

Rzeszów 20.07.2015 r.

Raport
z przeprowadzonych w dniach
22.05.-22.06.2015
konsultacji publicznych aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego

Konsultacje publiczne aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (dalej Planu Transportowego) zostały przeprowadzone w dniach 22.05.-22.06.2015 na podstawie Uchwały nr 55/1198/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 19 maja 2015 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości informacji w sprawie aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego i przeprowadzenia konsultacji publicznych.

I. Konsultacje publiczne zostały przeprowadzone w dniach 22.05.– 22.06.2015 r.

Informacja o przystąpieniu do konsultacji publicznych została podana do publicznej wiadomości poprzez:

- a) ogłoszenie w lokalnej prasie w dzienniku SUPER NOWOŚCI w dniu 25.05.2015 r.
- b) wywieszenie ogłoszenia na tablicy ogłoszeń tutejszego Urzędu w dniu 22.05.2015 r.
- c) zamieszczenie na BIP tutejszego Urzędu w dniu 21.05.2015 r.
- d) drogą indywidualnie adresowanej korespondencji pocztowej do przewoźników drogowych aktualnie wykonujących przewozy w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego (łącznie 200 podmiotów),
- e) drogą korespondencji e-mailowej do samorządów z terenu województwa podkarpackiego (łącznie 184 samorządy),
- f) drogą indywidualnej korespondencji adresowanej personalnie na ręce dyrektorów Departamentów właściwych ds. transportu w pozostałych

Urzędach Marszałkowskich w kraju (łącznie 15 Urzędów Marszałkowskich).

Ogółem w okresie konsultacji na formularzach zostało złożonych przez 18 podmiotów 109 uwag i wniosków oraz dwa stanowiska nie spełniające formalnego wymogu złożenia w formie formularza. Ponadto po upływie okresu konsultacji w formie formularza wpłynęło dalszych 8 wniosków i uwag zgłoszonych przez 6 podmiotów.

II. W dniu 15.06.2015 w Sali audytoryjnej tutejszego Urzędu zostało zorganizowane ogólnodostępne, bezpłatne spotkanie konsultacyjno-informacyjne dla samorządów, przewoźników drogowych aktualnie realizujących publiczne przewozy zbiorowe w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, oraz dla osób postronnych. Informacja o spotkaniu została rozpowszechniona poprzez

- a) ogłoszenie w lokalnej prasie (dziennik SUPER NOWOŚCI z dnia 9.06.2015r.),
- b) wywieszenie ogłoszenia na tablicy ogłoszeń tutejszego Urzędu w dniu 10.06.2015 r.
- c) zamieszczenie informacji na BIP przy ogłoszeniu o przystąpieniu do konsultacji publicznych w dniu 9.06.2015 r.
- d) drogą indywidualnie adresowanej korespondencji pocztowej do samorządów z terenu województwa podkarpackiego (łącznie 184 samorządy),
- e) drogą indywidualnie adresowanej korespondencji pocztowej do przewoźników drogowych i aktualnie wykonujących przewozy w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego (łącznie 200 podmiotów).

W spotkaniu w dniu 15.06.2015 udział wzięło łącznie 63 osoby (na podstawie listy obecności).

III. Złożone w czasie konsultacji wnioski i uwagi, z wyjątkiem jednej uwagi która dotyczyła Zasad Organizacji Systemu Informacji dla Pasażera w Przewozach Pasażerskich w Województwie Podkarpackim, dotyczyły Zasad Organizacji Rynku Przewozów Drogowych w Przewozach Pasażerskich w Województwie

Podkarpackim. Spośród zgłoszonych uwag nie zgłoszono wniosków i uwag do Regulaminu Przewozu Osób w Drogowych Przewozach Użyteczności Publicznej Organizowanych przez Województwo Podkarpackie.

IV. Spośród wniosków, w kolejności wniosków najdalej idących złożone zostały wnioski dotyczące:

- a) zmiany systemu przewozów polegające na odstąpieniu od przyjętego podziału województwa na 5 obszarów koncesyjnych (**pkt. 15 i 16 Zasad Organizacji Rynku Przewozów – dalej ZOR**) i podjęciu organizacji przez Województwo Podkarpackie wariantowo: co najmniej 10 obszarów koncesyjnych, od kilku do kilkudziesięciu konkretnych linii komunikacyjnych, aż po wniosek o organizację wszystkich dotychczas realizowanych połączeń komunikacyjnych wykonywanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego na podstawie Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ze zmianami). Wnioski uzasadniane były pogłębieniem wykluczenia społecznego miejscowości nie będących miastami powiatowymi.

Przyjęcie tego wniosku wykracza poza zasięg konsultacji publicznych, gdyż narusza i stoi w sprzeczności z treścią Uchwały nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego”. (Dz. U. Woj. Podkarpackiego Poz. 1540 – dalej Plan transportowy) w zakresie określenia sieci komunikacyjnej na której planowane jest wykonywanie przez województwo podkarpackie drogowych przewozów użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: podział województwa podkarpackiego na 5 obszarów koncesyjnych uznano za optymalny.

- b) zmiany trybu wyboru operatora z proponowanego trybu koncesyjnego na tryb zamówień publicznych (**pkt. 19, 29 i 30 ZOR**). Część wniosków, w konsekwencji tego wniosku rozszerzała zakres wnioskowania o określenie przez organizatora konkretnego przebiegu linii komunikacyjnych użyteczności publicznej (**pkt. 6 ZOR**) wraz ze wskazaniem przystanków oraz przejęciem przez organizatora uzgadniania zasad korzystania z obiektów dworcowych

i przystanków dla linii komunikacyjnych użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie (**pkt. 41 ZOR**), oraz o odstąpienie od kryterium największej zadeklarowanej pracy przewozowej (**pkt. 25 ZOR**) wyboru operatora. Wnioski uzasadniane są brakiem gwarancji ze strony organizatora wypłaty „rozsądnego zysku” oraz próbą przeniesienia na operatora ryzyka działalności związanej z użytecznością publiczną, podczas gdy operatorzy oczekiwaliby stabilizacji warunków pracy i ponoszenia ryzyka organizacji przewozów użyteczności publicznej przez organizatora, właśnie w związku z użytecznością publiczną.

Przyjęcie tego wniosku wiązałoby się z koniecznością zabezpieczenia w budżecie województwa niezbędnych środków finansowych na sfinansowanie funkcjonowania systemu, w zależności od zakresu przyjętych linii komunikacyjnych i od ilości kursów, w kwocie do kilkudziesięciu milionów złotych łącznie w skali roku.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku

Uzasadnienie: wybór operatora w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane i usługi (Dz. U. z 2009 r. nr 19 poz. 101 ze zmianami) uznano za optymalny.

- c) odstąpienia od zasady jeden obszar koncesyjny – jedna koncesja – jeden operator (**pkt. 17 ZOR**), oraz od zasady jeden podmiot – jedna koncesja (**pkt. 23 i 24 ZOR**), na rzecz naboru operatorów w trybie przetargów publicznych. Wskazywane jest uzasadnienie jak w pkt. b)

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: dla przyjętego kształtu systemu, zasadę jeden obszar koncesyjny – jedna koncesja – jeden operator oraz zasadę jeden podmiot – jedna koncesja uznano za optymalne.

- d) odstąpienie od określenia okresu koncesyjnego (w przypadku jednoczesnych wniosków o odstąpienie od koncesyjnego trybu naboru operatorów **pkt. 18 ZOR**) do wydłużenia okresu koncesyjnego wariantowo od 6 do 10 lat. W uzasadnieniu podawane są względy efektywności inwestycyjnej, dla której 3 letni okres jest zbyt krótki dla ponoszenia ciężarów inwestycyjnych w nowy tabor spełniający wymagania koncesji.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: wobec pozostałych uwarunkowań organizacji systemu 3-letni okres pierwszej koncesji uznano za optymalny.

- e) zmiana kryterium wyboru koncesjodawcy z obecnej maksymalizacji pracy przewozowej (**pkt.25 ZOR**) na wybór operatora w trybie zamówień publicznych z jednoczesnym określeniem wszelkich parametrów usługi oraz zagwarantowaniem przez organizatora rozsądnego zysku. W uzasadnieniu podawane są argumenty o wysokim ryzyku działalności operatora z podkreśleniem, że zapewnienie komunikacji użyteczności publicznej jest obowiązkiem organizatora.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: przyjęcie jako kryterium wyboru operatora największej zadeklarowanej pracy przewozowej w obszarze koncesyjnym, w związku z pozostałymi elementami systemu uznano za rozwiązanie optymalne

- f) odstąpienie lub zmiana wymogów dotyczących normy emisji spalin przez tabor używany do realizacji przewozów użyteczności publicznej EURO 6 (**pkt. 61 i 62 ZOR**) na terminy odleglejsze w czasie wraz z obniżeniem normy z EURO 6 na EURO 4. W uzasadnieniu wskazywany jest aktualnie brak w eksploatacji taboru spełniającego te wymagania oraz wysokie koszty inwestycyjne zakupu taboru w aspekcie krótkiego okresu koncesyjnego.

Rekomendacja: uwzględnić wniosek w ten sposób, że w pkt. 61 ZOR określenie EURO 6 zastąpić określeniem EURO 4, oraz w pkt. 62 ZOR datę 01.01.2020 r. zastąpić datą 01.01.2025 r.

Nowa treść pkt. 61 i 62 to:

„61. Od 01.01.2019 r. operator w realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie podkarpackim winien wykorzystywać co najmniej 30% taboru wyposażonego w silniki o emisji spalin spełniających normę EURO 4.

62. Od 01.01.2025 r. operator w realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie podkarpackim winien wykorzystywać wyłącznie tabor spełniający normę emisji spalin EURO 6.”

Uzasadnienie: wobec pozostałych elementów systemu, przyjęte terminy wdrożenia norm emisji spalin uznano za optymalne,

- g) odstąpienie od wymogu realizacji komunikacji taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych (**pkt. 9, 10 i 11 ZOR**). W uzasadnieniu

podawany jest brak taboru oraz wysokie koszty inwestycyjne w zakupie taboru nowego, przy czym podnoszony jest fakt, że tabor spełniający inne wymogi koncesyjne nie jest produkowany w wersji przystosowanej do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Rekomendacja: uznać wniosek w ten sposób, że wykreślić pkt. 9 ZOR, a w treści pkt. 10 dopuścić realizację kursów użyteczności publicznej taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej nie spełniającym wymogów liczby miejsc dla pasażerów powyżej 30, o którym mowa w pkt. 60 ZOR

Nowa treść pkt. 10:

10. Realizacja kursów użyteczności publicznej oznacza, że taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej winno być wykonywane co najmniej 2 kursy na dobę, co najmniej w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, na każdej linii komunikacyjnej realizowanej w ramach koncesji. Kursy taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej mogą być wykonywane taborem o liczbie stałych miejsc siedzących nie mniejszej niż 10. Kursów wykonywanych taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej o pojemności ilości miejsc siedzących dla pasażerów mniejszym niż 30 można nie zaliczać do ustalenia maksymalnej ilości kursów na liniach komunikacyjnych na których wymiar maksymalny jest określony w niniejszych „Zasadach” i w „Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”. Decyzja o zaliczeniu kursów leży po stronie operatora.

Uzasadnienie: wobec zewnętrznych, niezależnych od organizatora uwarunkowań technicznych i rynkowych, przyjęte rozwiązanie uznano za optymalne.

- h) odstąpienie od określenia ilości miejsc w pojazdach wykorzystywanych do realizacji komunikacji użyteczności publicznej lub obniżenie progu z obecnych co najmniej 30 miejsc do 20 lub 28 miejsc siedzących oraz odstąpienia od wymogu wyposażenia taboru w klimatyzację (**pkt 60 ZOR**). W uzasadnieniu wskazywana jest efektywność ekonomiczna

wykorzystania i ekologiczna taboru, a w przypadku klimatyzacji brak jej na wyposażeniu większości obecnie wykorzystywanego taboru.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: wobec pozostałych elementów systemu, przyjęte rozwiązanie uznano za optymalne.

- i) odstąpienie od określenia odstępów czasowych realizacji komunikacji publicznej, w tym także komunikacji użyteczności publicznej od kursowania pociągów lokalnych, oraz odstępów czasowych pomiędzy funkcjonowaniem komunikacji publicznej i komunikacji użyteczności publicznej (**pkt. 12 i 13 ZOR**). W uzasadnieniu podważana jest zasada *primus inter pares* w stosunku do przewozów kolejowych, a także wskazywany jest brak podstawy prawnej w uoptz do regulacji odstępów czasowych dla przewozów komercyjnych.

