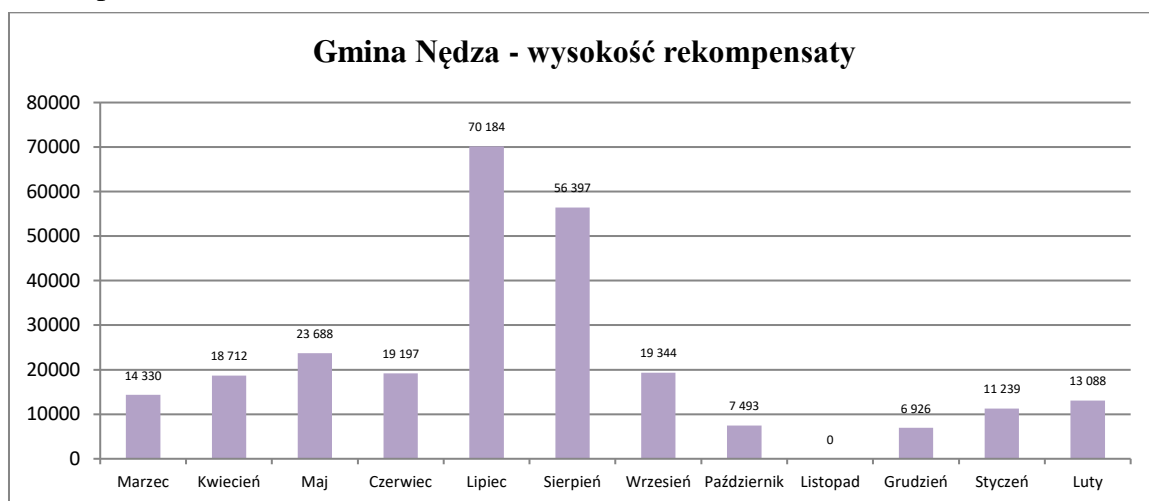
Wykres 14 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 15 - źródło: kalkulacja własna

