

# **TRANSPORT PUBLICZNY NA TERENIE POWIATU RACIBORSKIEGO W KONTEKŚCIE ZADAŃ POWIATU**



**OPRACOWANO NA SESJĘ RADY POWIATU RACIBORSKIEGO  
- SIERPIEŃ 2019 -**

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

## Spis treści

WSTĘP.....	3
I. ZADANIA POWIATU W ZAKRESIE TRANSPORTU.....	4
1. Transport zbiorowy jako zadanie publiczne.....	4
2. Idea transportu publicznego .....	5
3. Rekompensata .....	5
II. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU .....	6
1. Linie komunikacyjne na obszarze Powiatu Raciborskiego .....	6
2. Aktualizacja planu transportowego .....	7
3. Organizacja transportu na liniach nieuwjętych w planie .....	7
III. WSPÓŁPRACA Z GMINAMI I OPERATOREM .....	8
1. Zakres współpracy.....	8
2. Model finansowania .....	9
3. Rozliczenia z operatorem .....	11
IV. OPERATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....	11
1. Charakterystyka.....	11
2. Tabor autobusowy .....	12
V. ROZWÓJ TRANSPORTU NA OBSZARZE POWIATU .....	13
1. Kierunki rozwoju transportu publicznego .....	13
2. Możliwości współpracy z sąsiednimi powiatami.....	14
VI. PODSUMOWANIE.....	15
VII. ZAŁĄCZNIKI .....	16
1. Plan sieci komunikacyjnej powiatowego transportu publicznego .....	16
2. Wykaz autobusów PKS w Raciborzu Sp. z o.o.....	17
3. Autobus Iveco Crossway LE 12 .....	19
4. Publiczny transport zbiorowy w liczbach .....	20

## **WSTĘP**

Realizacja publicznego transportu zbiorowego, zwłaszcza w wymiarze lokalnym, jest ważnym zadaniem z zakresu gospodarki komunalnej wykonywanym przez jednostki samorządu terytorialnego. Transport zbiorowy stanowi alternatywę dla komunikacji indywidualnej, stwarzając możliwość bardziej efektywnego wykorzystania dostępnych środków, w tym również środków transportowych, dróg publicznych i innych elementów, pozwalając na bardziej racjonalne korzystanie ze środowiska naturalnego, m.in. redukcję konsumpcji paliw, ograniczenie emisji spalin, hałasu itd. Możliwość sprawnego przemieszczania się mieszkańców stanowi o jakości ich życia, skracaniu czasu niezbędnego na dotarcie do miejsc zatrudnienia, kształcenia się, a także wypoczynku i w innych celach.

Potrzeby w zakresie transportu zbiorowego występują na wszystkich szczeblach sprawowania administracji terenowej w państwie. Stąd też zadania w tym obszarze powierzono zarówno jednostkom stopnia lokalnego, jak i regionalnego, czyli powiatom, województwom, a także gminom. Sprawą naturalną jest, że potrzeby w zakresie transportu zbiorowego z różnych przyczyn nie dają się sztywno zamknąć w granicach administracyjnych jednostek samorządowych. Konieczne staje się zatem współdziałanie samorządów w celu zapewnienia efektywnej realizacji zadania.

Niniejsze opracowanie ma na celu przybliżenie systemu transportu publicznego tworzonego przez Powiat Raciborski przy czynnym udziale samorządów gminnych. Oprócz podstaw prawnych i formalnych uwarunkowań zaprezentowane zostaną zasady współpracy, finansowania oraz rozliczania transportu publicznego. Analizie będą poddane możliwości rozwoju oraz kierunki działań w najbliższych latach. Opis zostanie uzupełniony krótką charakterystyką operatora transportu publicznego, czyli Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Sp. z o.o., którego współwłaścicielem większościowym jest Powiat Raciborski.

## **I. ZADANIA POWIATU W ZAKRESIE TRANSPORTU**

### **1. Transport zbiorowy jako zadanie publiczne**

Organizacja publicznego transportu zbiorowego stanowi współcześnie niewątpliwie jedną z podstawowych sfer aktywności podmiotów władzy publicznej. Ustawodawca zdecydował, że zaspakajanie zbiorowych potrzeb społeczeństwa w zakresie publicznego transportu zbiorowego stanowi co do zasady obowiązek władz samorządowych. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>1</sup> zadania własne gminy obejmują m.in. sprawy lokalnego transportu zbiorowego.

W przepisach ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym<sup>2</sup> w art. 4 ust. 1 pkt 6 wskazano natomiast, że powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym m.in. w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych. Podobnie w art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa<sup>3</sup> ustawodawca zaznaczył, że transport zbiorowy i drogi publiczne mieszczą się w zakresie zadań publicznych o charakterze wojewódzkim.

Szczegółowe zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego doprecyzowujące zakres zadań jednostek samorządu terytorialnego określają przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>4</sup> (dalej u.p.t.z.). Przypisują one jednostkom samorządu poszczególnych szczebli (lub ich związkom) obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jedynie w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym funkcję organizatora pełni podmiot administracji rządowej – minister właściwy do spraw transportu.

Sferę aktywności organizatorów publicznego transportu zbiorowego wyznacza przedmiotowo pojęcie publicznego transportu zbiorowego, które zostało wyjaśnione przez ustawodawcę w art. 4 ust. 1 pkt 14 u.p.t.z. Zgodnie z tym przepisem przez to pojęcie należy rozumieć powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Na organizatorze tak rozumianego publicznego transportu zbiorowego spoczywa nie tylko jego organizacja, ale również planowanie rozwoju transportu i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym (vide: art. 8 u.p.t.z.).

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 podmiotem wyłonionym w trybie konkurencyjnym (operatorem publicznego transportu zbiorowego). Na zasadzie wyjątku możliwe jest powierzenie świadczenia takich usług bez zachowania procedur konkurencyjnych (tryb ten może znaleźć zastosowanie w szczególności w odniesieniu do tzw. podmiotu wewnętrznego organizatora). Dotyczy to sytuacji realizacji przewozów w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2 u.p.t.z.) oraz bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadkach określonych w art. 22 ust. 1 u.p.t.z.

<sup>1</sup> t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 994 z późn. zm.

<sup>2</sup> t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 995 z późn. zm.

<sup>3</sup> t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 913 z późn. zm.

<sup>4</sup> t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 z późn. zm.

Powiat Raciborski, który wspólnie z Powiatem Wodzisławskim posiada 100% udziałów w spółce PKS Racibórz, zawarł w dniu 28.11.2018 r. na podstawie art. 22 ust.1 pkt 2 u.p.t.z. umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym (PKS Racibórz) na okres 3 lat.

## **2. Idea transportu publicznego**

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. Zadaniem organizatora jest zatem utrzymywanie linii i kursów użytecznych publicznie bez względu na ich rentowność ekonomiczną.

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.

Celem u.p.t.z. jest określenie zasad, 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.