Rekomendacja: uwzględnić wniosek w ten sposób, że wykreślić pkt. 12 i 13.

Uzasadnienie: uznano kontrowersyjność zapisów pkt. 12 i 13, w związku z czym zasadne jest usunięcie zapisów.

- j) odstąpienie od aktualizacji rozkładów jazdy autobusów użyteczności publicznej pod wpływem zmian rozkładu jazdy pociągów regionalnych (**pkt. 39 ZOR**), oraz obowiązkiem komunikowania komunikacji użyteczności publicznej z przewozami kolejowymi na co najmniej jednym węźle przesiadkowym (**pkt. 26 ZOR**). W uzasadnieniu wskazywane jest jako sprzeczność „wezwanie operatora do negocjacji” zmiany rozkładu jazdy oraz w przypadku skomunikowania wskazywany jest powrót do modelu komunikacji z lat pięćdziesiątych, sześćdziesiątych.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: rozwiązanie uznano za optymalne i leżące w interesie operatora.

- k) odstąpienie od określenia barwy autobusu, (**pkt. 63 ZOR**). Podnoszony argument, to kolejne koszty dla operatora w celu dostosowania kolorystyki pojazdów.

Rekomendacja: uwzględnić wniosek częściowo, w ten sposób, że podtrzymać dotychczasową regulację określającą barwę autobusów, ale okres wdrożenia warunkowo wydłużyć do 31.12.2014. Ze względów formalnych zmiana ta proponowana jest w pkt. VII.A.3 autopoprawki.

Uzasadnienie: w aspekcie tworzenia systemu identyfikacji wizualnej komunikacji użyteczności publicznej w wojewódzkich drogowych przewozach pasażerskich rozwiązanie uznano za optymalne.

- l) usystematyzować surowość sankcji stosowanych dla operatorów za nieprzestrzeganie koncesji (**pkt. 46, 58 i 59 ZOR**). W uzasadnieniu wskazywana jest nierównomierność sankcji za zły stan techniczny i wizualny taboru w stosunku do braku badań technicznych pojazdu.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku

Uzasadnienie: proponowane rozwiązanie uznano za optymalne.

- m) doprecyzować pojęcie współbieżności linii użyteczności publicznej w stosunku do przebiegu linii kolejowych (**pkt. 12 i 13 ZOR**). W uzasadnieniu wskazywane jest nieprecyzyjne określenie współbieżności linii, co może rodzić wątpliwości interpretacyjne.

Rekomendacja: W przypadku akceptacji rekomendacji zawartej pkt. IV.i niniejszego Raportu, wniosek bezprzedmiotowy.

- n) odstąpienie od możliwości nałożenia obowiązku zwiększenia pracy przewozowej na wskazanych liniach komunikacyjnych o 5% w skali roku (**pkt. 56 ZOR**). W uzasadnieniu podnoszone jest ryzyko ekonomiczne usługi leżące w całości po stronie operatora.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: wobec awaryjnego, doraźnego i ograniczonego w czasie trybu wykorzystania proponowanej regulacji, rozwiązanie uznano za optymalne.

- o) uzupełnienie zapisów o uprawnieniu organizatora do wprowadzenia ulg samorządowych organizatora oraz prawo operatora do refundacji z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg organizatora. W uzasadnieniu podnoszone jest, że o możliwości stosowania ulg organizatora wspominają zasady informacji dla pasażera (**ZIP**) w **pkt. 23 lit. f**, natomiast nie wspominają zasady organizacji przewozów (**ZOR**).

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: brak potrzeby dodatkowych regulacji.

- p) odstąpienie od zasady, że przebieg linii komunikacyjnej określa operator (**pkt.6 ZOR**), oraz że uzgodnienie zasad korzystania z przystanków spoczywa na operatorze (**pkt. 41 ZOR**). W uzasadnieniu podawane jest, że przebieg linii

powinien określić organizator. Wniosek ten ma powiązanie z wnioskami dotyczącymi sposobu wyboru operatora.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: wobec innych rozwiązań organizacji systemu, proponowane rozwiązanie uznano za optymalne.

- q) uwzględnienia w standardach stanu i wyposażenia pojazdów zatwierdzonych przez operatora (**pkt. 43 ZOR**) potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. W uzasadnieniu podnosi się zmiany demograficzne i starzenie się społeczeństwa. Ponadto wniosek dotyczył ujednolicenia oznakowania i wyposażenia o którym mowa w przepisie na obszarze koncesji, a nie na obszarze całego województwa

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: przedstawione dokumenty statutowe nowego systemu w dostatecznym stopniu już uwzględniają potrzeby osób o ograniczonej zdolności poruszania się, i nie zachodzi potrzeba dalszych regulacji.

- r) zmiany zasięgu obszaru koncesyjnego obejmującego powiat jasielski i rozszerzenie go powiat krośnieński (**pkt. 15 ZOR**). W uzasadnieniu podnoszone jest to, że obydwa ośrodki – Jasło i Krosno stanowią wzajemne obszary ciężenia, i obydwa znajdują się na trasie przewozu z Jasła do Rzeszowa

Rekomendacja: uznać wniosek w ten sposób, że powiat Krosno oraz Miasto Krosno, przenieść z trzeciego obszar koncesyjnego (pkt. 15c ZOR) do czwartego obszaru koncesyjnego (pkt. 15d ZOR)

Uzasadnienie: uznano zasadność wniosku.

- s) w związku z wnioskami o zmianę trybu naboru operatora wnioskowano o usunięcie zapisu dotyczącego możliwości wstępnego uzgodnienia przez przewoźnika rozkładu jazdy, na potrzeby uzyskania potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków (**pkt. 40 ZOR**).

Rekomendacja: przyjąć wniosek i uwzględnić go poprzez usunięcie pkt. 40.

Uzasadnienie: brak akceptacji dla proponowanego rozwiązania.

- t) ponadto złożone wnioski dotyczyły kompleksowo zagadnień dotyczących Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego, co nie było przedmiotem konsultacji.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: wnioski wykraczają poza zakres konsultacji publicznych.

V. Złożone w czasie trwania konsultacji stanowiska nie zawarte w formularzu konsultacyjnym, zostały złożone przez:

- a) Związek Zawodowy Pracowników PKS w Rzeszowie SA oraz
- b) Starostę Ropczycko-Sędziszowskiego.

Ad. a) wniosek dotyczy ponownej analizy zgodności z prawem i realnej możliwości wprowadzenia w życie takiej regulacji. W uzasadnieniu podawany jest argument o możliwym zniszczeniu i likwidacji Pracodawcy wnioskodawców (PKS Rzeszów SA) oraz innych przewoźników. Podstawowym argumentem są wymagania dotyczące norm emisji spalin, priorytet przewozów kolejowych, koszty przemalowania pojazdów, przystosowania w zakresie informacji, samodzielnego przygotowania miejsc postojowych. W ustosunkowaniu się do w/w stanowiska, podkreślić należy, że proponowane regulacje dotyczą całości rynku przewozów wojewódzkich użyteczności publicznej w województwie, a nie pojedynczych przewoźników, czy wybranej ich grupy. Warunkiem zasadniczym obowiązywania proponowanych regulacji w stosunku do konkretnego przewoźnika, jest wcześniejsze uzyskanie przez tego przewoźnika statusu operatora w oddzielnym postępowaniu. Postępowanie to będzie dostępne dla wszystkich przewoźników na jednakowych i równoprawnych zasadach. Nie może być zatem mowy o jakiegokolwiek dyskryminacji kogokolwiek. Nie ulega jednak wątpliwości, że proponowane regulacje są zgodne z obowiązującym stanem prawnym, i że będą preferować podmioty o lepszej kondycji ekonomicznej dające większą gwarancję stabilizacji i trwałości współpracy.

Ad. b) uwagi dotyczą nieujęcia w planie transportowym połączeń pomiędzy miastami powiatowymi, nominalnie, zgodnie z uoptz będących w kompetencjach Województwa, oraz innych połączeń, obecnie realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego i w nowym systemie także będących w kompetencjach Marszałka Województwa Podkarpackiego. Podnoszony jest argument, że na przewozy kolejowe Województwo Podkarpackie przeznacza znaczne środki finansowe, a na przewozy drogowe, mimo, że z nich korzysta większa grupa podróżnych te środki są niewielkie. W uzasadnieniu podnoszony jest argument, że powiatu ropczycko-sędziszowskiego nie stać na finansowanie przewozów

przerzuconych przez województwo, a Sejmik Województwa jako linie użyteczności publicznej zatwierdza tylko te połączenia, które są najbardziej rentowne, natomiast utrzymanie pozostałych połączeń na poziomie wojewódzkim przerzuca na samorządy powiatowe i gminne. Ustosunkowując się do podniesionych wniosków i argumentów, podkreślić należy, że zasada połączeń pomiędzy miastami powiatowymi a miastem Rzeszów, dotyczy wszystkich powiatów, a nie tylko jednego wybranego powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego, który ze względu na bliskość Rzeszowa jest w znacznie lepszej sytuacji komunikacyjnej od innych miast powiatowych, w tym szczególnie tych położonych na obrzeżach województwa. Poziom rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych nie ma tu żadnego znaczenia. Ponadto Ropczyce posiadają z Rzeszowem bezpośrednie połączenie kolejowe, planowane dodatkowo do włączenia do sieci kolei aglomeracyjnej, co jeszcze bardziej poprawia warunki komunikacyjne Ropczyc i Sędziszowa Młp. Wnioskowany w Planie Transportowym zakres siatki połączeń obejmujący max 6 par połączeń autobusowych, oraz jednocześnie współbieżnych z linią kolejową. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby operator realizował komunikację pomiędzy Ropczycami a Rzeszowem na trasach nie stanowiących połączeń najbliższą drogą. Realizacja takich połączeń leży w interesie powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego, i w gruncie rzeczy o brak takich połączeń powiat się upomina.

VI. Uwagi i wnioski złożone po upływie terminu konsultacji publicznych:

- a) w dwóch przypadkach stanowiły uzupełnienie wniosków złożonych w terminie konsultacji, jednak stanowiły uzupełnienie o wykaz linii komunikacyjnych wnioskowanych do ujęcia w Planie transportowym. Generalny wniosek wynikający z treści złożonych uwag sprowadza się do zmiany koncepcji organizacji systemu z realizacji połączeń pomiędzy miastami powiatowymi i Rzeszowem oraz podziałem województwa na 5 obszarów koncesyjnych na system pozwalający w ramach koncesji organizować komunikację odtwarzającą obecną sieć połączeń, i powinien to robić Marszałek Województwa.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku

Uzasadnienie: Wniosek wpłynął po terminie konsultacji

- b) cztery uwagi i wnioski, dotyczyły odroczenia wejścia w życie uoptz, bądź przekonstruowanie ustawy tak, aby dawała równe szanse wszystkim przewoźnikom. W uzasadnieniu wskazywane są wymagania sprzętowe omówione w dokumentach stanowiących przedmiot konsultacji publicznych.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku.

Uzasadnienie: wniosek wykracza poza zakres konsultacji.

- c) jeden wniosek dotyczył dopuszczenia realizacji komunikacji pojazdami mniejszymi niż 30 miejsc siedzących dla pasażerów (**pkt. 60 ZOR**). W uzasadnieniu podnoszony jest fakt, że w różnych godzinach z autobusów korzystają różne ilości pasażerów.

Rekomendacja: uwzględnić wniosek w ten sposób, że w drodze autopoprawki dopuścić w dni wolne od pracy, w dni świąteczne oraz po godzinach popołudniowego szczytu komunikacyjnego (pod godz. 18⁰⁰) realizację komunikacji użyteczności publicznej pojazdami o ilości miejsc siedzących dla pasażerów nie mniejszej niż 25.

Uzasadnienie: ze względów efektywności ekonomicznej realizacji komunikacji w dniach i porach ograniczonego popytu, należy dopuścić elastyczność podaży usług.

- d) jeden wniosek dotyczył obniżenia wymogów w zakresie norm emisji spalin (**pkt. 61-63 ZOR**). W uzasadnieniu wskazane są wysokie koszty zakupu autobusu z EURO 6.