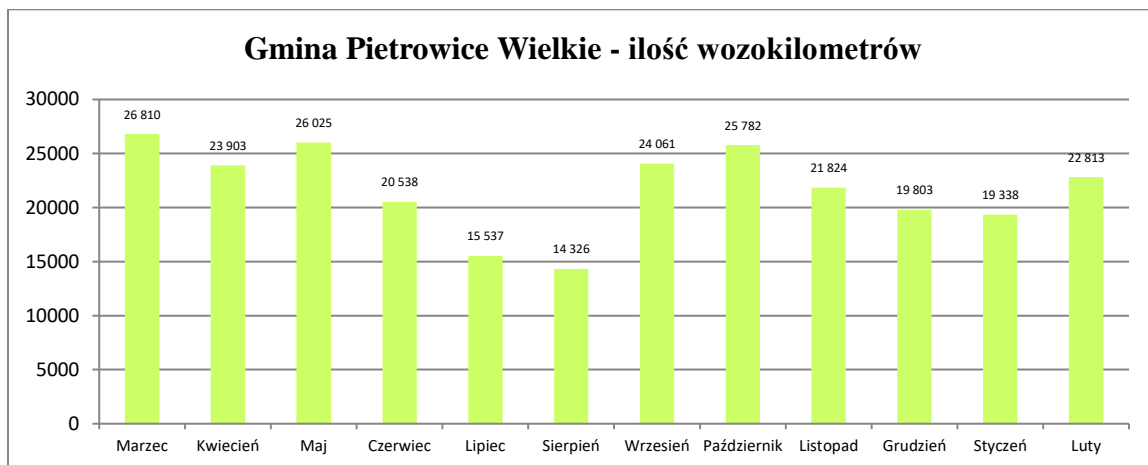
Rekompensata



Wykres 16 - źródło: kalkulacja własna

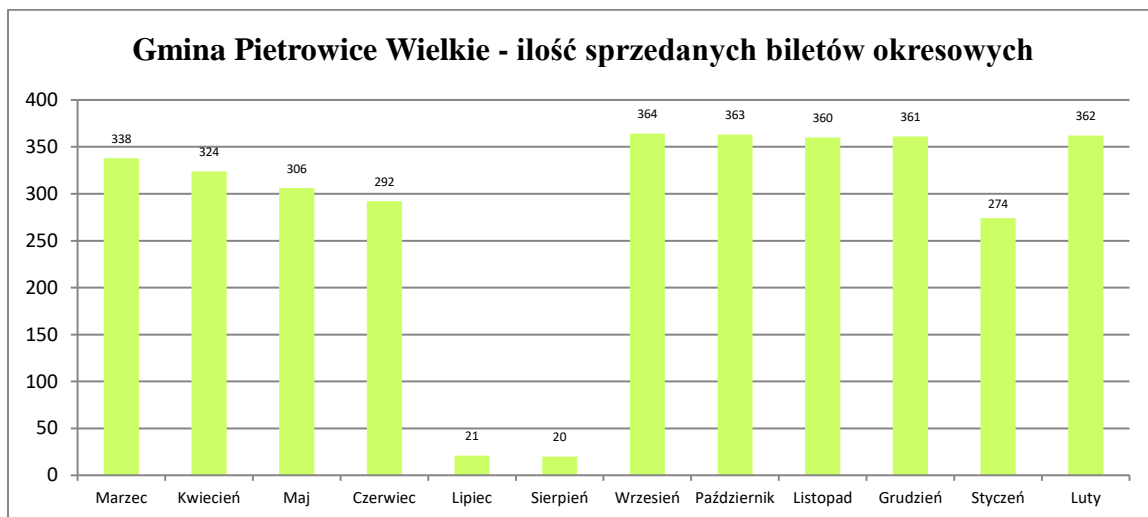
6. Gmina Pietrowice Wielkie

Praca przewozowa (wozokilometry).



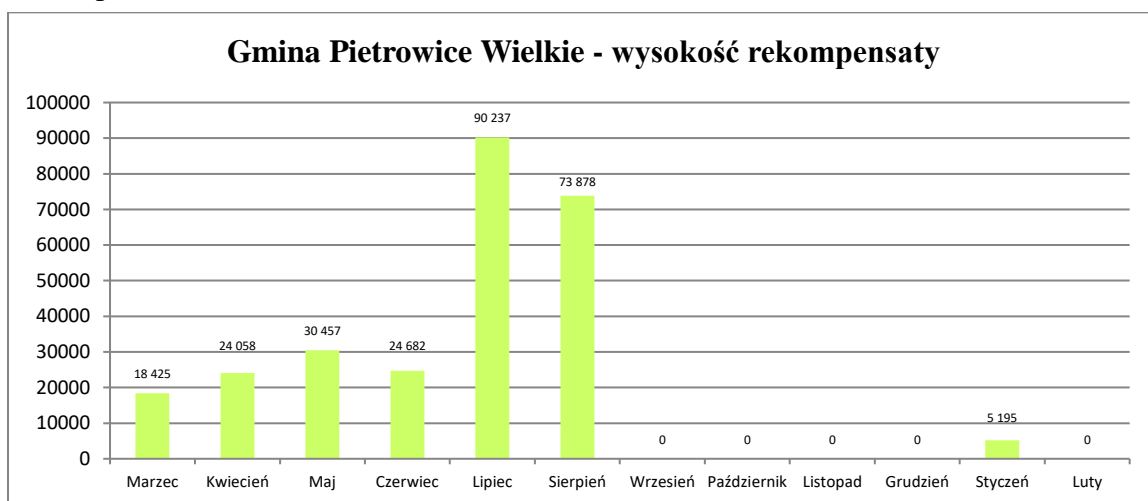
Wykres 17 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 18 - źródło: kalkulacja własna