## **3. 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.

## **II. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU**

### **1. Linie komunikacyjne na obszarze Powiatu Raciborskiego**

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. Plan transportowy opracowany został w oparciu o przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego<sup>5</sup> w zakresie 14 linii komunikacyjnych obejmujących swoim zasięgiem obszar Powiatu Raciborskiego tj.:

- 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 Bieńkowice, Bolesław, Tworków, Owsiszczce, Nową Wioskę, Krzyżanowice, Roszków, Rudyszwałd, Chałupki, Zabelków),*
- 6) Racibórz – Gamów      *(przez Rudnik i Strzybnik),*
- 7) Racibórz – Jastrzębie      *(przez Rudnik, Strzybnik, Rudnik, Czerwężce, Szonowice, Poniężce, 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 – Rzuchów      *(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),*

---

<sup>5</sup> Dz. U. z 2011 r, Nr 117, poz. 684

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.

## **2. Aktualizacja planu transportowego**

Ustawodawca dopuszcza aktualizację planu transportowego z uwagi na zmieniające się potrzeby transportowe. Z tego względu nie powinien on być dokumentem martwym. Weryfikacje planu nie powinny służyć regularnej przebudowie całego systemu połączeń w transporcie zbiorowym przy każdej zmianie dokumentu, lecz powinny reagować na zmiany zachodzące w otoczeniu, które nie były przewidziane na etapie tworzenia poprzednich wersji. Rolą planu transportowego jest zapewnienie stabilizacji i zapobieganie gwałtownym zmianom, następującym w krótkim czasie, gdyż takie zmiany dezorganizują codzienne funkcjonowanie wielu mieszkańców.

Aktualizacja planu może dotyczyć linii, które swym przebiegiem wykraczają poza granice administracyjne powiatu. Daje to duże możliwości współpracy z sąsiednimi samorządami oraz pozwala na rozbudowę sieci komunikacyjnej czyniąc ją bardziej kompletną.

W lipcu 2019 r. przygotowano aktualizację planu transportowego Powiatu Raciborskiego, którą przedstawiono do akceptacji Radzie Powiatu Raciborskiego. Dokument zakłada zwiększenie 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 obliuguje 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. Organizacja transportu na liniach nieuwjętych w planie**

Co do zasady organizacja publicznego transportu może odbywać się na liniach ujętych uprzednio w planie transportowym. Jednak u.p.t.z. dopuszcza pewien wyjątek. Jeśli na jakimś obszarze może dojść do zakłócenia komunikacyjnego (braku połączeń np. ze względu na wyco-

fanie się przewoźnika komercyjnego), organizator transportu publicznego może zawrzeć umowę z operatorem mimo, że dana linia nie została ujęta w planie. Okres trwania takiej umowy ograniczony jest do maksymalnie dwóch lat.

Do takiej sytuacji doszło w 2017 r. kiedy Powiat Raciborski na mocy porozumienia trójstronnego z Powiatem Rybnickim i Wodzisławskim przejął rolę organizatora transportu publicznego na dwóch liniach:

- 1) Racibórz –Lyski – Rydułtowy (przez Adamowice, Bogunice i Pstrążną),
- 2) Racibórz –Lyski – Rydułtowy (przez Raszczyce, Żytną i Pstrążną).

Na operatora tych linii wskazano podmiot wewnętrzny, czyli PKS w Raciborzu Sp. z o.o. natomiast finansowanie rekompensaty przejęła Gmina Lyski, która przekazuje na ten cel środki finansowe Powiatowi Raciborskiemu za pośrednictwem Powiatu Rybnickiego. Dwuletni okres na jaki zawarto umowę dobiega właśnie końca jednak linie te zostały ujęte w aktualizacji planu transportowego, dzięki czemu możliwe będzie kontynuowanie przewozów wg dotychczasowych zasad.

### **III. WSPÓŁPRACA Z GMINAMI I OPERATOREM**

#### **1. Zakres współpracy**

Fundamentem budowy efektywnego i komplementarnego systemu transportu publicznego jest współpraca pomiędzy powiatem a gminami. Pamiętać należy, że wspólnotę powiatową tworzą mieszkańcy gmin. Ich rola w definiowaniu potrzeb transportowych jest więc kluczowa. Modele, w których samorządy na każdym szczeblu samodzielnie realizują te zadania, są teoretycznie możliwe jednak wydają się całkowicie nieracjonalne. Potrzeb transportowych mieszkańców nie da się zamknąć w granicach administracyjnych jednej gminy czy miasta. Współdziałanie jest nieodzowne i tylko taka forma była brana pod uwagę przy tworzeniu podwalin pod system transportu publicznego w Powiecie Raciborskim. Znalazło to wyraz w planie transportowym przyjętym przez Radę Powiatu w 2014 r.

Przystępując do planowania współpracy z gminami Zarząd Powiatu kierował się pewnymi założeniami. Przede wszystkim jako organizator transportu publicznego zamierzał utrzymać siatkę połączeń realizowanych do tej pory przez PKS na zasadach komercyjnych, bez znaczących ingerencji w ceny biletów. Takie rozwiązanie pozwalało na płynne uruchomienie transportu publicznego, bez jakichkolwiek negatywnych skutków dla pasażerów. Ewentualne modyfikacje, dotyczące poszczególnych linii i kursów miały być przedmiotem wspólnych uzgodnień między samorządami po kilku miesiącach od uruchomienia transportu publicznego. Ponieważ istniejąca siatka połączeń zabezpieczała połączenia zarówno o charakterze powiatowym jak i gminnym (połączenia między poszczególnymi sołectwami danej gminy), poproszono gminy o udzielanie pomocy finansowej Powiatowi z przeznaczeniem na współfinansowanie kosztów rekompensat dla operatora.

W lutym 2016 r. odbyło się pierwsze spotkanie z przedstawicielami miast i gmin powiatu raciborskiego w sprawie nawiązania współpracy przy finansowaniu powiatowego transportu publicznego. Cykliczne spotkania, podczas których rozważano różne warianty współpracy i partycypacji w kosztach, zaowocowały wypracowaniem wspólnego stanowiska. Końcowe ustalenia podjęte w czasie spotkań na przełomie roku 2017 i 2018 uwzględniały proporcjonalny udział finansowy wszystkich gmin oraz powiatu. W sierpniu 2018 r. siedem gmin złożyło pi-



semne deklaracje współfinansowania transportu publicznego zapewniając o zabezpieczeniu środków w planie finansowym na 2019 r. Ze złożeniem deklaracji wstrzymało się Miasto Racibórz. W grudniu 2018 r. Miasto Racibórz ostatecznie wycofało się ze współfinansowania transportu publicznego na obszarze powiatu.

Umowy o pomocy finansowej dla Powiatu zostały podpisane w lutym 2019 r. a powiatowy transport o charakterze użyteczności publicznej został uruchomiony od 1 marca 2019 r. Po drodze mogła umknąć ta zmiana, ponieważ w rozkładach jazdy i cenniku niewiele się zmieniło, jednak z formalnego punktu widzenia był to moment przełomowy. Z tym dniem Powiat a za jego pośrednictwem także gminy zaczęły kształtować rynek przewozów pasażerskich. Od tej pory o utrzymaniu bądź likwidacji kursów nie decydują jedynie względy ekonomiczne ale przede wszystkim potrzeby lokalnych społeczności. Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalanie rozkładu jazdy. Oczywiście istnieją takie kursy, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), jednak z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji.