Rekomendacja: nie uwzględniać wniosku

Uzasadnienie: Wniosek wpłynął po terminie konsultacji. Jednocześnie pokrywa się z innymi wnioskami złożonymi w terminie konsultacji i tam też został rozpatrzony.

VII. Uzgodnienia

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt. 1 uoptz pismem znak DT-III.8050.041.2015.WT z dnia 22.05.2015 wystąpiono do Marszałków Województw: Małopolskiego, Świętokrzyskiego i Lubelskiego o uzgodnienie aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego. W odpowiedzi otrzymano stanowisko Marszałka Województwa Lubelskiego znak DT-I.8050.6.2015.GSK z dnia 11.06.2015 (data wpływu), stanowisko Marszałka Województwa Świętokrzyskiego znak WZT.IV.8050.27.2015

z dnia 26.06.2015 r. oraz stanowisko Marszałka Województwa Małopolskiego znak TK-I.8050.3.7.2014 z dnia 30.06.2015 r. Wszystkie stanowiska nie wnoszą zastrzeżeń do proponowanej aktualizacji Planu, z wyjątkiem sugestii Marszałka Małopolskiego w zakresie dodania w tytule Zasad Organizacji Systemu Informacji dla Pasażera dodatkowej informacji, że zasady te nie dotyczą przewozów kolejowych. Uwaga Marszałka Województwa Małopolskiego jest zasadna i należy ją uwzględnić. Ze względów formalno-prawnych uwaga Marszałka Województwa Małopolskiego została uwzględniona w treści pkt. VIII.B.1 autopoprawki.

VIII. Autopoprawka

A. W Zasadach Organizacji Rynku Przewozów Drogowych w Przewozach Pasażerskich w Województwie Podkarpackim proponuje się:

1. w pkt. 1 lit. a dotychczasową treść: „(Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 13 ze zmianami dalej – uoptz) zastąpić treścią : „(Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zmianami dalej – uoptz).

Uzasadnienie: poprawka redakcyjna, usunięcie błędu literowego bez wpływu na zakres i sposób regulacji systemu.

2. Dotychczasowe pkt. 29 i 30 oznaczyć jako 15 i 16, pkt. 15-28 oznaczyć jako 17-30, oraz treść „II. Nabór operatora” przenieść przed pkt. 15.

Uzasadnienie: poprawka redakcyjna, bez wpływu na zakres i sposób regulacji systemu.

3. w pkt. 63 po kropce dodać treść: *„Organizator może czasowo jednak nie dłużej niż do 31.12.2024 r. dopuścić pojazdy w innym kolorze, jednak nie starsze niż 15 lat oraz pod warunkiem estetycznego stanu wizualnego pojazdu. Zasada ta nie dotyczy pojazdów zakupionych przez operatora po dniu wejścia w życie niniejszych zasad. W tym przypadku oznaczenie emblematami systemu identyfikacji wizualnej stosuje się na białym tle w kształcie prostokąta”.*

Uzasadnienie: jak w pkt. IV k. niniejszego Raportu.

4. w pkt. 21. Na końcu dodać treść *„Oddziały firmy wykazane w Krajowym Rejestrze Sądowym lub w Rejestrze Działalności Gospodarczej we wpisie dotyczącym tej firmy i będące na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym traktowane są jak oddzielne podmioty”.*

Uzasadnienie: Z przepisów prawa gospodarczego wynika, że będące na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym oddziały firmy lub samodzielne firmy będące członkami grup kapitałowych, lub grupa

samodzielnych firm występujących pod wspólnym numerem KRS sporządzająca skonsolidowane sprawozdanie finansowe w zakresie stosunków cywilno-prawnych muszą być traktowana jako niezależne podmioty gospodarcze.

5. dodać pkt. 30a o treści: „Upoważnia się Zarząd Województwa Podkarpackiego do zawierania porozumień o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 5 lit. c, w zakresie realizacji międzywojewódzkiej komunikacji użyteczności publicznej”

Uzasadnienie: dotychczasowa treść „Zasad organizacji rynku przewozów” nie regulowała zagadnień związanych z międzywojewódzkimi przewozami użyteczności publicznej, z tego względu, że obecne przepisy takiej możliwości nie dopuszczają, aczkolwiek we wszelkich interpretacjach i wykładniach uoptz o takiej możliwości się mówi. W przypadku nowelizacji przepisów uoptz i dopuszczenia, z mocy prawa realizacji międzywojewódzkiej komunikacji użyteczności publicznej treść przepisu spowoduje, że nie będzie zachodziła konieczność kolejnej aktualizacji „Planu Transportowego” w tym zakresie.

6. dodać pkt. 30b o treści: *„W przypadku organizacji przez Województwo Podkarpackie międzywojewódzkich przewozów użyteczności publicznej niniejsze zasady stosuje się odpowiednio, z tym, że koncesje mogą być przydzielane indywidualnie do linii komunikacyjnych lub w zakresie zawartego porozumienia. Decyzję w tym zakresie podejmuje Zarząd Województwa Podkarpackiego. Decyzja o której mowa winna zawierać określenie linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach użyteczności publicznej na której lub na których planowana jest realizacja tej komunikacji.”*

Uzasadnienie: jak w pkt. 5

7. w pkt. 33 po słowach „będący podstawą wyboru oferty...” dodaje się słowa, *„oraz zawierający co najmniej wszystkie linie komunikacyjne wykazane w planie transportowym w wymiarze minimalnym lub odpowiednio maksymalnym zaczynające się i kończące się w obszarze objętym koncesją...”*

Uzasadnienie: doprecyzowanie zapisu eliminujące przypadek, złożenia przez operatora projektów rozkładów jazdy spełniających wymóg największej deklarowanej pracy przewozowej, stanowiący podstawę wyboru oferty, ale nie obejmujący wszystkich linii komunikacyjnych zawartych w Planie transportowym na obszarze koncesyjnym.

8. dodać pkt. 42a o treści: „Operator do wniosku o zawarcie umowy koncesji załącza wykaz pojazdów dedykowanych do realizacji przewozów użyteczności publicznej w ramach koncesji.”

Uzasadnienie: uzupełnienie wymogów w związku z pkt. 9

9. dodać pkt. 42 b o treści: „Organizator dokonuje weryfikacji taboru zgłoszonego przez organizatora pod względem spełnienia wymagań określonych w niniejszych zasadach, oraz nadaje numer taborowy każdemu zgłoszonemu pojazdowi. Numer taborowy określa się oddzielnie dla każdego operatora, w kolejności rosnącej, począwszy od nr 1 w zapisie trzycyfrowym poprzedzonym cyfrą lub cyframi „zero”, cyframi wysokości 10 cm, w kolorze czarnym (w przypadku innego koloru nadwozia niż kolor biały numer taborowy umieszcza się na białym prostokątnym tle). Numer taborowy podlega uwidocznieniu w sposób trwały na pojeździe, z tyłu po jego prawej stronie, w miejscu powtarzalnym we wszystkich pojazdach operatora. Numerów taborowych można nie przydzielać pojazdom stanowiącym rezerwę taborową.”

Uzasadnienie: Wprowadzenie numeru taborowego ma na celu ułatwienie identyfikacji pojazdów dedykowanych przez operatora do realizacji komunikacji użyteczności publicznej.

10. dodać pkt. 43a o treści: „Operator za zgodą organizatora może oznakować pojazdy używane do realizacji komunikacji użyteczności publicznej własnym systemem identyfikacji wizualnej, jednak oznaczenia te nie mogą ingerować w miejsca przeznaczone dla systemu identyfikacji wizualnej organizatora.”

Uzasadnienie: Operator wykonuje przewozy w imieniu Województwa Podkarpackiego i jako taki nie firmuje tych przewozów własną firmą. Niemniej jednak element ten należy traktować również w kategoriach wyróżnienia i prestiżu firmy wybranej przez Województwo Podkarpackie do realizacji przewozów użyteczności publicznej w jego imieniu. Może to stanowić wartość marketingową dla operatora, który kształtując ofertę przewozową będzie posiadał możliwość podniesienia także i tego elementu gry rynkowej.

11. dodać pkt. 43b o treści: „Zamieszczenie na pojazdach wykorzystywanych do realizacji komunikacji użyteczności publicznej jakichkolwiek reklam i treści nie związanych z systemem identyfikacji wizualnej organizatora lub operatora zatwierdzonych przez organizatora oraz z informacją dla pasażera w zakresie o którym mowa w niniejszych „Zasadach”, wymaga zgody organizatora.

Za wyrażenie zgody na zamieszczenie reklam i innych treści o których mowa, organizator nie pobiera żadnej opłaty ani wynagrodzenia”.

Uzasadnienie: zapis ma na celu uniknięcie sytuacji kojarzenia reklam z Urzędem Marszałka Województwa Podkarpackiego. Zgoda na zamieszczanie reklam, plakatów wyborczych lub innych treści będzie uzależniona od formy tych elementów i sposobu ich prezentacji, w taki sposób, aby nie mogły tworzyć skojarzeń z Urzędem Marszałkowskim.

12. w pkt. 46 usunąć zdanie ostatnie o treści: **„Usunięcie stwierdzonych zaniechań w terminie określonym przez organizatora powoduje bezskuteczność wypowiedzenia umowy koncesji.”**

Uzasadnienie: Zdanie zbędne z merytorycznego punktu widzenia.

- B. W Zasadach Organizacji Systemu Informacji dla Pasażera w Przewozach Pasażerskich w Województwie Podkarpackim proponuje się:

1. w tytule dokumentu usunąć słowa **„w przewozach pasażerskich”** i w ich miejsce dodać treść *„w przewozach drogowych”*

Uzasadnienie: zmiana na wniosek Marszałka Województwa Małopolskiego, doprecyzowująca zakres stosowania dokumentu wyłącznie do przewozów drogowych (z wyłączeniem przewozów kolejowych).

2. usunąć pkt. 7 i 8

Uzasadnienie: opracowane wzory oznakowania obejmują pełną treść, bez możliwości ingerencji w zawartość opisu. Nie zachodzi potrzeba szczegółowej regulacji poszczególnych elementów opisu.

3. w pkt. 9 usunąć treść: *„na które składa się: **herb województwa podkarpackiego** o wysokości 25 cm, w pełnej kolorystyce wraz z napisem „... **WOJEWÓDZTWO PODKARPACIE**”, pisane czcionką Casablanca Bold, w kolorze czarnym, umieszczonym centralnie pod herbem...”* oraz dodać zdanie drugie i trzecie o treści: **„Wysokość oznakowania mierzona od górnej krawędzi herbu do dolnej krawędzi piktogramów nie może być mniejsza niż 25 cm. Szerokość oznakowania winna być proporcjonalna do jego wysokości według wzoru.”**

Uzasadnienie: opracowane wzory oznakowania obejmują pełną treść, bez możliwości ingerencji w zawartość opisu. Nie zachodzi potrzeba szczegółowej regulacji poszczególnych elementów opisu.

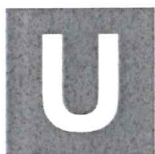
4. dodać wersje 1a i 2a będące powtórzeniem wzoru odpowiednio 1 i 2 na białym tle.

Uzasadnienie dopuszczając w pkt. VIII. 3 możliwość czasowego dopuszczenia pojazdów innym kolorze nadwozia niż biały, dla tych pojazdów zachodzi potrzeba dodatkowego oznaczenia pojazdów systemem identyfikacji wizualnej systemem identyfikacji wizualnej na białym tle.

Wzór nr 1



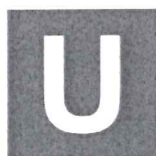
**WOJEWÓDZTWO
PODKARPACKIE**



Wzór nr 1 a (na białym tle)



**WOJEWÓDZTWO
PODKARPACKIE**



Wzór nr 2



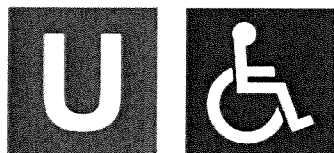
WOJEWÓDZTWO
PODKARPACKIE



Wzór nr 2a (na białym tle)



WOJEWÓDZTWO
PODKARPACKIE



C. W Regulaminie Przewozu Osób w Drogowych Przewozach Użyteczności Publicznej Organizowanych przez Województwo Podkarpackie proponuje się:

1. w pkt. 34 proponuje się dotychczasową treść zastąpić treścią: *„Ujawnione w trakcie kontroli biletów bilety sfalszowane, podrobione lub przerobione, osoby upoważnione do kontroli zatrzymują i przekazują funkcjonariuszom policji wraz ze zgłoszeniem popełnienia wykroczenia. Osoby posługujące się takimi biletami traktuje się jak osoby odbywające podróż bez biletu, ze wszystkimi konsekwencjami z tego faktu wynikającymi.”*

Uzasadnienie: uproszczenie zapisu, wg sugestii Biura Prawnego w/m

2. w pkt. 42 na końcu dodać treść: „W przypadku braku możliwości ustalenia właściciela, operator zobowiązany jest powiadomić Policję i zastosować się do jej poleceń.”