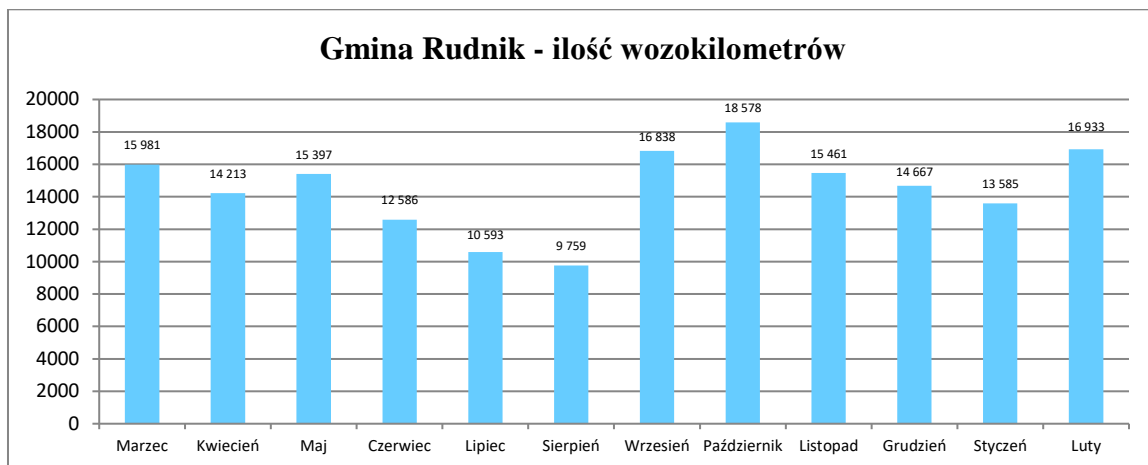
Rekompensata



Wykres 19 - źródło: kalkulacja własna

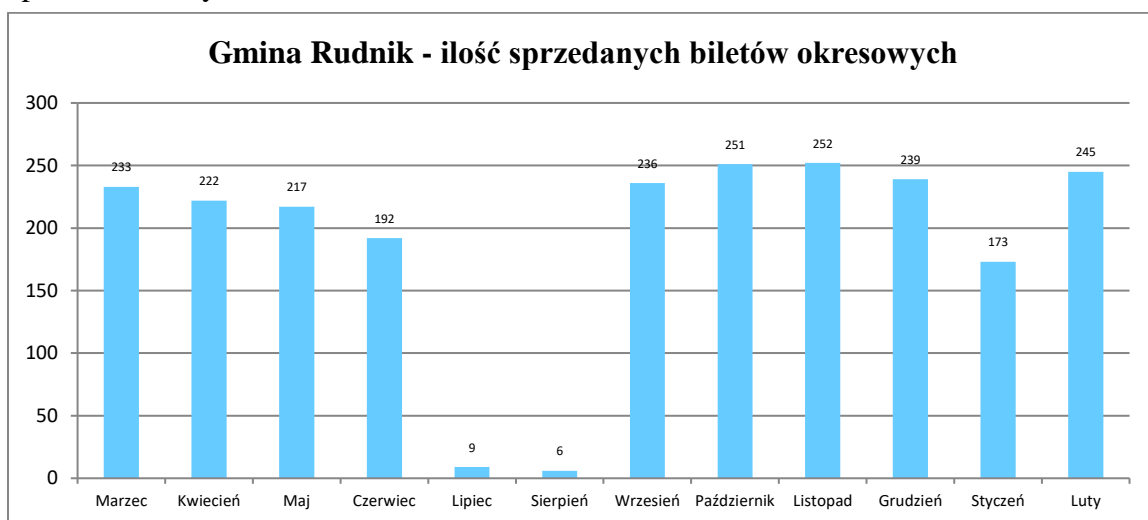
7. Gmina Rudnik

Praca przewozowa (wozokilometry).



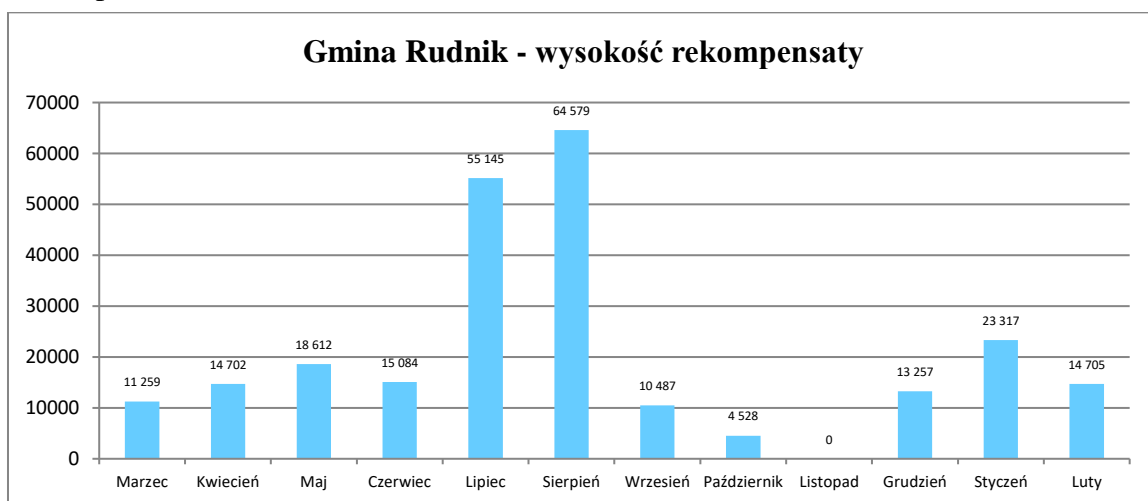
Wykres 20 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 21 - źródło: kalkulacja własna