Niestety nie wszystkie gminy Powiatu Raciborskiego zdecydowały się na współpracę. Decyzja Miasta Racibórz jest w pewnym sensie zrozumiała. Realizuje zadania z zakresu transportu publicznego na własnym obszarze, zapewniając komunikację miejską. Wypełnia tym samym ustawowy obowiązek. Jednak jeśli spojrzeć na tę sytuację szerzej, nie da się pominąć wielu innych argumentów, przemawiających za podjęciem współpracy. Częste i niedrogie połączenia autobusowe okolicznych miejscowości z Raciborzem pozwoliłyby wzmacniać rolę głównego ośrodka miejskiego jako centrum życia społecznego, kulturalnego i ekonomicznego. Dla niektórych mieszkańców Powiatu Raciborskiego takimi ośrodkami mogą stać się inne miasta położone stosunkowo blisko, takie jak Rybnik, Wodzisław Śląski czy Kędzierzyn-Koźle. Wspierając komunikację powiatową Miasto Racibórz wspierałoby *de facto* własny rozwój. Innym argumentem przemawiającym za nawiązaniem współpracy jest wspieranie ochrony środowiska. Komunikacja zbiorowa przyczynia się do obniżenia emisji spalin, zmniejszenia natężenia ruchu drogowego w mieście oraz do obniżenia szkodliwego wpływu hałasu na mieszkańców. Ma to szczególnie duże znaczenie w kontekście osób regularnie dojeżdżających do Raciborza, np. do pracy lub szkoły. Na koniec warto wspomnieć, że z komunikacji autobusowej korzystają nie tylko mieszkańcy sąsiednich miejscowości kierując się do Raciborza i z powrotem. Również raciborzanie wyjeżdżają do okolicznych gmin np. do swych bliskich. Sprawnie funkcjonujący system komunikacji przysparza zatem korzyści wszystkim mieszkańcom, w tym także mieszkańcom Raciborza.

## **2. Model 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. Jako, że linie powiatowego transportu obsługują obszary wszystkich gmin powiatu, wyręczając tym samym wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, zdecydowały się one udzielać pomocy finansowej Powiatowi i partycypować w kosztach rekompensaty.

W wyniku wielu spotkań i uzgodnień władarzy gmin i Powiatu wypracowano model podziału kosztów pomiędzy samorządy. Przyjęte w lutym 2019 r. rozwiązanie opierało się na

proporcjonalnym podziale kosztów wg ilości wozokilometrów pokonywanych przez autobusy na liniach obsługujących poszczególne gminy. Dodatkowo w finansowaniu przewozów swój udział zadeklarował także Powiat. Proporcjonalny podział kosztów pozwolił ustalić stałe wartości procentowe przypisane do każdego samorządu a przyjęte wartości dofinansowania na poziomie 1,- zł do wozokilometra pozwoliły w przybliżeniu ustalić obciążenie finansowe gmin i Powiatu w 2019 r.:

- 1) Gmina Kornowac: 3%, co na rok 2019 daje 43 531,- zł,
- 2) Miasto i Gmina Krzanowice: 9%, co na rok 2019 daje 124 242,- zł,
- 3) Gmina Krzyżanowice: 12%, co na rok 2019 daje 174 452,- zł,
- 4) Miasto i Gmina Kuźnia Raciborska: 17%, co na rok 2019 daje 245 761,- zł,
- 5) Gmina Nędza: 14%, co na rok 2019 daje 198 404,- zł,
- 6) Gmina Pietrowice Wielkie: 18%, co na rok 2019 daje 258 918,- zł,
- 7) Gmina Rudnik: 11%, co na rok 2019 daje 158 992,- zł,
- 8) Powiat Raciborski 16%, co na rok 2019 daje 230 000,- zł.

Koszty rekompensaty, jakimi co miesiąc operator obciążał organizatora dzielone były wg powyższych wartości na wszystkie samorządy współpracujące przy realizacji zadania.

Po kilku miesiącach funkcjonowania transportu publicznego część gmin zaproponowała zmianę sposobu podziału kosztów. Wśród samorządów popularność zaczęła zyskiwać idea podziału, opierającego się na rzeczywistym wyliczeniu przychodów i kosztów, odrębnym dla linii obsługujących poszczególne gminy. Sposób ten wymaga co prawda od operatora odrębnego księgowania przychodów i kosztów dla każdej z gmin, jednak pomoc udzielana przez gminy jest wówczas adekwatna do rachunku ekonomicznego – słowem każda gmina „dofinansowuje własne przewozy”. Model finansowania transportu, na mocy zawartych porozumień zmieniono z dniem 1 sierpnia 2019 r. Obecnie każda z gmin współpracujących przy organizacji transportu obciążana jest częścią rekompensaty adekwatną do rachunku przychodów i kosztów wygenerowanych na liniach obsługujących te gminy. Wkład finansowy Powiatu pozostawiono na poziomie 16%.

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 zł<sup>6</sup> i jest rozłożony na lata 2019-2020. Zakup autobusów szczegółowo opisano w części IV.2.

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 publicznej<sup>7</sup> (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 jed-

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1123

nak 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 będzie mógł skorzystać z tego dofinansowania w odniesieniu do linii obecnie obsługiwanych. Można jednak kalkulować ewentualne dofinansowanie przy uruchamianiu linii nowych.

### **3. Rozliczenia z operatorem**

Usługi transportu publicznego są świadczone na podstawie umowy zawartej pomiędzy Powiatem Raciborskim a PKS w Raciborzu Sp. z o.o. Bazując na przepisach u.p.t.z. Powiat jako organizator transportu powołał podmiot wewnętrzny na operatora transportu publicznego. Umowa została zawarta na okres 36 miesięcy licząc od dnia rozpoczęcia świadczenia usług, tj. od 1 marca 2019 r.

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.

## **IV. OPERATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

### **1. Charakterystyka**

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Spółka z o.o. jest firmą której założenie datuje się na rok 1951. Początkowo jako przedsiębiorstwo państwowe funkcjonowało jako placówka terenowa ekspozytury w Gliwicach. Z czasem rozwijało się i zyskiwało na znaczeniu. Od 1990 r. było samodzielnym przedsiębiorstwem podległym Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej. W 2001 r. w wyniku komercjalizacji powstała Jednoosobowa Spółka Skarbu Państwa a w 2010 r. PKS został skomunalizowany, tzn. całość udziałów w spółce została nieodpłatnie przekazana Powiatowi Raciborskiemu. W czerwcu 2013 r. współwłaścicielem PKS-u stał się Powiat Wodzisławski.

Przewozy realizowane autobusami Spółki obsługują komunikacyjnie tereny gmin: Racibórz, Wodzisław Śl., Krzyżanowice, Krzanowice, Pietrowice Wielkie, Rudnik, Nędza, Kuźnia Raciborska, Kornowac, Kietrz, Baborów, Lyski, Lubomia, Godów, Gorzyce, Polska Cerekiew i Cisek. Ponadto prowadzona jest komunikacja regularna z sąsiednimi miastami i gminami.

