

Bk. 0012.4.3.2015

STAROSTWO POWIATOWE
w DZIERŻONIOWIE
Rynek 27, tel. 74 832 18 64, fax 74 832 18 60
58-200 DZIERŻONIÓW
KT.710.1.2025

Dzierżoniów, dnia 15.03.2025r.

W P Ł Y N Ę Ł O	
BIURO RADY POWIATU DZIERŻONIOWSKIEGO	
2025 -03- 14	
L. dz.
Ilość załączników	1 szt.
Podpis	Stokryn

Pan
Jacek Grzebieluch
Przewodniczący Rady Powiatu
Dzierżoniowskiego
Pan
Krzysztof Galiak
Przewodniczący Komisji Budżetu i
Rozwoju Gospodarczego

Niniejszym przedkładam pisemne informacje na posiedzenie Komisji Budżetu i Rozwoju Gospodarczego w dniu 19.03.2025r., którego głównym tematem będzie: *udział Powiatu w finansowaniu i funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej w Powiecie Dzierżoniowskim.*

Ponadto informuję, iż osobą upoważnioną do przedstawienia informacji na ww. temat jest Pani Izabela Szygudzińska.

Z poważaniem


Starosta Dzierżoniowski
Grzegorz Kosowski

Komisja Budżetu i Rozwoju Gospodarczego w dniu 19.03.2025r.

Udział Powiatu w finansowaniu i funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej w Powiecie Dzierżoniowskim.

Obszar ziemi dzierżoniowskiej jest jednym z nielicznych w kraju, w którym lokalna komunikacja miejska funkcjonuje na terenie 7 gmin nieprzerwanie od lat 70. XX wieku.

Gmina Bielawa, jako organizator wspólnej komunikacji miejskiej od 1995 r., wypracowała modelowy rynek usług przewozowych zapewnianych w powiecie dzierżoniowskim, w którym wyraźnie rozgraniczono funkcje organizatorskie i operatorskie, z zachowaniem zasady konkurencyjności przewoźników. Domeną bielawskiej komunikacji miejskiej było organizowanie komunikacji zbiorowej zapewniającej nie tylko możliwość przemieszczania się wewnątrz gmin, a w szczególności miast ziemi dzierżoniowskiej, ale przede wszystkim gwarantującej swobodne podróże pomiędzy obsługiwanymi gminami.

Obecny model organizacji przewozów „bielawskiej” komunikacji miejskiej został wypracowany przed reformą administracyjną w 1999 r., na mocy których utworzone zostały powiaty, których samorządy realizują zadania o charakterze międzygminnym.

Komunikacja miejska organizowana kiedyś przez Gminę Bielawa a teraz przez Związek Powiatowo-Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” funkcjonuje na terenie 6 spośród 7 gmin powiatu dzierżoniowskiego oraz na obszarze 1 gminy w powiecie ząbkowickim. Obsługuje ona następujące gminy:

- Bielawa,
- Dzierżoniów,
- Gmina wiejska Dzierżoniów,
- Niemcza,
- Pieszycy,
- Piława Górna,
- Stoszowice.

Komunikacja ta obejmuje swoim zasięgiem większą część ziemi dzierżoniowskiej i cechuje ją specyfika dotycząca obsługi obszaru tworzonego przez grono licznych samorządów, wśród których znajduje się 5 miejscowości będących miastami (Bielawa, Dzierżoniów, Niemcza, Pieszycy, Piława Górna) oraz gmina wiejska Dzierżoniów.

Zdecydowana liczba miejscowości na terenie powiatu dzierżoniowskiego posiada sieć komunikacji publicznej, za wyjątkiem gminy Łagiewniki, gdzie oferta transportu

publicznego jest najslabiej rozwinięta. Jediną dostępną ofertą są kursy z Wrocławia do Dzierżoniowa i Bielawy, Kotliny Kłodzkiej oraz komercyjne połączenie z Dzierżoniowa do Łagiewnik przez Jażwinę.