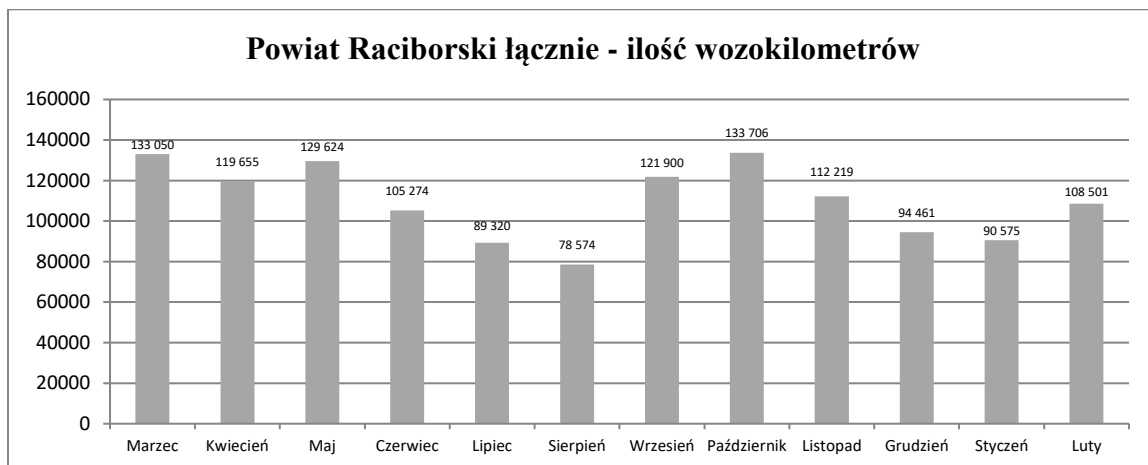
Rekompensata



Wykres 22 - źródło: kalkulacja własna

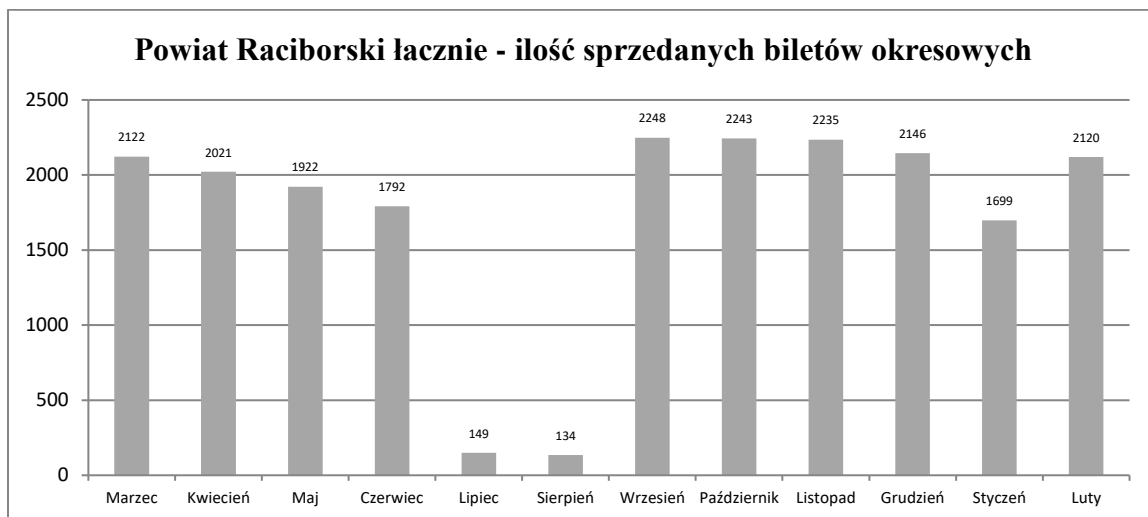
8. Powiat Raciborski – łącznie

Praca przewozowa (wozokilometry).