Sieć tras obejmuje:

- 1) 16 linii komunikacji publicznej organizowanej przez Powiat Raciborski (14 linii na obszarze Powiatu oraz 2 linie relacji Racibórz – Rydułtowy),

2) 10 linii komunikacji publicznej organizowanej przez Powiat Wodzisławski, oraz komunikację komercyjną na liniach z Raciborza do Gliwic, Krakowa, Głubczyc, Kietrza i Kędzierzyna-Koźla.

Komunikacja obejmuje ponad 470 kursów obsługiwanych w dni powszednie. W soboty, niedziele i dni świąteczne komunikacja jest znacznie ograniczona. Autobusy wykonują w soboty 88 kursów, a w niedziele 28 kursów. Przeważająca długość linii w komunikacji prowadzonej przez Spółkę nie przekracza 30 km. Kursy tej komunikacji zaspokajają potrzeby regularnych, codziennych dojazdów do pracy i szkół.

PKS wykorzystuje własny dworzec autobusowy. Z niego rozpoczyna bieg większość obsługiwanych linii. Autobusy zatrzymują się na ponad 400 przystankach administrowanych przez samorządy gminne oraz zarządców dróg, rozmieszczonych na obszarze powiatów: raciborskiego i wodzisławskiego, objętych rozkładem jazdy oraz na dworcach autobusowych znajdujących się w powiatach sąsiadujących, tj. w Głubczycach, w Kędzierzynie-Koźlu, w Gliwicach, w Pszowie, w Wodzisławiu Śląskim, w Rybniku oraz w Krakowie.

Nabywcami usług Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Sp. z o.o. są klienci indywidualni oraz podmioty gospodarcze działające na lokalnym rynku.

Klienci indywidualni korzystają głównie z usług w zakresie:

- 1) przewozów pasażerskich zwykłych na podstawie biletów jednorazowych,
- 2) przewozów pasażerskich zwykłych na podstawie biletów miesięcznych, pracowniczych, szkolnych i studenckich,
- 3) przewozów pasażerskich przyśpieszonych (dalekobieżnych),
- 4) wynajmów okazjonalnych (wesela, wycieczki, itp.),
- 5) usług warsztatowych.

## **2. Tabor autobusowy**

Nowoczesny tabor to nie tylko kwestia ekonomii eksploatacji. Choć koszty utrzymania są niezwykle ważne, to równie wielkie znaczenie ma atrakcyjność autobusów. Nowoczesny design, klimatyzacja, ograniczenie hałasu czy bezprzewodowy dostęp do Internetu to już typowe oczekiwania pasażerów. Ponadto nowoczesny tabor to z reguły mniejsze obciążenie emisją spalin dla środowiska naturalnego. Dążąc do podnoszenia jakości świadczonych usług należy duży nacisk położyć na regularną wymianę taboru.

Na dzień 31 maja 2019 r. PKS w Raciborzu dysponowało 65 autobusami, których średnia wieku wynosiła 14,5 roku. W przeciągu ostatnich trzech lat Zarząd Spółki dokonał zakupu 6 fabrycznie nowych 12 metrowych autobusów. Zakup realizowany jest w formie leasingu i jest finansowany przez Powiat Wodzisławski. Większość taboru to autobusy Mercedes Connecto w wieku od 14-19 lat oraz Autosan Tramp i Solina w wieku od 9-13 lat. Najstarszy używany autobus to Mercedes 407 z rocznika 1990. Ze względu na przebieg oraz wyeksploatowanie, część taboru powinna zostać wycofana z użytku w okresie najbliższych 2-3 lat.

Wpisując się w potrzebę wymiany autobusów, Powiat Raciborski przystąpił do realizacji projektu pn. „Wymiana części taboru poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów komunikacji publicznej w powiecie raciborskim”. Inwestycja zakłada wymianę 10 zużytych i niespełniających norm w zakresie emisji spalin i hałasu autobusów na 10 nowych, niskoemisyjnych i niskopodłogowych pojazdów, które spełniają normę EURO 6 w zakresie emisji spalin i hałasu. Zakupione autobusy obsługiwać będą 14 linii na obszarze całego powiatu raciborskiego. Do-

datkowo w ramach projektu w pojazdach zostaną zainstalowane Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (m.in. system monitoringu wnętrza autobusu, monitoring gps, infrastruktura dla osób z niepełnosprawnością – np. oznakowanie w jęz. Braille’a), które zapewnią szybką informację pasażerom oraz wspomogą proces zarządzania taborzem w sposób efektywny. Zakupione i przekazane spółce PKS w Raciborzu autobusy nie zostaną w okresie 5 lat od uzyskania przez powiat ostatniej płatności w ramach przedsięwzięcia sprzedane, wydierżawione, ani w żaden inny sposób przekazane jakimkolwiek innym podmiotom. Trwałość projektu jest to co najmniej 5 lat po otrzymaniu ze strony Instytucji Zarządzającej RPO WSL 2014 – 2020 ostatniej płatności w ramach projektu. Przewiduje się, że okres trwałości potrwa do roku 2026.

W dniu 7 lutego 2019 r. wszczęte zostało postępowanie o udzielenie zamówienia na zakup 10 szt. autobusów w trybie przetargu nieograniczonego. W obowiązującym terminie wpłynęła jedna oferta złożona przez firmę ABP BUS & COACH Sp. z o.o. S. K. ze Słupska. Zaoferowano autobusy Iveco Bus, typ CBLE4/00, Crossway LE, Line 12 w łącznej cenie 9 440 250,- zł brutto. W podpisanej z wykonawcą umowie ustalono termin dostawy 4 autobusów w IV kwartale 2019 r. oraz 6 autobusów w II kwartale 2020 r.

## **V. ROZWÓJ TRANSPORTU NA OBSZARZE POWIATU**

### **1. Kierunki rozwoju transportu publicznego**

Jednym z głównych kierunków działań w dziedzinie transportu publicznego musi być systematyczne badanie potrzeb lokalnej społeczności oraz bieżące dostosowywanie do nich sieci połączeń. Nie chodzi bynajmniej o wprowadzanie radykalnych zmian a jedynie drobnych korekt, np. dostosowując godziny odjazdów autobusów albo okresowo zmieniając ilości kursów na danej linii komunikacyjnej. W tym celu Powiat Raciborski zamierza utrzymywać ścisłą współpracę z samorządami gminnymi, nie tylko w wymiarze finansowym ale także poprzez stałą wymianę informacji o potrzebach mieszkańców. Rola gminy, jako jednostki najbliższej obywatelom jest zatem kluczowa. Dostrzegając potrzebę współpracy z wszystkimi gminami, Powiat będzie zachęcał Miasto Racibórz do podejmowania wspólnych działań w sferze transportu powiatowego.