Uzasadnienie: ujednolicenie zapisu z pkt. 80 Regulaminu przewozu.

3. w pkt. 80 na końcu dodać treść: „W przypadku zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 ze zmianami) w zakresie przewozu dzieci w fotelikach, przepis ten stosuje się odpowiednio”

Uzasadnienie: zagadnienie szczegółowo regulowane w przepisach ustawy o ruchu drogowym i nie może być regulowane w sposób odmienny niż jest to w ustawie. W przypadku zmiany ustawy, jakiegokolwiek inny zapis pozostawałby w sprzeczności z obowiązującym stanem prawnym rangi ustawowej.

4. pkt. 85 wykreślić

Uzasadnienie: zapis powtórzony z pkt. 42.

Raport zawiera załączniki:

1. Zestawienie uwag i wniosków otrzymanych w terminie konsultacji publicznych aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego przeprowadzonych w dniach 22.05. - 22.06.2015 r.
2. Uwagi i wnioski otrzymane w formie tekstowej w terminie konsultacji publicznych aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego przeprowadzonych w dniach 22.05. - 22.06.2015 r.
3. Zestawienie uwag i wniosków otrzymanych po terminie konsultacji publicznych aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego przeprowadzonych w dniach 22.05. - 22.06.2015 r.
4. Uzgodnienia aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego przez Marszałków Województw Małopolskiego, Świętokrzyskiego i Lubelskiego

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Władysław Ortyl

Załącznik nr 1
do Raportu
z przeprowadzonych w dniach
22.05.-22.06.2015
konsultacji publicznych aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego

Zestawienie
uwag i wniosków
otrzymanych w terminie konsultacji publicznych
aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego
przeprowadzonych w dniach
22.05. - 22.06.2015 r.



Nr wniosku	Nazwa i adres podmiotu	Nazwa i adres osoby kontaktowej	E-mail	Wniosek, uwagi, nr rozstrzygnięcia	Przebieg linii kolejowej	Proponowane zmiany	Uzasadnienie
1	29.05.2015 Gmina Grodzisko Dolne 37-306 Grodzisko Dolne 125a	Franciszek Krajewski	Franciszek.krajewski@poczta.onet.pl	Załącznik F.4.1	Przeniesienie powiatu Łęka Opatowska do podregionu Rzeszowskiego	brak	Brak spójności z układem geograficznym i komunikacyjnym oraz obszarami koncesyjnymi
2	12.06.2015 Bożena Paluch 301 Rzeszów, ul. Morgowa 77	Bożena Paluch	cosma@op.pl	Plan zrównoważonego rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Podkarpackiego. Część VII/17	Jakość – obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linię użytkownika publicznej do poziomu 10 lat – do roku 2020	Uruchomienie programu dofinansowania z funduszy unijnych na lata 2015-2020 dla wszystkich przewoźników do zakupu taboru autobusowego	Aby sukcesywnie obniżać wiek potrzebne jest dofinansowanie do zakupu taboru autobusowego. Z wypracowanego zysku nie jest możliwy zakup coraz nowszych roczników. Obciążenie różnego rodzaju kosztami, przewoźników wykonujących Publiczny Transport Zbiorowy jest zbyt duże. Nierówny jest też dostęp do środków unijnych. Samorządy mogą starać się o zakup taboru autobusowego z funduszy unijnych.
3.1	18.06.2015 Starostwo Powiatowe w Lubaczowie	Jan Bednarczyk	16 632 87 42	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego. Część II pkt 9 str. 5 Tabela 2.	Nie ujęto w połączeniach międzywojewódzkich połączenia na linii kolejowej 101 Rzeszów - Zamość	Ujęcie w punkcie A połączenie Rzeszów – Lubaczów – Zamość	Brak połączenia kolejowego Powiatu Lubaczowskiego z Zamościem (Woj. Lubelskie).
3.2	18.06.2015 Starostwo Powiatowe w Lubaczowie	Jan Bednarczyk	16 632 87 42	Pkt 7.3 Tabela 16	Nie ujęto połączenia autobusowego Rzeszów – Narol oraz Rzeszów – Horyniec-Zdrój	Uwzględnić połączenie autobusowe po 1 parze ; Rzeszów – Narol Rzeszów – Horyniec-Zdrój.	Brak bezpośredniego połączenia autobusowego z ośrodkami sanatoryjnymi znajdującymi się w Horyńcu-Zdroju.
4	18.06.2015 Starostwo Powiatowe w Przeworsku, 37-200 Przeworsk ul. Jagiellońska 10	Tomasz Kotliński Naczelnik Wydziału Komunikacji, Transportu i Drogi	16/648 70 09 wew. 157	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego 7.3.3 Wariant III, strona nr 46, tabela 17	Tabela 17. Połączenia autobusowe do objęcia siecią użytkownika publicznej – wariant III	Ujęcie w Planie Transportowym Województwa Podkarpackiego wszystkich linii przebiegających przez teren Powiatu Przeworskiego dla których Marszałek wydaje zezwolenie jako linie o charakterze użyteczności publicznej	brak
5.1	19 czerwca 2015 r. Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Pan Piotr Szewdo oraz Pan Jan Sibiga	15 643-36-41, p.szewdo@stalo wowski.pl, przewozy@stal owowski.pl	Informacja przedstawiona w dniu 15 czerwca 2015 r. w Rzeszowie na spotkaniu konsultacyjnym – informacyjnym w sprawie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”	Zwiększenie liczby połączeń na linii Rzeszów - Stalowa Wola do min. 10 par połączeń. Gdyż obecnie planuje się na tej linii jedynie 6 par połączeń.	Proponuje się zwiększenie liczby do minimum 10 par połączeń	Zaproponowana na spotkaniu liczba połączeń komunikacyjnych nie będzie w pełni zaspokajała potrzeb w tym zakresie
5.2	19 czerwca 2015 r. Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Pan Piotr Szewdo oraz Pan Jan Sibiga	15 643-36-41, p.szewdo@stal owowski.pl, przewozy@stal owowski.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim pkt 2.12.	Likwidacja 30 minutowej karencji uzależniającej wykonywanie przez operatora przewozów (w przewozach drogowych na linii Rzeszów – Stalowa Wola) od przewozów wykonywanych na linii kolejowej przewozów regionalnych.	Likwidacja zastrzeżenia wyrażonego w pkt 12 dla operatora wykonującego przewóz w ramach autobusowej komunikacji użyteczności publicznej na linii Rzeszów - Stalowa Wola.	Przebieg linii kolejowej z Rzeszowa do Stalowej Woli nie pokrywa się z przebiegiem linii autobusowej.
5.3	19 czerwca 2015 r. Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Pan Piotr Szewdo oraz Pan Jan Sibiga	15 643-36-41, p.szewdo@stal owowski.pl, przewozy@stal owowski.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim	Zmniejszenie wymogów w zakresie m. in. wymagań stawianych dla taboru autobusowego operatora (norma emisji spalin EURO VI).	Przesunięcie obowiązkiwania tego wymogu na dalsze lata	Zastosowanie rygorystycznych wymagań w tym zakresie - przy braku na terenie naszego kraju prawa wyłączności - może spowodować wyeliminowanie z postępowania mającego wyłonić operatorów, znacznej części obecnych przewoźników.

Nr wniosku	Data wpływu do Urzędu Wojewódzkiego	Adres i dane kontaktowe wnioskodawcy	E-mail	Treść wniosku	Dotyczy:	Termin rozpatrzenia	Opinia organu doradczego	Uzasadnienie decyzji
6.05	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pk .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Przebieg linii komunikacyjnych powinien określać organizator	W pkt 6 skrócić słowa na wniosek operatora		Aby przeprowadzić postępowanie o udzielenie koncesji należy określić przebieg linii komunikacyjnych. W przeciwnym wypadku podmioty ubiegające się o koncesję nie mogą złożyć ofert ponieważ nie będzie wiadomo co jest przedmiotem postępowania
6.06	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pk .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Określenie przystanków i uzgodnienie zasad korzystania z nich powinno należeć do zadań organizatora	Skrócić punkt 40 a w punkcie 41 słowa „na operatorze” zastąpić słowami „na organizatorze”		To organizator powinien określić jak powinna wyglądać komunikacja publiczna i w jakich przystankach powinny się autobus zatrzymywać. Pozostawienie zasad uzgadniania korzystania z przystanków operatorowi może w konsekwencji doprowadzić do sytuacji iż operator nie uzyska od właściciela lub zarządzającego przystankami uzgodnienia zasad korzystania z przystanków, które organizator uznalby za zgodne z zasadami organizacji przewozów o czym mowa w pkt.40 i nie mógłby być zatwierdzony przez organizatora rozkład jazdy o czym mowa w pkt. 32. Właściciele i zarządzający przystankami i dworcami nie będą w żaden sposób związani opracowanymi przez Marszałka zasadami organizacji przewozów i mogą prowadzić w tym zakresie własną politykę. Zapisy ograniczające możliwości wykonywania Komunikacji autobusowej stanowią naruszenie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Komunikacja autobusowa z Rzeszowa do powiatów: łancuckiego, kolbuszowskiego, tarnobrzkiego, debickiego, ropczycko – sędziszowskiego, strzyżowskiego, jasielskiego, krośnieńskiego, bieszczadzkiego, sanockiego, brzozowskiego, przemyskiego, przeworskiego, jarosławskiego, mieleckiego , stalowowlaskiego, lubaczowskiego, rzeszowskiego a także wszystkich gmin i miejscowości znajdujących się w tych powiatach wykonywana jest z przebiegiem wspólnym z przebiegiem linii kolejowych. Oznacza to, że praktycznie nie będzie mogła być wykonywana publiczna komunikacja autobusowa. Np. w kierunku powiatu kolbuszowskiego jest takie zagęszczenie kursów pociągów, że komunikacja autobusowa mogłaby być wykonywana wyłącznie w godzinach południowych i późnowieczornych i nocnych. Zdecydowana większość mieszkańców tego powiatu (innych również) byłaby pozbawiona możliwości korzystania z komunikacji publicznej.
6.07	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pk .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Zrezygnować z ograniczeń czasowych dotyczących wykonywania komunikacji autobusowej na liniach współbieżnych z przebiegiem linii kolejowych	Skrócić pkt. 12		Usługa o publicznym transporcie zbiorowym nie daje Marszałkowi ani żadnemu innemu organizatorowi prawa do zabronienia lub ograniczenia wykonywania komunikacji w oparciu o potwierdzenie zgłoszenia. Jedyną przesłanką odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia zgodnie z art.33 jest zgłoszenie tego samego przedsiębiorcy o zamiarze wykonywania przewożu jeżeli w drodze decyzji administracyjnej cofnięte zostało temu przedsiębiorcy potwierdzenie zgłoszenia przewożu. Oznacza to, iż każdy przewoźnik któremu działaność może bez żadnych potwierdzenia zgłoszenia lub rozpoczynający działalność może bez żadnych ograniczeń uzyskać potwierdzenie zgłoszenia. Zgodnie z art. 34 ust 8 „Jeżeli organizator w terminie określonym w ust 1 lub ust 2 nie wyda przedsiębiorcy potwierdzenia zgłoszenia przewozów, przedsiębiorca ma prawo rozpocząć wykonywanie przewożu zgodnie ze zgłoszeniem o zamiarze wykonywania przewożu”
6.08	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pk .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Skrócić punkt sprzeczny z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	Skrócić pkt.13		Pozostawienie pkt 12 i 13 pozbawia większości mieszkańców województwa możliwości korzystania z komunikacji publicznej stawiając w sytuacji wyjątkowo uprzywilejowany przewoży koleje. Ponadto przewoźnicy wykonujący komunikację na zasadach komercyjnych będą w dużo lepszej sytuacji w stosunku do operatorów publicznego transportu zbiorowego
6.09	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pk .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Skrócić ten zapis	Skrócić pkt 39		Uzasadnienie tego wniosku zawarto w uzasadnieniu do pkt 12 i 13. Ponadto po skróceniu pkt 12 i 13 zapis ten będzie bezprzedmiotowy
6.10	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pk .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Skrócić warunek komunikowania autobusowej komunikacji publicznej z kursami pociągów regionalnych i dalekobieżnych na najbliższym zintegrowanym węzle przesiadkowym	Skrócić pkt. 26		Realizacja postulatu zawartego w tym punkcie oznacza powrót do modelu komunikacji publicznej realizowanego w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Ponadto ani a w planie transportowym ani w innym dokumencie nie zdefiniowano pojęcia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Nie określono gdzie one będą się znajdować.