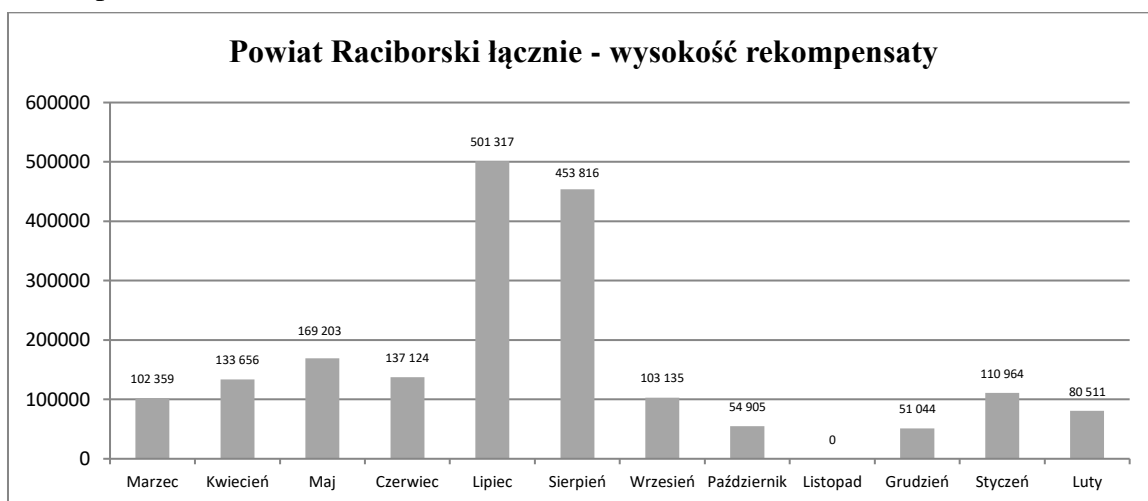
Wykres 23 - źródło: kalkulacja własna

Sprzedane bilety



Wykres 24 - źródło: kalkulacja własna

Rekompensata



Wykres 25 - Źródło: kalkulacja własna

V. FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU W CZASIE EPIDEMII

W marcu 2020 r. na terenie kraju ogłoszono stan epidemii w związku z zagrożeniem wirusowym COVID-19. Wprowadzono szereg ograniczeń, które swym zasięgiem objęły wszystkie dziedziny życia. Dotyczy to również transportu publicznego. Zamknięcie placówek oświatowych oraz ograniczenia w poruszaniu obywateli przyczyniły się do gwałtownego spadku ilości pasażerów. Nowa sytuacja wymagała szybkiej ingerencji organizatora w szczególności dotyczącej dostosowania siatki połączeń do nowych potrzeb społecznych. Należy podkreślić, że wszelkie działania podejmowane w tym zakresie były konsultowane z poszczególnymi gminami.

Po ogłoszeniu oficjalnej informacji o zawieszeniu zajęć w placówkach oświatowych wstrzymano wszystkie kursy szkolne. Wprowadzono rozkład jazdy jak w dni wolne od nauki szkolnej. Decyzja ta pozwoliła ograniczyć koszty w zasadzie bez negatywnych skutków dla mieszkańców. Z kursów szkolnych i tak korzystali w zasadzie tylko uczniowie.