Nie sposób mówić o rozwoju transportu pomijając inwestycje w tabor autobusowy. Jest to nieodłączny i stały element budowy systemu komunikacyjnego. Zakup 10 nowych autobusów to z pewnością duży ale tak naprawdę pierwszy krok na drodze do odnowienia taboru. Jako organizator transportu oraz współwłaściciel PKS-u Powiat Raciborski będzie z jednej strony poszukiwał źródeł dofinansowania by wzorem obecnie realizowanego projektu kupować nowe autobusy a z drugiej wspierał działania, stwarzające warunki do wymiany środków transportu samodzielnie przez Spółkę. Szczególną uwagę zwróci na dostosowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz udogodnienia dla seniorów.

Czynnikami podnoszącym atrakcyjność transportu autobusowego są z pewnością niskie ceny biletów. Obniżenie cen nie pozostaje niestety bez wpływu na wysokość rekompensaty wypłacanej operatorowi, jednak w dłuższej perspektywie powinno przyczynić się (wzorem Powiatu Wodzisławskiego) do zwiększenia ilości pasażerów co w pewnej części może zrekomensować zmniejszenie przychodów operatora. Tanie bilety to także zwiększenie dostępności transportu, do czego samorządy powinny dążyć realizując ideę transportu o charakterze użyteczności publicznej. Podobnie w przypadku dodatkowych ulg, np. dla osób starszych. Po-

wiat Raciborski dostrzega potrzebę rozwoju w tym kierunku i będzie czynił starania by wspólnie z partnerami finansującymi stwarzać ku temu warunki.

W działaniach planowanych na najbliższe lata nie może zabraknąć budowy komplementarnego systemu informacji pasażerskiej. To trudne i kosztowne zadanie. Najbardziej rozbudowane systemy tego rodzaju bazują na danych przetwarzanych w czasie rzeczywistym, publikowanych na bieżąco przy wykorzystaniu wyświetlaczy przystankowych oraz internetowych platform interaktywnych. Nieodłączną częścią komplementarnych systemów są aplikacje dla urządzeń mobilnych. Inwestycja ta wymaga nakładów finansowych przy zakupie sprzętu i wyposażenia a także ponoszenia stałych kosztów utrzymania. Ze względu na koszty, budowa takiego systemu powinna być rozłożona w czasie. Pierwszym krokiem będzie przewidziane w Planie transportowym biuro obsługi pasażera, zlokalizowane przy węźle przesiadkowym czyli na dworcu autobusowym w Raciborzu. W kolejnych etapach tworzone będą punktu informacyjne wyposażone w interaktywne urządzenia, prezentujące informacje o połączeniach, cennikach oraz oferujące samodzielny zakup biletów. Dalej system może być rozbudowywany w wielu kierunkach w zależności od możliwości finansowych. Ze względu na duży koszt i zaangażowanie finansowe w zakup autobusów, nie ustalano jeszcze ram czasowych dla tych działań.

Warto w tym miejscu wspomnieć także o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Choć temat ten w kontekście przewozów powiatowych wydaje się bardzo odległy, to należy już dziś śledzić zachodzące zmiany uwarunkowań prawnych i technologicznych. Kierunki rozwoju kraju w tej dziedzinie wyznacza ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>8</sup>. Jak wynika z samej ustawy obecnie nacisk położony jest na budowę infrastruktury, umożliwiającej wykorzystanie pojazdów zasilanych alternatywnie – ogólnodostępnych stacji ładowania oraz systemów dystrybucji gazu. Stopień zaawansowania prac w skali kraju pozwala sądzić, że w przeciągu najbliższych kilkunastu lat technologia ta będzie niedostępna dla sfery przewozów regionalnych. Na komunikację elektryczną mogą sobie pozwolić obecnie jedynie metropolie i większe miasta. Wynika to zarówno z wysokich kosztów organizacji infrastruktury i zakupu autobusów jak również z zupełnie innego charakteru przewozów powiatowych, w których trasy przebiegu jednego pojazdu sięgają kilkudziesięciu kilometrów poza obszarem miejskim.

## **2. Możliwości współpracy z sąsiednimi powiatami**

Rozpatrując przyszłość transportu publicznego na obszarze Powiatu Raciborskiego brana jest pod uwagę możliwość przejścia na zasadzie porozumienia części zadań transportowych od sąsiednich powiatów. Dotyczy to zwłaszcza sąsiadujących z naszym od strony zachodniej powiatów Głubczyckiego i Kędzierzyńsko-Kozielskiego. Zgodnie z definicją u.p.t.z.<sup>9</sup> za powiatowe przewozy pasażerskie uznaje się m.in. przewozy w granicach powiatów sąsiadujących o ile zawarły stosowne porozumienie. Analizując przepływ pasażerów, również w przejazdach komercyjnych, należy zauważyć, że dla części mieszkańców sąsiadujących powiatów to Racibórz jest głównym ośrodkiem miejskim, z którym związali swoją przyszłość zawodową lub w którym pobierają naukę. Naturalnym wydaje się więc przygotowanie do ewentualnej organizacji transportu w tych kierunkach. Oczywiście, aby Powiat Raciborski mógł przejąć realizację tego zadania, niezbędna jest zgoda władarzy sąsiednich powiatów. Nie wiadomo czy do sytuacji takiej kiedykolwiek dojdzie jednak jest ona brana pod uwagę. Dzięki ujęciu nowych linii

<sup>8</sup> t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1124 z późn. zm.

<sup>9</sup> art.4 ust.1 pkt 10

komunikacyjnych w aktualizacji Planu transportowego, Powiat Raciborski będzie przygotowywany na taką ewentualność.

## **VI. PODSUMOWANIE**

Trudności z finansowaniem i organizacją transportu publicznego występują na obszarze całego kraju. O tym jak wielki to problem, może świadczyć szereg działań podejmowanych w ostatnim czasie nie tylko przez władze centralne ale również samorządowe w celu przywrócenia komunikacji autobusowej w Polsce. Licznie występujące obszary częściowego lub nawet całkowitego wykluczenia transportowego to perspektywa, która na szczęście nie grozi naszemu Powiatowi. Dzięki współpracy między samorządami oraz dzięki funkcjonującemu na naszym obszarze PKS-owi możemy z satysfakcją stwierdzić, że u nas nie ma tzw. „białych plam” a problem wykluczenia transportowego nie dotyczy naszych mieszkańców. Pamiętać jednak trzeba, że to co dla innych powiatów jest celem do osiągnięcia, dla nas jest początkiem trudnej drogi. Wypracowanie sprawnych mechanizmów przepływu informacji między samorządami z możliwością szybkiego reagowania na zmieniające się potrzeby transportowe mieszkańców to główny cel na najbliższe kilkanaście miesięcy. Utrzymanie finansowania na obecnym poziomie przy udziale gmin a może nawet jego stopniowe zwiększanie oraz ciągły rozwój, to priorytety na najbliższe lata.