Przewozy w sieci komunikacyjnej organizowanej przez kiedyś Gminę Bielawa a teraz Związek Powiatowo-Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, pomimo iż są realizowane przez 1 wykonawcę (konsorcjum firm P.P.U.H. „Kłosok” Andrzej Kłosok i A 21 Sp. z o.o.), wykonywane są na mocy 3 odrębnych umów z zakresem zadań zbliżonym do umów z poprzednimi, lokalnymi operatorami. Co istotne, umowy zostały zawarte na realizację usług na poszczególnych liniach komunikacyjnych, jednakże ich struktura oraz postanowienia umowne za wyjątkiem charakterystyki usług przewozowych są niemal identyczne. Gmina Bielawa zawarła w dniu 31 lipca 2017 r. następujące umowy przewozowe:

- Umowa nr ZKM.7240.36.2017 o świadczenie usług publicznych w ramach publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na sieci organizowanej przez Gminę Bielawa (zadanie nr 1) – przedmiotem której jest realizowanie przewozów na liniach komunikacji miejskiej A, B, 2, 30, 31, 31 bis, 35, 36 i 60,

- Umowa nr ZKM.7240.37.2017 o świadczenie usług publicznych w ramach publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na sieci organizowanej przez Gminę Bielawa (zadanie nr 2) – przedmiotem której jest realizowanie przewozów na liniach komunikacji miejskiej 1, 3, 5, 6, 45, 46 i 49,

- Umowa nr ZKM.7240.38.2017 o świadczenie usług publicznych w ramach publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na sieci organizowanej przez Gminę Bielawa (zadanie nr 3) – przedmiotem której jest realizowanie przewozów na liniach komunikacji miejskiej 15, 21 i 22.

Każdą z umów zawarto na maksymalny okres dopuszczalny art. 25 ust. 2 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. 10 lat, przy czym świadczenie usług w zadaniu 1 odbywa się od 1 listopada 2017 r. do 31 października 2027 r., a w pozostałych zadaniach 2 i 3 od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2028 r.

Funkcjonowanie „bielawskiej” komunikacji miejskiej odbywało się na mocy bilateralnych porozumień międzygminnych, które zostały zawarte w 2009 r. między organizatorem przewozów – Gminą Bielawa a 5 okolicznymi gminami.

Porozumienia zostały zawarte przed wejściem w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, toteż podstawę prawną ich zawarcia stanowiła wyłącznie ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

Przedmiotem każdego z porozumień było powierzenie Gminie Bielawa przez daną gminę realizację zadań w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej na terenie danej gminy.

Zakres powierzonych zadań obejmował:

- zlecenie usług przewozowych i ich rozliczanie,
- ustalanie rozkładów jazdy, po uzgodnieniu z gminą będącą stroną porozumienia,
- prowadzenie sprzedaży i kontroli biletów,
- kontrolę usług przewozowych,
- wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych na obszarze objętym Porozumieniem.

Przekazaniu nie podlegały obowiązki dotyczące:

- oznakowania przystanków,
- budowy, remontów i utrzymania infrastruktury przystankowej,
- utrzymania porządku i czystości, w tym utrzymania zimowego w obrębie przystanków, które Strony Porozumienia wykonywały na swoim terenie we własnym zakresie.

Strony każdego z porozumień ustaliły, że na obszarze obu stron (gmin) obowiązywać będzie jednolita taryfa cenowa i zakres ulg za korzystanie ze środków komunikacji miejskiej. Przyjęto, iż taryfę opłat za przewóz osób i rzeczy, zakres uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej oraz przepisy porządkowe dotyczące przewozu osób i rzeczy definiowała Gmina Bielawa, w uzgodnieniu z wójtem/ burmistrzem gminy będącej stroną porozumienia. Na realizację powierzonych zadań, gminy zobowiązały się do przekazywania Gminie Bielawa dotacji celowej. Kwota dotacji rocznej stanowiła iloczyn planowanej liczby przebiegu kilometrów i przyjętej stawki za 1 wozokilometr. Zatem praca eksploatacyjna była rozdzielana na poszczególne gminy zgodnie z przyjętym kryterium administracyjnym, w którym wozokilometry danej linii dzielone były na granicy sąsiednich gmin. Stawka za 1 wozokilometr była ustalana na podstawie stawki uzyskanej w wyniku przetargu z przewoźnikiem powiększanej o 0,10 zł na poczet kosztów administracyjnych.

Wszystkie porozumienia były zawarte na czas nieokreślony, a każda z jego stron miała prawo do jego rozwiązania z zachowaniem 6 miesięcznego okresu wypowiedzenia ze skutkiem na koniec roku kalendarzowego. Przewidziano także możliwość rozwiązania porozumienia za zgodną wolą obu stron porozumienia.