Postępujące zagrożenie wirusowe oraz dalsze ograniczenia w poruszaniu się obywateli wymusiły kolejne zmiany w rozkładzie jazdy autobusów. Rozważane były różne warianty łącznie z całkowitym zawieszeniem kursowania autobusów. W tak niecodziennej sytuacji istotne było trafne zdiagnozowanie potrzeb mieszkańców poszczególnych gmin. Kluczową rolę odegrali więc wójtowie, z którymi Powiat ustalał kolejne kroki. Wszyscy zgodzili się, że potrzebne są dalsze ograniczenia kursów. Przemawiały za tym zarówno względy bezpieczeństwa jak i kalkulacje finansowe. Gwałtowny spadek ilości pasażerów a co za tym idzie brak sprzedaży biletów miesięcznych przekładał się na brak przychodów. Zdecydowano więc, że od 1 kwietnia 2020 r. utrzymywane będą przede wszystkim kursy poranne w kierunku Raciborza oraz popołudniowe w kierunku powrotnym. Zapewniony zostanie dojazd do pracy i powrót do miejsca zamieszkania. Transport publiczny został mocno ograniczony jednak nadal spełnia ważną społecznie funkcję.

Epidemia negatywnie wpływa na wszystkie gałęzie gospodarki. Podobnie jest z transportem. Niewielkie wpływy ze sprzedaży biletów spowodują znaczny wzrost rekompensaty już od kwietnia br. Jak pokazują statystyki ubiegłego roku (rozdział IV) rekompensata znacząco rośnie w okresie wakacyjnym. Należy spodziewać się, że z powodu epidemii w bieżącym roku podobny wzrost będzie obejmował znacznie dłuższy okres – od kwietnia do sierpnia. Budżety samorządów nie są przygotowane na tak duże obciążenie dlatego jeszcze w marcu Powiat wystąpił do Wojewody Śląskiego z prośbą o wsparcie finansowe organizacji transportu publicznego. W odpowiedzi uzyskano informację, że aktualnie nie ma podstaw prawnych do wyasygnowania środków z budżetu państwa na ten cel jednak Wojewoda skierował już wniosek do Ministerstwa Infrastruktury o wypracowanie i wdrożenie narzędzi prawnych, pozwalających wspomóc organizatorów i operatorów transportu publicznego.

Zamrożenie gospodarki może mieć również wpływ na realizację zamówień. Na czerwiec 2020 r. zaplanowano dostawę 6 autobusów, których zakup finansowany jest ze środków zewnętrznych oraz budżetu Powiatu. Z informacji uzyskiwanych na bieżąco od dostawcy wynika, że termin dostawy nie jest zagrożony. Należy mieć jednak na uwadze dużą dynamikę sytuacji oraz nieprzewidywalność rozprzestrzeniania się epidemii. Starostwo jest jednak w stałym kontakcie z dostawcą i w razie potrzeby będą podejmowane kroki by zabezpieczyć od strony formalnej realizację projektu.

VI. PODSUMOWANIE

Pierwszy rok funkcjonowania transportu publicznego w Powiecie Raciborskim pokazał jak ważnym elementem życia społecznego jest zapewnienie połączeń komunikacyjnych z głównym ośrodkiem miejskim. Zaspokojenie tych potrzeb mieszkańców wymaga współpracy

samorządów gminnych i Powiatu. Szczególnie ważne jest ustalenie stabilnych zasad finansowania i rozliczania kosztów transportu. Cieszy więc fakt, że w pierwszych miesiącach współpracy samorządy doprecyzowały i ostatecznie ustaliły zasady podziału kosztów. Wypracowany w 2019 r. model finansowania został zastosowany również w tym roku. Pozwala to skupić uwagę na pozostałych aspektach organizacyjnych i monitorowaniu potrzeb społecznych.

Ilość i częstotliwość kursów stanowi zawsze kompromis pomiędzy oczekiwaniami mieszkańców a możliwościami finansowymi organizatorów. Po kilku miesiącach od uruchomienia transportu udało się osiągnąć taki kompromis. Korekty w rozkładach jazdy wprowadzone jeszcze w 2019 r. pozwoliły zoptymalizować wykorzystanie zasobów operatora przy jednoczesnym zapewnieniu stabilnego finansowania przez wszystkie samorządy.

Niewątpliwie największym wyzwaniem jest obecnie zachowanie ciągłości działania operatora oraz finansowanie transportu w okresie epidemii. Bardzo ważną rolę powinny odegrać rządowe programy pomocowe, skierowane do poszczególnych branży gospodarki.

*Andrzej Chwalczyk
Naczelnik Wydziału
Komunikacji i Transportu*