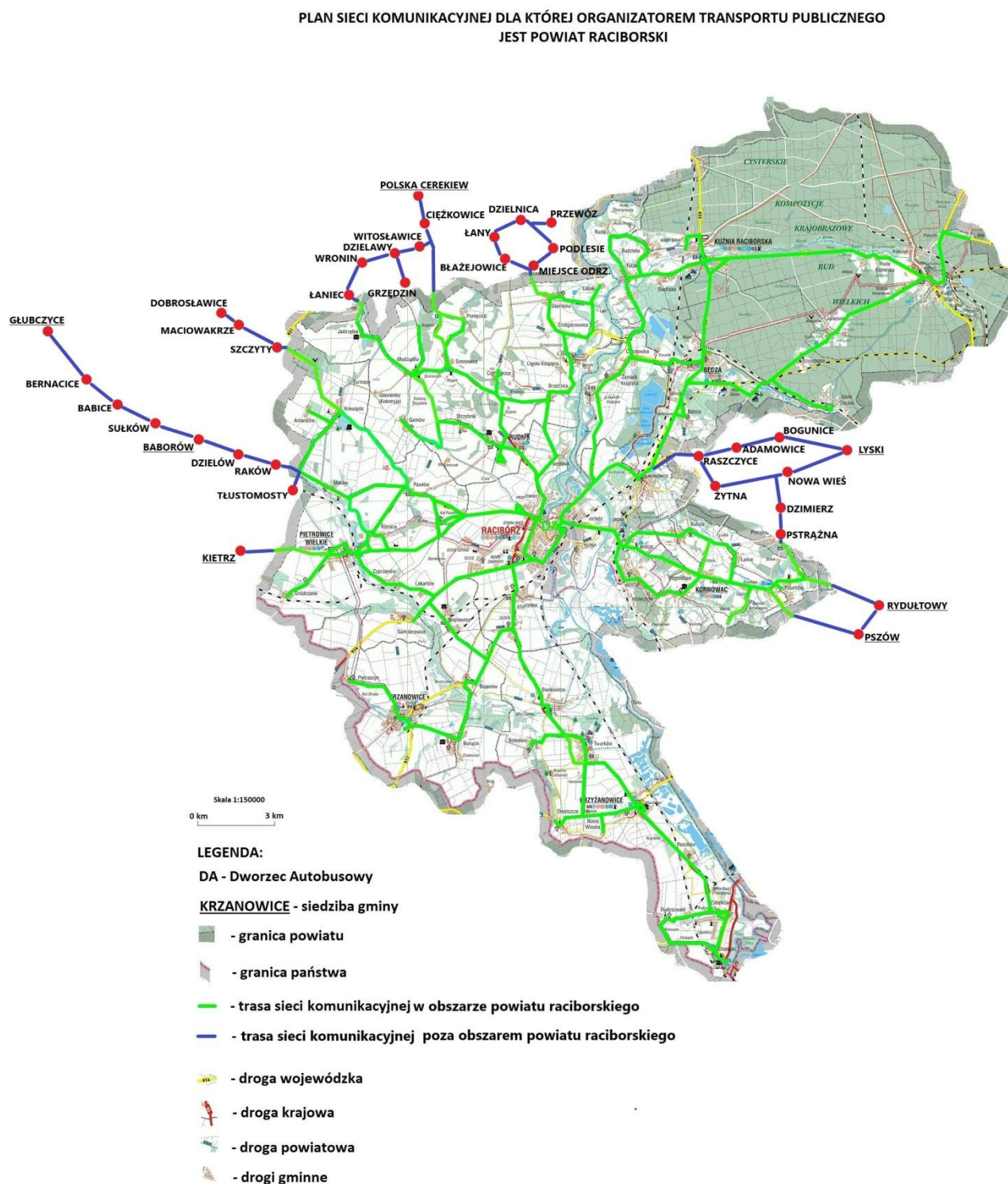
Problemy transportu autobusowego przez wiele lat nie były obecne w przekazach medialnych a w konsekwencji w debacie publicznej. Teraz to się zmienia a uwrażliwienie na tę dziedzinę życia społecznego może przynieść wiele korzyści organizatorom transportu. Organy stanowiące samorządów coraz częściej dostrzegają potrzebę ingerencji administracji publicznej tam, gdzie zasady rachunku ekonomicznego mogłyby doprowadzić do wykluczenia. Idea transportu publicznego zaczyna dochodzić do głosu w świadomości społeczeństwa. Największą trudnością oczywiście są i będą koszty. Jednak na fali budzącej się świadomości oraz przy odpowiednich rozwiązaniach systemowych, transport publiczny będzie się rozwijał.

*Andrzej Chwalczyk  
Naczelnik Wydziału  
Komunikacji i Transportu*

## VII. ZAŁĄCZNIKI

### 1. Plan sieci komunikacyjnej powiatowego transportu publicznego

Rys. 1 – Przebieg linii komunikacyjnych z uwzględnieniem aktualizacji planu transportowego.



Źródło: Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego (lipiec 2019 r.)



## **2. Wykaz autobusów PKS w Raciborzu Sp. z o.o.**

Tab. 1 – Tabor Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Sp. z o.o. wg stanu na dzień 31 maja 2019 r.

<b>Lp.</b>	<b>Marka, typ pojazdu</b>	<b>Nr rejestracyjny</b>	<b>Rok produkcji</b>	<b>Liczba miejsc</b>
1.	IVECO CROSSWAY LOW ENTRY	WL 5876M	2018	37
2.	SOR CN 12	WOT 57695	2019	40
3.	SOR CN 12.3	WI 932GS	2016	46
4.	SOR CN 12.3	WI 933GS	2016	46
5.	SOR CN 12	WOT 38584	2016	42
6.	SOR CN 12	WOT 38585	2016	42
7.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 34E9	2007	40
8.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 1AS2	2009	40
9.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 1AS3	2009	40
10.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 1AS4	2009	40
11.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 1AS5	2009	40
12.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 1AS6	2009	40
13.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 3AV7	2010	40
14.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 81U5	2010	40
15.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 82U5	2010	40
16.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 83U5	2010	40
17.	AUTOSAN-TRAMP A0909	SRC 84U5	2010	40
18.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 81A1	2006	27
19.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 83A1	2006	29
20.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 85A1	2006	29
21.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 84A1	2006	29
22.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 82A1	2006	27
23.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 32E9	2007	29
24.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 31E9	2007	29
25.	AUTOSAN-SOLINA H7-10 MB	SRC 33E9	2007	29
26.	AUTOSAN-LIDER A1010 MIDI	SRC 02CW	2004	45
27.	MERCEDES-INTOURO A11I	SRC 6FW3	2008	56
28.	MERCEDES-INTOURO A11I	SRC 9FG1	2008	56
29.	MERCEDES-INTOURO A11I	SRC 6FW4	2008	56
30.	MERCEDES-INTOURO A11I	SRC 9FG2	2008	56
31.	MAN A01R353	SRC 23SN	2000	56
32.	MERCEDES-BENZ 0345	SRC 4E52	2005	47
33.	MERCEDES-BENZ 0345	SRC 2F39	2004	51
34.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 2T40	2001	50
35.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 2T41	2001	50
36.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 2T42	2000	50
37.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 2T43	2001	50
38.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 7T40	2002	50
39.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 7T41	2002	50
40.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 7T42	2002	50
41.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 7T43	2002	50
42.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 7W86	2004	52
43.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 7W87	2004	52
44.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 51G7	2004	52
45.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 34 P7	2000	50
46.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 35 P7	2000	50