Obowiązujące przepisy prawa krajowego spowodowały, iż przewozy posiadające formalny status komunikacji miejskiej, wyłączone zostały z mechanizmów dopłat do utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych oraz dofinansowania przewozów z FRPA.

Znaczenie obowiązujących przepisów prawa krajowego ma bardzo duże przełożenie na wysokość dopłaty lokalnych samorządów do przewozów, gdyż w przypadku organizacji lokalnego transportu zbiorowego wyłącznie przez samorządy gminne bez udziału powiatu, deficyt finansowy linii międzygminnych jest pokrywany

w zdecydowanej większości ze środków własnych gmin.

Od 2016 r. zainteresowane powiaty i gminy mogą zrzeszać się w związki powiatowo – gminne w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych. Równolegle w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym określono nowy rodzaj przewozów powiatowo-gminnych, które mogą być organizowane przez związki powiatowo-gminne. Związki powiatowo-gminne realizujące zadania z zakresu organizowania publicznego transportu zbiorowego stają się coraz bardziej popularne dzięki możliwości objęcia dofinansowaniem przewozów powiatowo-gminnych z budżetu państwa.

Funkcjonowanie związków powiatowo-gminnych reguluje ustawa o samorządzie powiatowym, a w szczególności jej przepisy dotyczące związków powiatów.

Związek powiatowo-gminny organizujący powiatowo-gminne przewozy pasażerskie tworzony jest przez zainteresowane powiaty i gminy. Utworzenie związku oraz przystąpienie członka do związku wymaga przyjęcia jego statutu bezwzględną większością głosów ustawowego składu rady odpowiednio przez rady zainteresowanych JST.

Związek wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność oraz posiada osobowość prawną, nabywaną w dniu ogłoszenia statutu określającego ramy funkcjonowania związku.

organem wykonawczym związku powiatowo-gminnego jest zarząd, który realizuje zadania związku przy pomocy biura związku. Zarząd związku jest powoływany i odwoływany przez zgromadzenie związku powiatowo-gminnego spośród jego członków, a jeśli statut związku dopuszcza taką możliwość, to dopuszczalny jest wybór członków zarządu spoza członków zgromadzenia w liczbie nieprzekraczającej 1/3 składu zarządu związku.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być wtedy w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki FRPA (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- a także wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Warunkiem możliwości otrzymania środków z budżetu państwa przekazywanych w formie dopłat do utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych oraz dofinansowania w ramach FRPA, jest status linii komunikacyjnej inny niż komunikacja miejska. Wskazane środki mogą być przekazywane wyłącznie na gminne (niebędące komunikacją miejską), powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie (część dopłat do ulg ustawowych przekazywana może być także na przewozy międzynarodowe w transporcie kolejowym).

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA), został powołany ustawą z dnia 16 maja 2019 r. (Dz. U. 2019 poz. 1123 ze zm.). Dofinansowanie można uzyskać na linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy oraz na linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta po 18 lipca 2019 r.

Wciąż funkcjonują przepisy epizodyczne ustawy o FRPA (Dział IV), w myśl których nabory wniosków o dofinansowanie prowadzone są w trybie konkursowym i funkcjonuje zasada kolejności rozpatrywania wniosków w zależności od rodzaju organizatora. Art. 25 ust. 2 tejże ustawy wskazuje, że pierwszeństwo w objęciu dopłatą z FRPA przysługuje w pierwszej kolejności gminom, a następnie związkom międzygminnym, związkom powiatowo-gminnym, powiatom, związkom powiatów, a w ostatniej kolejności województwom.

W sytuacji, gdy wartość wniosków złożonych przez daną grupę organizatorów określonego szczebla przekroczy planowaną alokację, wnioski złożone przez organizatorów kolejnych szczebli nie są rozpatrywane. Z tego powodu przy wysokiej puli środków przeznaczanych z FRPA organizatorom gminnych przewozów pasażerskich, organizatorzy tacy jak powiaty, związki powiatów i województwa, nie mają pewności, czy zostaną objęci wnioskowanymi dopłatami. Względem powiatów wyższy szczebel dotyczy związków powiatowo-gminnych, które z o wiele wyższym prawdopodobieństwem mogą liczyć na otrzymanie środków z FRPA.