Nr wniosku	N imię i nazwisko	Ytacja	a do kontaktu	e-mail	niem do wniosek, uwaga; nr rozdziału, strony lub treści	śd wnio	propoz	ienie
6.11	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./Z/S Chemik Szeliga, Robert Solec 50 adres koresp. 35-959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solec Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks-rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt. 58, 60, 61, 62	W pierwszym postępowaniu na wybór operatora dopuścić autobusy z silnikami spełniającymi normy EURO3.	Zmienić zapisy w pkt. 58 na wnioskowane normy.	Przewoźnicy na Podkarpaciu nie dysponują i od 2017 r. nie będą w stanie dysponować wyłącznie autobusami wyposażonych w silniki spełniające normy emisji spalin EURO4. A już warunkiem z „kosmosu” jest wywóz EURO6. Cel szczytny jeśli chodzi o ekologię, ale nierealny do spełnienia (patrz informacje w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - 4.1.2 Tabor autobusowy). Z jednej strony są to zagadnienia natury ekonomicznej – czy w ogóle stać będzie jakiegoś przewoźnika na poczynienie tak wielkich zakupów a po drugiej na chwilę obecną dostępność autobusów z silnikami EURO6 jest ograniczona. Nie wszyscy producenci zdążyli przeprowadzić procedury homologacyjne. Należy przypuszczać, że ceny autobusów z silnikami EURO6 będą w tej sytuacji wysokie.
7.01	19.06.2015r.	Starostwo Powiatowe w Leżajsku ul. Kopernika 8, 37-300 Leżajsk	Paweł Daż	172404520, 608 118 880, komunikacja@starostwo.lezajsk.pl	7.3.3 Wariant III Strona 46 Tabela 17	Wariant III	Przyjąć wariant III i rozzerzyć o linie obecnie istniejące dla których Marszałek wydał zezwolenia, wykaz linii zgodnie z załącznikiem do wniosku (Załącznik nr 1)	Załącznik nr 1 do zestawienia
7.02	19.06.2015r.	Starostwo Powiatowe w Leżajsku ul. Kopernika 8, 37-300 Leżajsk	Paweł Daż	172404520, 608 118 880, komunikacja@starostwo.lezajsk.pl	7.3.3 Wariant III Strona 46 Tabela 17	Wprowadzenie do planu dodatkowych połączeń	NISKO – KOPKI - KRZESZÓW DOLNY – KULNO – KURYLÓWKA – LEŻAJSK, PRZEWORSK – TRYNCZA – DEBNO – LEŻAJSK, ŁANCUT – BIALOBRZEGI – BUDY ŁANCUCKIE – GRODZISKO DOLNE - LEŻAJSK	Załącznik nr 1 do zestawienia
8	19 czerwca 2015 r.	Ogólnopolski Związek Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28 38-400 Krosno	Andrzej Bojdanowicz Krzysztof Smercki Naczelnik Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska	22 628 80 18 oraz 502502416 013 47 43 688, ks@um.krosno.pl	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW Przewoźnicy Drogowych w Województwie Podkarpackim: pkt.1 ust. A	Zawyżenie wymagań warunków technicznych dla autobusów wykonujących wojewódzkie przewozy jest: „... o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2001 r. ...”	w pkt 58 wymóg ekologiczności powinien być określony na poziomie co najmniej Euro 2	Przewoźnicy autokarowi w Polsce jeszcze przez wiele lat nie będą dysponowali taborom o jakimś nowym w projekcie zasad organizacji rynku przewozów brak
9.02	22.06.2015 r.	Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28 38-400 Krosno	Krzysztof Smercki Naczelnik Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska	013 47 43 688, ks@um.krosno.pl	Zasady organizacji... pkt 23 i 24 str. 4	23. Jeden wniosek o udzielenie koncesji może dotyczyć tylko jednego obszaru koncesyjnego. 24. Jeden podmiot lub jedno konsorcjum firm może uzyskać jedną koncesję	brak	W zasadach organizacji rynku... w pkt 15 określono obszary koncesyjne, w tym pod lit. c obszar obejmujący powiaty: bieszczadzki, leski, sanocki, krośnieński, brodzowski, strzyżowski, rzeszowski, m. Rzeszów, m. Krosno, natomiast w odrębnym obszarze koncesyjnym pod lit. d znalazły się powiaty: jasiński, strzyżowski, rzeszowski, m. Rzeszów. Mając na uwadze zapisy pkt. 16, że na każdym z obszarów koncesyjnych może być realizowana autobusowa komunikacja użyteczności publicznej tylko na liniach komunikacyjnych określonych w Planie transportowym i przebiegających przez obszar powiatów stanowiących obszar koncesyjny zachodzi wątpliwość, czy możliwe będzie w świetle takich przepisów realizowanie przez jednego przewoźnika (wybranego operatora) przewozów użyteczności publicznej zgodnie z Planem Transportowym pomiędzy miejscowościami znajdującymi się w różnych obszarach koncesyjnych, w przypadku gdy koncesję dla tych obszarów uzyskają różni przewoźnicy (np. między Krosnem a Jadem), tym bardziej, że w pkt 24 określono, że jeden podmiot może uzyskać tylko jedną koncesję. Dlatego też różne podmioty będą obsługiwać sąsiednie obszary koncesyjne, tym samym nie ma możliwości prowadzenia linii użyteczności publicznej pomiędzy odrębnymi obszarami koncesyjnymi. Proszę o rozważenie przedstawionego problemu. Według przewidywanych zmian demograficznych, polegających na procesie starzenia się społeczeństwa należy spodziewać się wzrostu liczby podróży komunikacją zbiorową przez osoby starsze.
9.03	22.06.2015 r.	Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28 38-400 Krosno	Krzysztof Smercki Naczelnik Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska	013 47 43 688, ks@um.krosno.pl	Zasady organizacji... pkt 43 lit. c	dot. zapisu: „standardów stanu i wyposażenia pojazdów zatwierdzonych przez organizatora.”	Uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz standardy emisji spalin.	
10.01	18.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłowski	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pks-jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 6	Przebieg linii komunikacyjnych powinien określać organizator	Przebieg linii komunikacyjnych określa organizator.	Aby przeprowadzić postępowanie o udzielenie koncesji należy określić przebieg linii komunikacyjnych, tak aby było wiadome co jest przedmiotem postępowania.

Nr wniosku	Nazwa i adres podmiotu lub inne dane umożliwiające jego zidentyfikowanie	Imię i nazwisko osoby kontaktowej	E-mail	Treść wniosku	Dotyczy:	Wniosek, uwagi, nr rozstrzygnięcia	Istota sprawy	Opinia
10.02	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłos	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewożach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 9,10,11	Wymóg posiadania autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych przysługujących w czasie i wprowadzać zmiany.	Może wprowadzić w następnym okresie koncesyjnym ?	brak	W komunikacji międzygminnej przewoźnicy nie dysponują aktualnie autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Konieczny jest zakup nowych autobusów co wiąże się z wysokimi nakładami finansowymi, które będą musiały być przerzucone na pasażera.
10.03	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłos	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewożach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 12,39	Zrezygnować z ograniczeń czasowych, które dotyczą wykonywania komunikacji autobusowej na liniach wspólnie z przebiegiem linii kolejowych		Skreślić pkt. 12 i 39	Zapisy ograniczające możliwość wykonywania komunikacji autobusowej stanowią naruszenie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Komunikacja autobusowa z Rzeszowa do powiatów: lubaczkowski, przemyski, jarosławski, lubaczowski, rzeszowski, rzeszowski także wszystkich gmin i miejscowości znajdujących się w tych powiatach wykonywana jest z przebiegiem wspólnym z przebiegiem linii kolejowych. Oznacza to, że praktycznie nie będzie mogła być wykonywana publiczna komunikacja autobusowa. Np. w kierunku powiatu przemyskiego jest także zagęszczenie kursów pociągów, ze komunikacją autobusową mogłaby być wykonywana wyłącznie w godzinach popołudniowych, późnonocnych i nocnych. Zdecydowana większość mieszkańców tego powiatu (innych również) byłaby pozbawiona możliwości korzystania z komunikacji publicznej.
10.04	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłos	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewożach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 18	Wydużenie pierwszego okresu koncesyjnego do 10 lat		brak	Trzy letni okres koncesyjny jest za krótki w stosunku do planowanych nakładów inwestycyjnych wyrażonych w omawianym dokumencie.
10.05	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłos	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewożach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt. 19, Nabór operatora pkt 29	Wybór operatora powinien zostać dokonany w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 -Prawo zamówień publicznych z prawem do rekompensaty o której mowa w art. 52 ustawy z dnia 16.12.2010 - O publicznym transporcie zbiorowym.		brak	Wyłonienie operatora w trybie ustawy „o koncesjach na roboty budowlane lub usługi” bez prawa dochodzenia rekompensaty z tytułu poniesionych przez operatora kosztów nie jest dobrym rozwiązaniem. Z punktu widzenia operatora rozwiązanie jest niebezpieczne - całe ryzyko zostaje zrzucone na operatora. Organizator stawia bardzo duże wymagania w każdym aspekcie w zamian nie oferując żadnych gwarancji po stronie przychodów. Jedynym przykładem z którego miałyby korzystać Operator to prawo do rekompensaty z tytułu utracenia przychodów z tytułu stosowania usług ustawowych i usług organizatora. Biorąc pod uwagę, że Organizator przewiduje połączenia transportem publicznym tylko stację województwa z miastami powiatowymi, będą to kwoty bardzo skromne. Na wyznaczonym obszarze koncesyjnym operator nie ma żadnych prawnych instrumentów ochrony. Nie ma prawa wyłączności na obsługę pasażerów na tej linii. Przewozy komercyjne będą wykonywane na podstawie „potwierdzenia zgłoszenia przewozu” bez żadnych ograniczeń - busami i innym taborem któremu nie stawia się wymagań jak w przewożach użyteczności publicznej (bez malowania na kolor biały, bez klimatyzacji, bez EURO4 i EURO6, bez konieczności przewozu osób niepełnosprawnych, bez wymogów standardu informacji dla pasażera, bez ingerencji przez organizatora w rozkład jazdy, bez zachowania odstępu czasowego od pociągów itd.). Poza godzinną szczytury koncesja nie będzie wykonywać przewożów a operator przewożić będzie powietrze, bo założona ilość kilometrów trzeba wykonać. Zupełną niewiadomą jest potencjalna ilość pasażerów jaka w PTZ może być wykonana.
10.06	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłos	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewożach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 25	Kryterium wyboru oferty wg największej zadeklarowanej pracy przewożowej – roczny przebieg autobusowy jest do przyjęcia ale pod warunkiem wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 -Prawo zamówień publicznych		Zmiana zapisu „Wybór operatora powinien zostać dokonany w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 -Prawo zamówień publicznych z prawem do rekompensaty o której mowa w art. 52 ustawy z dnia 16.12.2010 O publicznym transporcie zbiorowym.”	Wybór operatora powinien zostać dokonany w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 -Prawo zamówień publicznych z prawem do rekompensaty o której mowa w art. 52 ustawy z dnia 16.12.2010 - O publicznym transporcie zbiorowym. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach koncesyjnych graniczne wymagania zadań przewożowych które zapewniąby podstawowe potrzeby przewożowe dla ludności z miejscowości zlokalizowanych przy danych liniach. Równocześnie zapewniając dostęp do komunikacji publicznej w której pasażer będzie miał zagwarantowane prawo do skorzystania z przysługujących mu usług przewożowych.
10.07	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15	Arkadiusz Pawłos	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewożach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 26	Skreślić warunek komunikowania autobusowej komunikacji publicznej z kursami pociągów regionalnych i dalekobieżnych na najbliższym zintegrowanym węzle przesiadkowym		Skreślić pkt. 26, lub ograniczyć do pociągów dalekobieżnych	Wymagrodzenie operatora za wykonanie tych usług powinno obok referencji i oceny technicznej – finansowej być też oceniane w oparciu o plan transportowy nie definiowany pojęcia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Nie określono gdzie one będą się znajdować