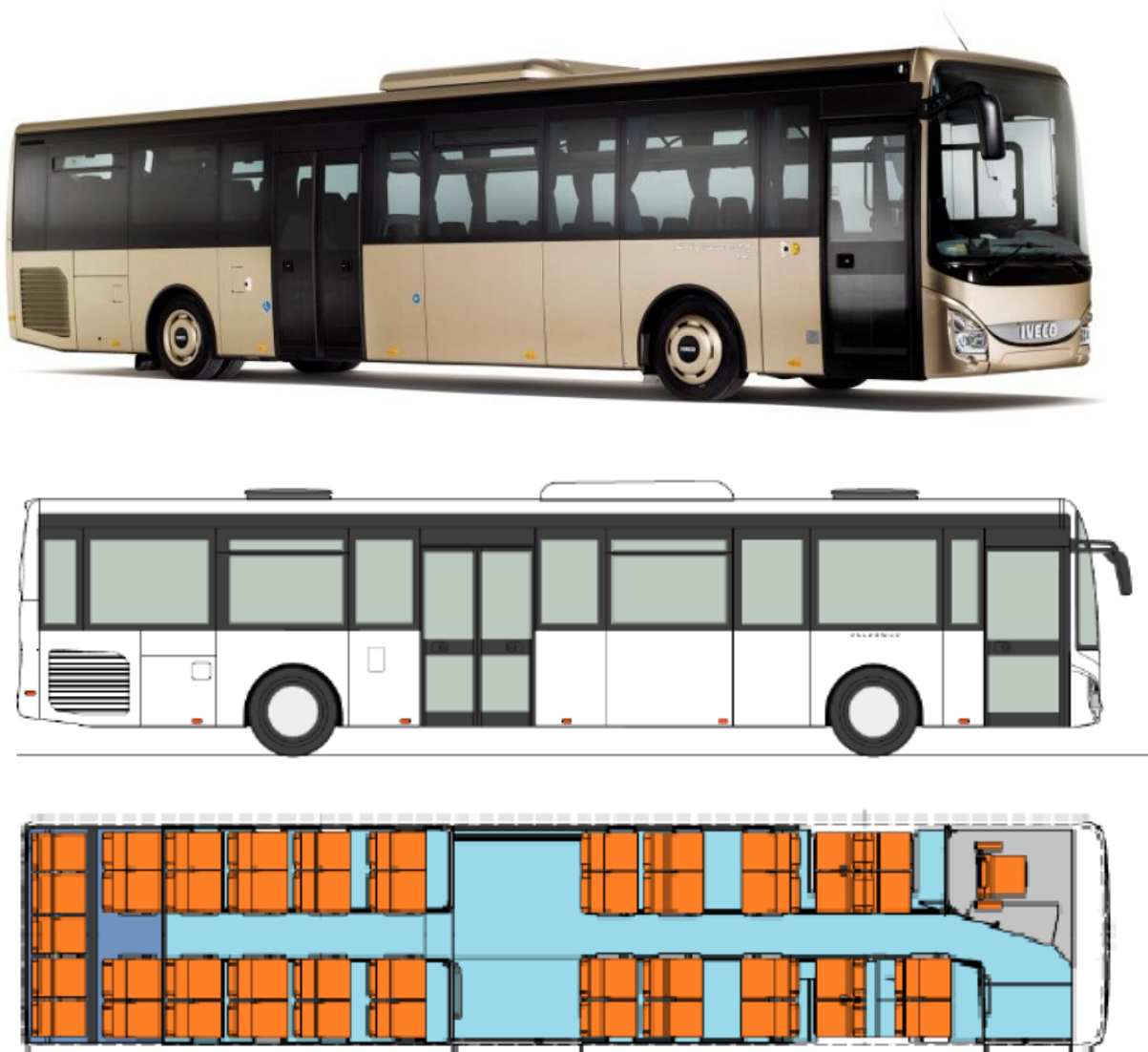
Transport publiczny na terenie Powiatu Raciborskiego

47.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 96 S9	2001	50
48.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 98 S9	2001	50
49.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 2AM3	2000	50
50.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 2AM4	2000	50
51.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 3AV5	2000	50
52.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 3AV6	2000	50
53.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 4GK6	2001	58
54.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 4GK7	2000	58
55.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 8KV2	2001	58
56.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 8LC3	2001	58
57.	MERCEDES -BENZ 0345	SRC 1WT3	2002	57
58.	MERCEDES-BENZ 0560	SRC 3F16	2002	53
59.	MERCEDES-BENZ 0350	SRC 85SW	1998	55
60.	MERCEDES-BENZ 0407	SRC 42FK	1990	54
61.	IVECO-DAILY 50C13V	SRC 61CH	2003	23
62.	SCANIA-IRIZAR	SRC 98UA	1996	61
63.	SETRA S213UL	SRC 24C5	1993	46
64.	SETRA S215UL	SRC 63KG	1991	55
65.	SETRA S315HD	SRC 64KG	1991	53

*Źródło: PKS w Raciborzu Sp. z o.o.*

### 3. Autobus Iveco Crossway LE 12

Rys. 2 – Autobusy kupowane przez Powiat Raciborski z przeznaczeniem do świadczenia usług publicznego transportu o charakterze użyteczności publicznej (10 szt.). Rysunek przedstawia typowy układ siedzeń dla tego modelu – 45 miejsc siedzących dla pasażerów.