W świetle wyżej zawartych zapisów gminy powiatu dzierzoniowskiego zdecydowały się na założenie Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, w którą włączył się również Powiat Dzierżoniowski. Model związku powiatowo-gminnego charakteryzuje się:

- brakiem konieczności zawierania porozumień na linii komunikacyjne tworzone na obszarze członków związku,
- możliwością dofinansowania przewozów przez zainteresowane gminy poprzez przekazywanie wpłat członkowskich,
- możliwością otrzymania dofinansowania do wszystkich przewozów międzygminnych z FRPA,
- możliwością otrzymywania dopłat do ustawowych biletów ulgowych,
- możliwością ustanawiania ulg komunalnych niezależnie od ulg ustawowych,
- w pełni skoordynowanym organizowaniu i zarządzaniu Publicznym Transportem Zbiorowym, umożliwiającym planowanie sieciowego i zsynchronizowanego rozkładu jazdy z gwarantowanymi połączeniami przesiadkowymi na przystankach węzłowych,
- zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym z jednolitą taryfą biletową, dostępną we wszystkich kanałach dystrybucji,
- wspólną informacją pasażerską, z danymi rozkładowymi prezentowanymi w jednolitej formie w jednej bazie danych, które mogą być następnie eksportowane w całości na urządzenia mobilne, do internetowego rozkładu jazdy i wirtualnego monitora oraz na tablice SDIP,
- bezpośrednim wpływem wszystkich członków Związku odpowiednio reprezentowanych w Zgromadzeniu Związku na podejmowane decyzje przez Związek Powiatowo-Gminny,

20 grudnia 2022r. Rada Powiatu podjęła Uchwałę w sprawie utworzenia Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, na mocy której Powiat Dzierżoniowski wraz z Gminą Bielawa, Gminą Dzierżoniów, Gminą Miejską Dzierżoniów, Gminą Pieszycy, Gminą Piława Górna, Gminą Stoszowice tworzą Związek Powiatowo-Gminny pod nazwą „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

Rok 2023 można przyjąć, że był to rok na ukonstytuowanie się Związku oraz prace związane z organizacją jego biura.

W 2024 roku zostały przejęte zadania komunikacyjne od Gminy Bielawa, podpisując trójstronne porozumienie w tej sprawie, gdzie stronami były:

- Gmina Bielawa,
- Związek Powiatowo-Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”,
- Konsorcjum, w którego skład wchodzi:
 1. Kłosok Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k. z siedzibą Żory - Lider Konsorcjum,
 2. A21 Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą Żory – członka Konsorcjum

Zgodnie ze Statutem Związku członkowie ponoszą koszty administracyjne obsługi działalności Związku w formie składki członkowskiej, wyliczanej z uwzględnieniem planowanej liczby wozokilometrów oraz liczby mieszkańców.

Dla Powiatu zapis jest następujący:

1. W przypadku członka Związku – powiatu liczbę wozokilometrów do wyliczenia składki ustala się w wysokości 1/5 wozokilometrów każdej gminy wchodzącej w skład Związku, przy czym jeżeli Związek współtworzyć będą 2 lub więcej powiatów, to do wyliczenia składki powiatu uwzględnia się wyłącznie liczbę wozokilometrów w gminach – członkach Związku na terenie danego powiatu. Dla każdej z gmin składka będzie pomniejszona o liczbę wozokilometrów wskazanych w zdaniu poprzednim.
2. W przypadku członka Związku – powiatu liczbę mieszkańców do wyliczenia składki ustala się w wysokości 1/5 mieszkańców każdej gminy wchodzącej w skład Związku, przy czym jeżeli Związek współtworzyć będą 2 lub więcej powiatów, to do wyliczenia składki powiatu uwzględnia się wyłącznie liczbę mieszkańców w gminach – członkach Związku na terenie danego powiatu. Dla każdej z gmin składka będzie pomniejszona o liczbę mieszkańców wskazanych w zdaniu poprzednim.

Wpłaty Powiatu kształtują się następująco:

Rok	I rata	II rata	RAZEM
2023	14.368 zł	86.209 zł	5.000 zł-wpisowe 105.577 zł
2024	117.051 zł	117.050 zł	234.101 zł
2025	122.037 zł	122.037 zł do 31.07.2025r	277.074 zł

Skład Zarządu Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”:

Prezes – Akradiusz Karcz

Wiceprezes – Izabela Szygudzińska

Członkowie Zarządu Związku – Krzysztof Galiak, Krzysztof Nawrot.

Z up. STAROSTY
I. Szygudzińska
Izabela Szygudzińska
SEKRETARZ POWIATU