Nr wniosku	Nazwa podmiotu lub imię i nazwisko osoby fizycznej	Adres siedziby podmiotu	Imię i nazwisko kontaktnego	E-mail	Tel.	Strona internetowa lub adres strony	Opis przedmiotu zamówienia	Słowo kluczowe	Proponowane rozwiązanie	Uzasadnienie
10.08	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15		Arkadiusz Pawłos	696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl		Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewoźnikach pasażerskich w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 40, 41	Określenie przystanków i uzgodnienie zasad korzystania z nich powinno należeć do zadań organizatora	Skręcić punkt 40 a w punkcie 41 słowa „na operatorze” zastąpić słowami „na organizatorze”	To organizator powinien określić jak powinna wyglądać komunikacja publiczna i na jakich przystankach powinny się zatrzymywać autobusy. Pozostawienie zasad uzgadniania korzystania z przystanków operatorowi może w konsekwencji doprowadzić do sytuacji iż operator nie uzyska od właściciela lub zarządzającego dworcem uzgodnienia zasad korzystania z przystanków, które organizator uznalby za zgodne z zasadami organizacji przewozów o czym mowa w pkt 40 i nie mógłby być zatwierdzony przez organizatora rozkład jazdy o czym mowa w pkt 32. Właściciele i zarządzający przystankami i dworcami nie będą w żaden sposób związani opracowanymi przez Marszałka zasadami organizacji przewozów i mogą prowadzić w tym zakresie własną politykę	
10.09	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15		Arkadiusz Pawłos	696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl		Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewoźnikach pasażerskich w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt . 58, 61, 62	W pierwszym postępowaniu na wybór operatora dopuścić autobusy z silnikami spełniającymi normy EURO3.	brak	Z uwagi na długoletnią zapas finansową, firmy transportowe nie były w stanie na bieżąco odnawiać park maszynowy, dlatego też pojazdów z silnikami Euro 4 jest bardzo mało i może to być nie wystarczająca ilość to obsługi komunikacji publicznej. Natomiast norma Euro 6 z tego samego powodu finansowego jest nie możliwa do osiągnięcia od 2019 r.. Potrzeba tutaj planu przejściowego i dłuższego okresu adaptacyjnego.	
10.10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. 37-500 Jarosław, ul. Przemysłowa 15		Arkadiusz Pawłos	696 751 923 / arkadiusz.pawlos@pk-s.jaroslaw.pl		Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewoźnikach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 60	W przypadku utrzymywania normy E-A umożliwić wykonywanie komunikacji autobusami o pojemności 28 msc	brak	W okresie obowiązywania normy Euro 4 i wyżej krajowi producenci autobusów, wytwarzali autobusy turystyczne z 28 miejscami siedzącymi .	
11.01	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyśle 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 106		Adam Olszak	607 047 726, info@pk-s.przmysl.pl		Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewoźnikach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt. 19, Nabór operatora pkt 29	Wybór operatora powinien zostać dokonany w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 –Prawo zamówień publicznych z prawem do rekompensaty o której mowa w art. 52 ustawy z dnia 16.12.2010 – O publicznym transporcie zbiorowym. Dla każdej linii komunikacyjnej w poszczególnych obszarach koncesyjnych na których będzie organizowany transport publiczny, Organizator powinien przedstawić wysokość wypłaconych w latach 2012-2014 rekompensat z tytułu stosowania ulg ustawowych w przewoźnikach drogowych	brak	Wyłonienie operatora w trybie ustawy „o koncesji na roboty budowlane lub usługi” bez prawa dochodzenia rekompensaty z tytułu poniesionych przez operatora kosztów nie jest dobrym rozwiązaniem. Z punktu widzenia organizatora przewozów (Marszałka Województwa Podkarpackiego) jest to rozwiązanie tylko pozornie korzystne. Marszałek wprowadził unika szeregu obowiązków związanych z organizacją przewozów ale pozabawia się możliwości kształtowania cen biletów co jest szczególnie istotne dla pasażerów. Natomiast z punktu widzenia operatora rozwiązanie „kosmiczne” niebezpieczne - całe ryzyko zostaje zrzucone na niego. Organizator stawia bardzo duże wymagania w każdym aspekcie w zamian nie oferując żadnych gwarancji po stronie przychodów. Na warunkach zaproponowanych w niniejszych zasadach organizacji przewozów drogowych do przetargu nie powinien przystąpić żaden przewoźnik, który zna specyfikę i uwarunkowania rynku przewozowego oraz umie liczyć pieniądze. Jedynym przykładem z którego miałyby korzystać Operator to prawo do rekompensaty z tytułu utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych i ulg organizatora. Jakże kwoty będą wchodzić w rachubę? Biorąc pod uwagę, że Organizator przewiduje połączenia transportem publicznym tylko stolicę województwa z miastami powiatowymi, będą to kwoty bardzo skromne. Na wyznaczonym obszarze koncesyjnym operator nie ma żadnych prawnych instrumentów ochronnych. Nie ma prawa wyłączności na obsługę pasażerów na tej linii. Przewozy komercyjne będą wykonywane na podstawie „potwierdzenia zgłoszenia przewozi” bez żadnych ograniczeń - busami i innym taborem któremu nie stawia się wymagań, jak w przewożach użyteczności publicznej (bez malowania na kolor biały, bez klimatyzacji, bez EURO4 i EURO6, bez konieczności przewożenia osób niepełnosprawnych, bez wymogów standardu informacji dla pasażera, bez ingerencji przez organizatora w rozkład jazdy, bez zachowania odstępu czasowego od pociągów itd.). Poza godzinami szczytu konercja nie będzie wykonywać przewozów a operator przewozić będzie powietrze, bo założoną ilość kilometrów trzeba wykonać. Zupełną niewiadomą jest potencjalna ilość pasażerów jaka w pz może być przewieziona na danej linii. Uchwalony w roku 2014 „Plan zrownoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” nie został poprzedzony analizą popytu na usługi transportowe. Nikt nie zadal sobie trudu żeby sprawdzić na jakich liniach komunikacyjnych pasażerowie korzystają z komunikacji publicznej Bez tej wiedzy jak można przewozić ofertę?	

Nr wniosku	Nr i data wpływu wniosku	Nazwa wnioskodawcy	Adres e-mail	Adres do wysłania wniosku	Temat wniosku	Stwierdzenie	Proponowane	Uwagi
11.02	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyślu 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 107	608 047 726, info@pks-przemysl.pl	Adam Olszak	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych
11.03	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyślu 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 108	609 047 726, info@pks-przemysl.pl	Adam Olszak	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych
11.04	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyślu 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 109	610 047 726, info@pks-przemysl.pl	Adam Olszak	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych
11.05	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyślu 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 110	611 047 726, info@pks-przemysl.pl	Adam Olszak	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych
11.06	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyślu 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 111	612 047 726, info@pks-przemysl.pl	Adam Olszak	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych
11.07	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyślu 37-700 Przemyśl, ul. Dworskiego 112	613 047 726, info@pks-przemysl.pl	Adam Olszak	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych	Wniosek o wydanie zezwolenia na przewóz osób niepełnosprawnych

Nr loku	Data	Nazwa i adres lub ... związo- r. i adres	Osoba do kontaktu	E-mail	Adres i adres, ul. nr, nr lokalu, strona lub treść	Śrótnic g	propoz- y	Uzasadnienie
12.04	25 czerwca 2015 roku	Sekcja Miejszeregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35- 959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 9	Jack Kucza, Zbigniew Opół	1. 691221680 / mj- kucza@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew- opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str. 2, pkt. 11, 12, str. 3, pkt. 13.	Zmiana wymogów dla komunikacji współbieżnej oraz zgodzenie rygorów czasowych wykonywanej komunikacji	W godzinach szczytowych tj. dojazdu do pracy i szkoły zmienił zapis: „nie później niż 30 minut” na: „10 minut” - tak przed jak i po odjeździe, również dla linii kolejowej nr 91	Tak długi okres pomiędzy kursem pociągu a autobusu spowoduje bezzasadność prowadzenia komunikacji autobusowej w trybie publicznym, gdyż pozbawi możliwość dojazdu młodzieży na czas do szkoły i pracy (praktyczna nauka zawodu), głównych beneficjentów tej komunikacji gdyż większość przystanków kolejowych leży poza centrami miejscowości, np. - Głogów Małopolski. Zaproponowane przez Marszałka zasady wykonywania publicznego transportu zbiorowego przez operatorów drogowych w sposób rażący naruszają warunki konkurencji poprzez oczywiste uprzywilejowanie przewoźników szynowych.
12.05	26 czerwca 2015 roku	Sekcja Miejszeregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35- 959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 10	Jack Kucza, Zbigniew Opół	1. 691221680 / mj- kucza@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew- opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str. 3, pkt. 18.	Dokonać wydłużenia pierwszego okresu koncesyjnego	Ustala się pierwszy okres koncesyjny na sześć lat, tj. od 01.01.2017, do 31.12.2022.	Okres koncesyjny obowiązujący minimum 6 lat daje większe szanse organizatorowi oraz operatorowi na profesjonalne zorganizowanie i wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Planowany okres 3-letni jest zdecydowanie za krótki i zbyt ryzykowny dla przewoźników.
12.06	27 czerwca 2015 roku	Sekcja Miejszeregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35- 959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 11	Jack Kucza, Zbigniew Opół	1. 691221680 / mj- kucza@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew- opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str. 4, pkt. 25	Dokonać zmiany w treści zdania	Zamiast: „... wyrażającą roczny przebieg...” zapisać: „w roku” To samo, ale znacznie prościej.	Nie wolno narażać mieszkańców naszego regionu na niepewność i niski poziom usług transportowych
12.07	28 czerwca 2015 roku	Sekcja Miejszeregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35- 959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 12	Jack Kucza, Zbigniew Opół	1. 691221680 / mj- kucza@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew- opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str. 7, pkt. 46, str. 10, pkt. 59.	Ustyszanizować surowość sankcji stosowanych na operatorów za nieprzestrzeganie warunków koncesji.	brak	Niewłaściwe jest np. natychmiastowe cofnięcie udzielonej koncesji za sam brak posiadania przez przewoźnika aktualnego badania technicznego pojazdu - (pkt.59) w porównaniu z: - cofnięciem koncesji za wypowiedzeniem, z powodu np. - złego stanu technicznego pojazdu, - przekroczenie norm emisji spalin.
12.08	29 czerwca 2015 roku	Sekcja Miejszeregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35- 959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 13	Jack Kucza, Zbigniew Opół	1. 691221680 / mj- kucza@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew- opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str. 10, pkt. 60, 61, 62.	Zmiana wymogów oraz parametrów technicznych taboru	pkt. 60 „... linia komunikacyjna o dł. 30 i więcej kilometrów: „pojazd o ilości co najmniej 38 miejsc siedzących”, pkt. 61 i 62: Wymóg EURO 6 nie obowiązuje w I okresie koncesyjnym.	Wprowadzenie zaproponowanych zmian pozwoli na racjonalne i rozłożone w czasie osiągnięcie właściwego poziomu usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa podkarpackiego.
13.01	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORST- WO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEŻAJSK huldu	Janusz Szkliany - Prezes Zarządu, Mariusz Zielnicki - Dyrektor ds. huldu	17 24 20 138 / pk@pks.lezajsk .pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 9, 10	Wymóg dotyczący posiadania autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych ustalić nie wcześniej niż 2025 etapami wprowadzany do 2030 r.	Zapis jak w treści wniosku.	Biorąc doświadczenia z obecnych przewozów, gdzie z obserwacji w 90 % tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych i nie ma uwag co do tego typu usług, to jaki sens ma wprowadzenie w 100% taboru z przeznaczeniem dla osób niepełnosprawnych gdzie koszty poniesione przez operatora na zakup tegoż taboru z w/w przeznaczeniem są niewspółmierne do zysków z wykonywania tego typu usług, gdyż należało to wykonywać w ciągu całej doby.
13.02a	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORST- WO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEŻAJSK huldu	Janusz Szkliany - Prezes Zarządu, Mariusz Zielnicki - Dyrektor ds. huldu	18 24 20 138 / pk@pks.lezajsk .pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 12	Zrezygnować z ograniczeń czasowych dotyczących wykonywania komunikacji autobusowej na liniach współbieżnych z przebiegiem linii.	To ograniczenie dotyczące punktu 12, jak też następnego 13 nie ma racji bytu i należy je wycofać	Komunikacja użyteczności publicznej choć przebiega współbieżnie z liniami kolejowymi, to jednak przewozi pasażerów z ościennymi miejscowościami, którzy nigdy nie korzystali i nie będą korzystać z usług kolei, stąd też ograniczenia czasowe są tu zupełnie zbędne.