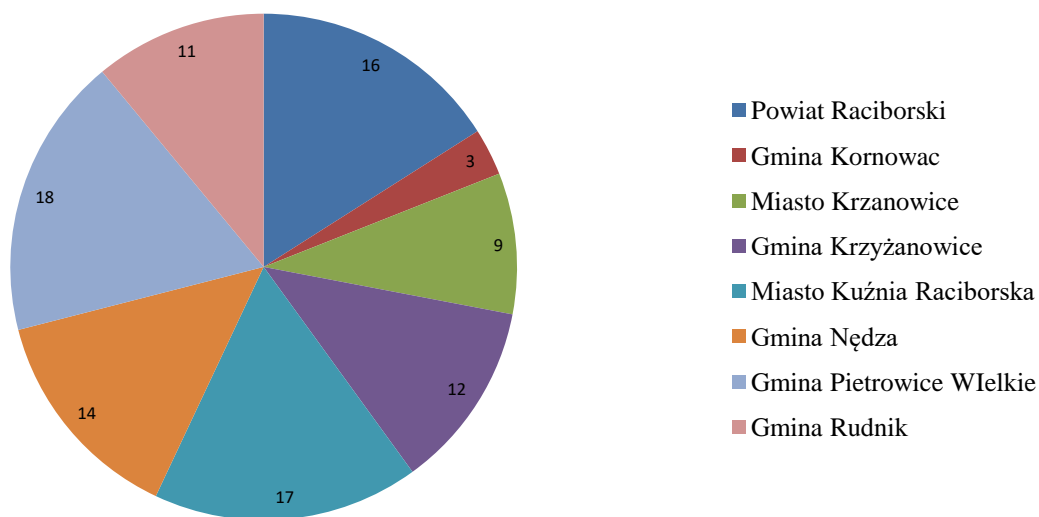
Źródło: <https://www.iveco.com>

#### 4. Publiczny transport zbiorowy w liczbach

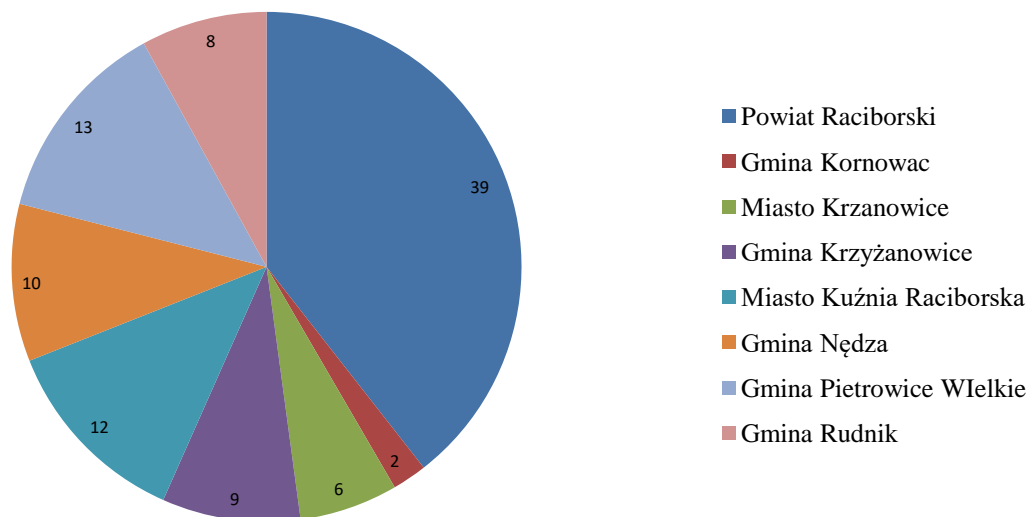
Dane obrazujące założenia oraz pierwsze miesiące funkcjonowania powiatowego transportu o charakterze użyteczności publicznej – za okres od marca do czerwca 2019 r.

##### 1) Finansowanie transportu publicznego – podział kosztów rekompensaty pomiędzy samorządy

Wyk. 1 - *Udział procentowy w kosztach rekompensaty - bez wkładu własnego w zakup autobusów*



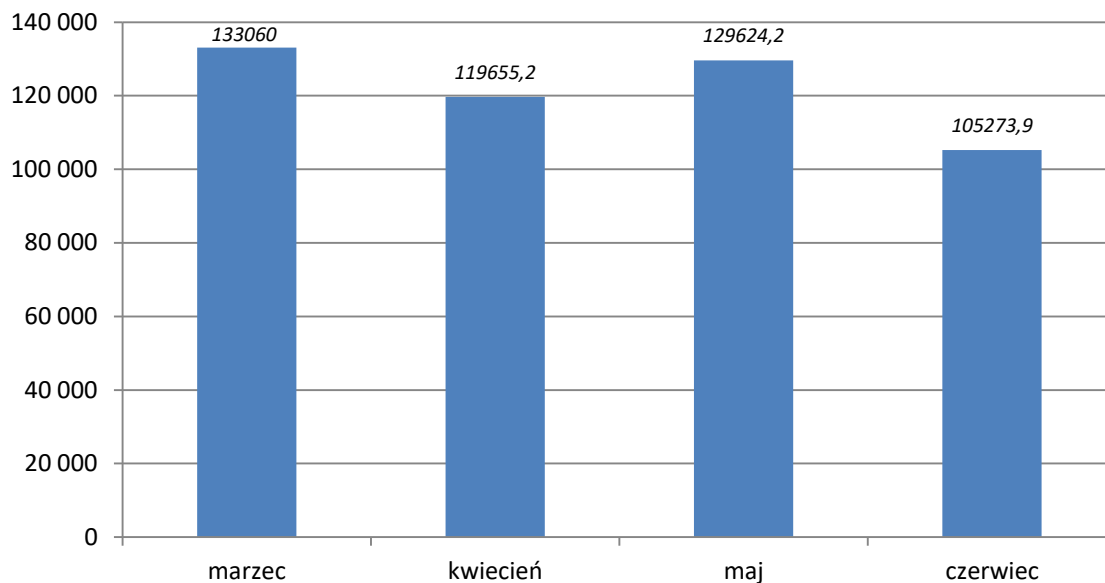
Wyk. 2 - *Udział procentowy w kosztach rekompensaty - z uwzględnieniem wkładu własnego w zakup autobusów (w skali roku 2019)*



Źródło: dane własne

2) Przebieg łączny przy realizowaniu transportu publicznego w okresie od marca do czerwca 2019 r.

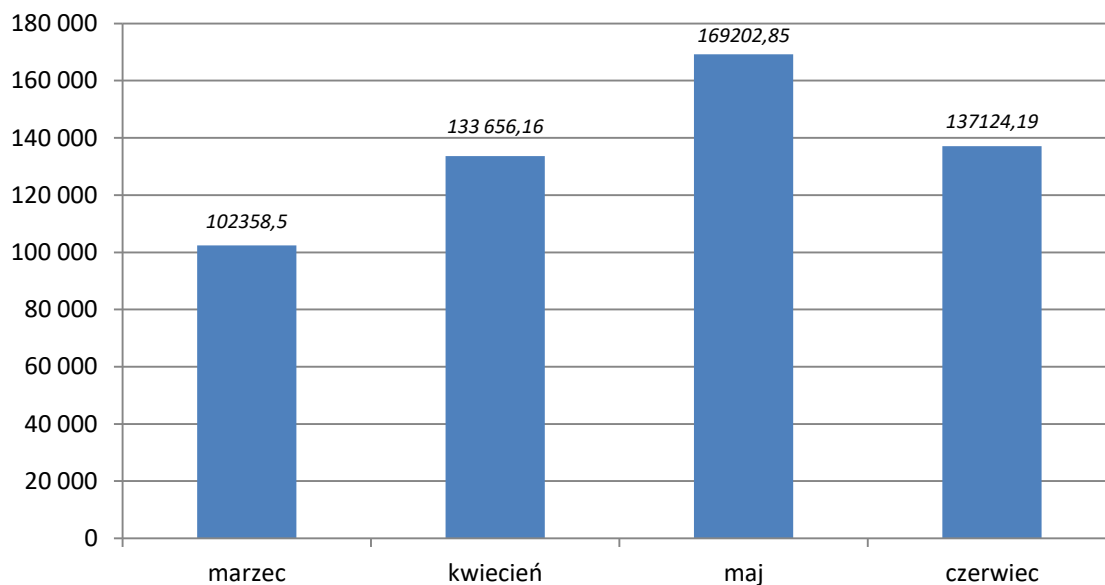
Wyk. 3 - Przebieg łączny autobusów przy realizacji ptz [km]



Źródło: PKS w Raciborzu Sp. z o.o.

3) Wysokość rekompensaty wypłaconej operatorowi z tytułu realizacji transportu publicznego w okresie od marca do czerwca 2019 r.

Wysokość rekompensaty wypłaconej operatorowi [zł]



Źródło: dane własne