Nr wniosku	Data wpływu do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego	Nazwa podmiotu składającego wniosek	Adres e-mail	Treść wniosku	Opis przedmiotu zamówienia	Wartość szacunkowa
13.02b	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Zarządu, SP. Z O.O. W MARIUSZ ZIELŃSKI – LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM Dyrektor ds. 1, 37-300 LEŻAJSK	pk@pk.lesajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 13	Skreślić punkt sprzeczny z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	Skreślić pkt 13
13.03	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Zarządu, SP. Z O.O. W MARIUSZ ZIELŃSKI – LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM Dyrektor ds. 1, 37-300 LEŻAJSK	pk@pk.lesajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 15	Na terenie województwa podkarpackiego tworzy się pięć obszarów koncesyjnych, z których obszar: a) pierwszy obejmuje powiaty: siałowski, niżański, leżajski, lańcucki, trzeszowski, m. Rzeszów	Wprowadzić co najmniej 10 obszarów koncesyjnych. Wielkość terenu do obsługi przez jednego operatora z koncesją jest nie do zrealizowania w stosunku do istniejących potrzeb. Jeżeli obszar koncesyjny zawiera np. 5 dużych powiatów, to w dotychczasowym funkcjonowaniu poszczególnych podmiotów wykonujących usługi przewoźnych osób, teren ten jest zabezpieczony odpowiednio do istniejących potrzeb. Biorąc pod uwagę i operatora na całość, mogą wystąpić zakłócenia szczególnie w porannych szczytach przewozowych, gdzie czas dowozu jest ograniczony do najczęściej 2 godz. (6:00 – 8:00). Występuje tu największe obciążenie jeśli chodzi o wykorzystanie taboru i jego obsługi.
13.04	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Zarządu, SP. Z O.O. W MARIUSZ ZIELŃSKI – LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM Dyrektor ds. 1, 37-300 LEŻAJSK	pk@pk.lesajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 16	Na każdym z obszarów koncesyjnych może być realizowana autobusowa komunikacja użytkowa publicznej tylko na liniach komunikacyjnych określonych w Planie transportowym i przebiegających przez teren powiatów stanowiących obszar koncesyjny	Przez wiele lat komunikacja masowa obsługiwała potrzeby, które ściśle wiązały się z natężeniem potoków pasażerskich w określonych kierunkach do określonych miejscowości, które to niekoniecznie związane były z podziałem administracyjnym danego terenu.
13.05a	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Zarządu, SP. Z O.O. W MARIUSZ ZIELŃSKI – LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM Dyrektor ds. 1, 37-300 LEŻAJSK	pk@pk.lesajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 18	Pierwszy okres koncesyjny dla wyłonionego operatora powinien być wydłużony do 10 lat.	Jeżeli plan transportowy jest czynią nowym niesprawdzonym to pierwszy okres powinien trwać dłużej niż 3 lata, ponieważ nakłady poniesione na realizację wszystkich propozycji, do których zobligowany zostaje operator są bardzo wysokie.
13.05b	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Zarządu, SP. Z O.O. W MARIUSZ ZIELŃSKI – LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM Dyrektor ds. 1, 37-300 LEŻAJSK	pk@pk.lesajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 25	Kryterium wyboru oferty wg największej zadeklarowanej pracy przewozowej – roczny przebieg autobusów jest do przyjęcia ale pod warunkiem wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 –Prawo zamówień publicznych.	Jeżeli wybór operatora będzie się odbywał w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, to operator który zaofertuje największą pracę przewozową w danym obszarze będzie miał największą szansę szybkiego ogłoszenia upadłości. Wybór operatora powinien zostać dokonany w trybie ustawy z dnia 29.01.2004 –Prawo zamówień publicznych z prawem do rekompensaty o której mowa w art. 52 ustawy z dnia 16.12.2010 O publicznych transporcie zbiorowym. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach konieczność zapewnienia podstawowego zapotrzebowania na przewozy w danej linii. Równocześnie zapewniając dostęp do skomunikacji publicznej w której pasażer będzie miał zagwarantowane prawo do skorzystania z przysługujących mu ulg przewozowych.

Nr wniosku	N imię i nazwisko oraz adres	Ynity, a do kontaktu	/e-mail/	ent do wniosek, uwaga; nr rozdziału strony lub treści	45 wniosek	propony	ienie
15.01	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	Zasady organizacji rynku przewozów pasażerskich w województwie podkarpackim (dalej ZOR) – pkt 6, 41	Przebieg linii komunikacyjnej powinien być określony w dokumentacji przetargowej przez organizatora. Organizator powinien udostępnić/zapewnić infrastrukturę konieczną do realizacji przewozu użyteczności publicznej (wynika to z art. 15 ust 1 pkt 3 lit b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Przebieg linii komunikacyjnej (trasy i wszystkich przystanków na linii) określa organizator. Organizator udostępnia i zapewnia infrastrukturę do realizacji przewozów użyteczności publicznej na określonej przez siebie linii i określa warunki udostępnienia tej infrastruktury	Brak określenia przebiegu linii w dokumentacji przetargowej uniemożliwi porównanie ofert w przetargu. W przypadku, gdy dodatkowo – to operator miałyby uzgodnić koszt stania z infrastruktury przystankowej, mogłoby się okazać, że zaproponowany w ofercie przebieg linii nie jest możliwy do realizacji. Trudno zaś, żeby operator przed uzyskaniem zamówienia uzgodniał korzystanie z przystanków. Zadaniem organizatora jest udostępnienie przystanków i dworców do realizacji przewozów na linii użyteczności publicznej, szczególnie, że organizator ma w swoich kompetencjach także rozwój infrastruktury przystankowej.
15.02	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	ZOR – pkt. 9 i 10 i 11	Spełnienie tego warunku oznacza inwestycje w środki transportu. Wnioskujemy o usunięcie tego wymogu z oferty, o ile organizator nie dokona zmian trybu wyboru operatora i zasad finansowania przewozów użyteczności publicznej	Usunięcie pkt-u 9 i 10, ewentualnie przesunięcie realizacji tego wymogu w czasie np. na rok 2020, połączona ze zmianą sposobu trybu wyboru operatora (przetarg w trybie ustawy prawo zamówień publicznych a nie koncesja na usługę) i finansowania usług przez organizatora (odzyskanie całości poniesionych kosztów + rozsądny zysk)	Załącznik nr 2 do zestawienia
15.03	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	ZOR – pkt 12, 39	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Usunąć pkt 12 i pkt 39	Zapis dodatkowo preferuje komunikację koleją, która już i tak korzysta z szerokiej preferencji kosztom komunikacji autobusowej (warunk wyboru operatora kolejowego, warunki finansowania przewozów kolejowych, dotowanie operatora kolejowego, w przypadku, gdy samorząd posiada udziały w podmiocie operatora. Ograniczenia stawiane przez organizatora stanowią dodatkową barierę dla operatora na drodze do sprostania warunkom i standardom wymaganym przez organizatora, przy jednoczesnym utrzymaniu dodatniego wyniku finansowego działalności. Zapisy pkt 12 i 39 podnoszą ryzyko operatora po stronie przychodowej. Organizator stawia wysokie wymagania, przerzuca całe ryzyko przychodów na operatora i jeszcze dodatkowo wprowadza ograniczenia w konkurowaniu z przewoźnikiem kolejowym. Pkt 12 nie daje też gwarancji, że w przypadku zmiany rozkładu jazdy pociągu i konieczności „dostosowania” rozkładu jazdy autobusu zgodnie z pkt 12, operator będzie miał prawo renowacji warunków umowy na świadczenie usług. Może się okazać, że konieczność zmiany rozkładu jazdy, wynikająca z dostosowania się do rozkładu jazdy kolej będzie mieć bardzo istotny wpływ na poziom przychodów. Operator będzie zmuszony do zmiany warunków, na których opierał się składając ofertę, bez prawa do negocjowania warunków umowy (finansowych oraz zakresu przedmiotowego). Pkt 39 ZOR w takim przypadku przewiduje uprawnienia tylko dla organizatora, który WZYMĄ operatora do renowacji warunków (słowo „wymaga” sugeruje już na wstępie przewagę organizatora w tych „negocjacjach”. Z zapisu wynika, że zmiana nie może powodować zmniejszenia pracy przewozowej. Operator musi uwzględnić zmiany w rozkładzie jazdy przewoźnika kolejowego (dostosować się) i utrzymać wielkość pracy przewozowej niezależnie od zagrożeń dla rentowności prowadzonej działalności. Zapis jest w zasadzie równoznaczny z jednostronną zmianą warunków świadczenia usługi w czasie obowiązywania umowy. Operator nie będzie mieć żadnego wpływu na ewentualne zmiany w rozkładzie jazdy kolej.
15.04	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	ZOR – pkt 13	Wnioskujemy o usunięcie zapisu pkt 13	Wykreślenie pkt 13 i zniesienie ograniczeń w zakresie ustalania rozkładu jazdy przez przewoźnika oraz konieczności zachowania odstępu czasowego od godzin odjazdów pociągu oraz autobusu w przewozach użyteczności publicznej	Pkt 13 jest sprzeczny przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w szczególności z przepisami rozdziału 3 oddział 3 Potwierdzenie zgłoszenia przewozu, z których nie wynika prawo do narzucania tego typu ograniczeń w kształtowaniu rozkładu jazdy przez przewoźnika
15.05a	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	ZOR- pkt 18	Wnioskujemy o wydłużenie okresu koncesyjnego i określenie warunków, w których może nastąpić zmiana warunków koncesji, także w zakresie rzeczowym.	Wydłużenie okresu koncesyjnego tak, aby był adekwatny do wielkości nakładów inwestycyjnych koniecznych do realizacji usługi na warunkach określonych przez organizatora (patrz l.p. 2 powyżej)	Okres 3 lat nie jest adekwatny do wielkości nakładów inwestycyjnych, jakie operator musi ponieść, aby uruchomić usługę na takich warunkach, które zostały wyrażone w ZOR.

Nr wniosku	Nr i nazwa wnioskodawcy	Adres e-mail	Temat wniosku	Wniosek, uwagi, nr rozdziału, strony lub treść	Wniosek, uwagi, nr rozdziału, strony lub treść	Proponowany tryb wyboru operatora i zmianę zasad finansowania, jak to określiliśmy we wnioskach p. 2, 5, 7 powyżej	Inne
15.10	Ariva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	malgorzata.guto@arrivabus.pl	Malgorzata Gutowska	ZOR - pkt 43, 44, 58, 60, 61 i 62	Wniosek o skorelowanie oczekiwań organizatora ośrodków i standardów usług, obowiązków operatora, których wykonanie wiąże się z określonymi kosztami, z zasadami finansowania usług, w tym usunięcie zapisów dotyczących parametrów taboru, w tym silników Euro 6 od 2020, jeśli ma być utrzymany wynikający z ZOR tryb wyboru operatora i finansowania usług.	Proponujemy zmianę trybu wyboru operatora i zmianę zasad finansowania, jak to określiliśmy we wnioskach p. 2, 5, 7 powyżej	Jeżeli organizator zamierza zapewnić realizację przewozów użyteczności publicznej w ten sposób, że całe ryzyko ekonomiczne jest po stronie operatora, to nie może kształtować warunków świadczenia usługi w całkowitym oderwaniu od obecnych realiów rynkowych. Realia te wyglądają mniej więcej tak, jak to zostało przedstawione w Planie: - 87% taboru to tabor Euro 0-3, tabor Euro 4 to załadowanie 10% a Euro 6 - brak. Średni wiek taboru to 16 lat. Organizator wymaga więc inwestycji w tabor Euro 4, w 3 roku koncesyjnym (ostatnim - kiedy nie będzie żadnej gwarancji na kontynuację koncesji) 30% pojazdów ma mieć Euro 6, a od roku 2020 wszystkie (!) pojazdy mają mieć silniki Euro 6 i zastrzeżenie, że jedyną formą rekompensaty będzie refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Zwracamy uwagę, że koszt zakupu autobusu zapewniającego normalny poziom komfortu jazdy i bezpieczeństwa, a więc o liczbie m-c siedzących ok. 40, z silnikiem Euro 6 to obecnie wydatek w zależności od producenta ok. 700 tys. zł. Koszty inwestycji trzeba więc będzie pokryć przychodami z opłat za przejazdy, co nieuchronnie prowadzi do podniesienia cen biletów.
15.11	Ariva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	malgorzata.guto@arrivabus.pl	Malgorzata Gutowska	ZOR - pkt 56	Wniosek o usunięcie zapisu dającego prawo zobowiązania operatora do realizacji komunikacji na wskazanej linii na obszarze koncesyjnym, nawet jeśli nie będzie przewidziana w umowie	Usunięcie pkt 56	Ryzyko ekonomiczne usługi, przy założeniu ZOR określonych w projekcie, jest w 100% po stronie operatora. Organizator mógłby zobowiązać operatora do dodatkowej pracy przewozowej, jeśli operator otrzymałby pełny zwrot kosztów tej usługi + rozsądny zysk.
15.12	Ariva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	malgorzata.guto@arrivabus.pl	Malgorzata Gutowska	ZOR - część IV	Wniosek, aby zapis ZOR uzupełnić o informację, kto ustala cenę za usługi oraz, w jakich sytuacjach możliwa jest zmiana umowy także co do zakresu rzeczowego.	W przypadku utrzymania zasady finansowania usługi wyłącznie przez refundację kosztów ulg ustawowych, konieczne jest jednoznaczny zapis, że cenę usług ustala operator oraz, że sejmik województwa nie będzie korzystać z uprawnień z art. 50a ust 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Proponujemy wprowadzenie zapisów umożliwiających zmianę umowy w przypadkach istotnych zmian okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawierania umowy: np. zmiany przepisów prawa (VAT, opłaty drogowe, wzrost minimalnego ustawowego wynagrodzenia), spadek liczby pasażerów średnio o 7% w okresie trzech m-cy świadczenia usługi	Brak informacji, kto ustala cenę za usługi, i czy sejmik województwa będzie korzystać z uprawnień ustawowych do ustalenia cen za usługi. Odczytanie rynku jest dynamiczne, nawet przy zachowaniu należytej staranności, operator nie jest w stanie przewidzieć wszystkich czynników, których pojawienie się, zniknięcie lub zmiana mogą niekorzystnie wpływać na zdolność do realizacji usługi.
15.13	Ariva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	malgorzata.guto@arrivabus.pl	Malgorzata Gutowska	Zasady organizacji systemu informacji dla pasażera - pkt 23 lit f	Z zapisu wynika, że organizator przewiduje udzielenie ulg własnych organizatora w opłatach za bilety. W ZOR nie jest określona zasada rekompensowania operatorowi utraconych przychodów z powodu obowiązku stosowania takich ulg	Uzupełnienie ZOR o zapis określający prawo operatora do refundacji z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg organizatora.	Zagadnienie uchwalenia/wprowadzania ulg samorządowych organizatora jest pominięte w ZOR.
16.01	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37-450 Stalowa Wola	602102840; Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	Tadeusz Makowski	Zasady organizacji tynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 6, 41	Przebieg linii komunikacyjnej powinien być określony w dokumentacji przetargowej przez organizatora. Organizator powinien udostępnić/zapewnić infrastrukturę konieczną do realizacji przewozu użyteczności publicznej (wynika to z art. 15 ust 1 pkt 3 lit b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).	Przebieg linii komunikacyjnej (trasy i wszystkich przystanków na linii) określa organizator. Organizator udostępnia i zapewnia infrastrukturę do realizacji przewozów użyteczności publicznej na określonej przez siebie linii i określa warunki udostępnienia tej infrastruktury.	Brak określenia przebiegu linii w dokumentacji przetargowej uniemożliwi porównanie ofert w przetargu. W przypadku, gdy dodatkowo - to operator miałby uzgadniać korzystanie z infrastruktury przystankowej, mogłoby się okazać, że zaproponowany w ofercie przebieg linii nie jest możliwy do realizacji. Trudno zaś, żeby operator przed uzyskaniem zamówienia uzgadniał korzystanie z przystanków. Zadaniem organizatora jest udostępnienie przystanków i dworców do realizacji przewozów na linii użyteczności publicznej, szczególnie, że organizator ma w swoich kompetencjach także rozwój infrastruktury przystankowej.
16.02	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	602102840; Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	Tadeusz Makowski	Zasady organizacji tynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 9 i 10 i 11	Spełnienie tego warunku oznacza inwestycje w środki transportu. Wniosek o usunięcie tego warunku z oferty, o ile organizator nie dokona zmian trybu wyboru operatora i zasad finansowania przewozów użyteczności publicznej.	Usunięcie pkt-u 9 i 10, ewentualnie przesunięcie realizacji tego warunku w czasie np. na rok 2020, połączona ze zmianą sposobu trybu wyboru operatora (przetarg w trybie ustawy prawo zamówień publicznych a nie koncesja na usługi) i finansowania usług przez organizatora (odrębkane całości poniesionych kosztów + rozsądny zysk)	Załącznik nr 3 do zestawienia

Nr wniosku	Nazwa podmiotu, lub imię i nazwisko oraz adres	Adres e-mail	Wniosek, uwaga, in. rozdział, strony lub treść	Wniosek o wydłużenie okresu	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39	Wniosek o wydłużenie okresu	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39
16.03	18.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	602102840; Tadeusz.makow ski@pkstswola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 12, 39	Wniosek o wydłużenie okresu koncesyjnego i określenie warunków, w których może nastąpić zmiana warunków koncesji, także w zakresie rzeczowym	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39	Wniosek o wydłużenie okresu koncesyjnego i określenie warunków, w których może nastąpić zmiana warunków koncesji, także w zakresie rzeczowym	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39
16.04	18.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	602102840; Tadeusz.makow ski@pkstswola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 18	Wniosek o wydłużenie okresu koncesyjnego i określenie warunków, w których może nastąpić zmiana warunków koncesji, także w zakresie rzeczowym	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39	Wniosek o wydłużenie okresu koncesyjnego i określenie warunków, w których może nastąpić zmiana warunków koncesji, także w zakresie rzeczowym	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39
16.05	22.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	602102840; Tadeusz.makow ski@pkstswola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 19 i 29, 30	Wniosek o zmianę trybu wyboru operatora i zasad finansowania usługi, jeżeli organizator utrzyma zapisy dotyczące standardów usługi.	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39	Wniosek o zmianę trybu wyboru operatora i zasad finansowania usługi, jeżeli organizator utrzyma zapisy dotyczące standardów usługi.	Warunek zachowania odstępu odjazdu autobusu od godzin kursowania pociągów powinien być usunięty	Uzasadnienie pkt 12 i pkt 39

Nr wniosku	Nr lub inni i nazwisko oraz adres	ruć, i do kontaktu	e-mail	Wniosek, uwagi, w rozdziale, strony lub treść	liczba wnioś	proponuj	inne
16.06	22.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840- Tadeusz.makow ski@pksstwola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 25	Wniosujemy o zmianę kryterium wyboru operatora	Kryterium powinna być cena za 1 km przewozu oraz dodatkowe kryterium pozacenowe (np. liczba kierowców zatrudnionych na podstawie umów o pracę przy przewozach przez operatora na obszarze organizatora)	Brak miarodajnych danych porównawczych odnośnie poziomu dopłat, potoków pasażerskich, które stanowiłyby bazę dla prognozy przychodów, powoduje, że kryterium przyjęte w Zasadach organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim łączy się z dużym ryzykiem po stronie operatora. Kryterium powinno być dobrze adekwatne do poziomu miarodajności i szczegółowości oraz adekwatności danych, które organizator jest w stanie podać oferentom dla celów opracowania oferty. Organizator w Zasadach organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim nie określa natomiast, jakie dane i czy w ogóle w zakresie jak wyżej udostępni. W tej sytuacji Organizator powinien określić przebieg linii i rozkład jazdy na liniach oraz rozliczać się z operatorem na podstawie ustalonej stawki za 1 km.
16.07	18.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840- Tadeusz.makow ski@pksstwola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim cz.III	Wniosujemy o zmianę zapisów części III. Organizator powinien określać przebieg linii oraz rozkład jazdy na tych liniach. Przebieg linii oraz godzinny kursowania powinny być elementem dokumentacji przetargowej. Materiały przetargowe powinny określać liczbę zakontraktowanych km przewozowych i dopuszczalne granice odchyleń od tych wielkości. Niezależnie od wniosku jak wyżej, zwracamy uwagę na nieprecyzyjność zapisów pkt 34 i pkt 36. Wniosujemy o zniesienie ograniczeń dla przewoźników w zakresie kształtowaniu rozkładu jazdy vs. rozkładu jazdy kolejną.	Wprowadzenie zapisów, z których będą wynikać, że organizator podaje w warunkach udzielenia zamówienia przebieg linii, rozkład jazdy oraz zasady wprowadzania przez organizatora zmian w rozkładzie jazdy (np. w jakim terminie zmiany wchodzi w życie od daty zawiadomienia operatora, zmiana nie może powodować zmniejszenia/zwiększenia pracy przewozowej poza podaną w materiałach przetargowych liczbę km – uwzględniając dopuszczoną granicę odchyleń)	Wniośki zawarte w tym pkt są konsekwencją uwag do poprzednich pkt-ów oraz konsekwencją stanowiska, że przyjęte zasady wyboru operatora i zasady finansowania usługi użyteczności publicznej powinny być zmienione. Abstrahując od tego zasadniczego zastrzeżenia, co do trybu wyboru i przewidzianych zasad finansowania, zwracamy uwagę na nieprecyzyjność zapisów pkt 34 (brak terminu zatwierdzenia zmian rozkładu jazdy przez organizatora i sankcji za przekroczenie tego terminu) i pkt 36 – termin wejścia w życie zmian r.j. określa organizator- czy organizator jest związany wnioskiem operatora? W jakim czasie organizator jest zobowiązany do określenia terminu wejścia w życie rozkładu jazdy lub zmian i jakie są sankcje za przekroczenie tego terminu?
16.08	18.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840- Tadeusz.makow ski@pksstwola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 40	Wniosujemy o wyjaśnienie brzmienia pkt 40	Zmiana zapisu pkt 40 przez określenie z jakimi konkretnie zasadami (wskazanie pkt-ów) ma być zgodny projekt rozkładu jazdy przedstawiony przez przewoźnika – czy chodzi o pkt 13 Zasad organizacji rynku	Zapis nie jest wystarczająco precyzyjny.
16.09	18.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840- Tadeusz.makow ski@pksstwola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 43, 44, 58, 60, 61 i 62	Wniosujemy o skorelowanie oczekiwań organizatora odnośnie warunków i standardów usługi, obowiązków operatora, których wykonanie wiąże się z określonymi kosztami, z zasadami finansowania usługi, w szczególności usunięcie zapisów dotyczących parametrów taboru, w tym silników Euro 6 od 2020, jeśli ma być utrzymany wynikający z Zasad organizacji rynku tryb wyboru operatora i finansowania usługi.	Proponujemy zmianę trybu wyboru operatora i zmianę zasad finansowania, jakie to określiliśmy we wnioskach I p. 2, 5, 7 powyżej.	Jeżeli organizator zamierza zapewnić realizację przewozów użyteczności publicznej w ten sposób, że całe ryzyko ekonomiczne jest po stronie operatora, to nie może kształtować warunków świadczenia usługi w całkowitym oderwaniu od obecnych realiów rynkowych. Realia te wyglądają mniej więcej tak, jak to zostało przedstawione w Planie: - 87% taboru to tabor Euro 0 – 3, tabor Euro 4 to załedwie 10% a Euro 6 – brak. Średni wiek taboru to 16 lat. Organizator wymaga więc inwestycji w tabor Euro 4, w 3 roku koncesyjnym (ostatnim- kiedy nie będzie żadnej gwarancji na kontynuację koncesji) 30% pojazdów ma mieć Euro 6, a od roku 2020 wszystkie (!) pojazdy mają mieć silniki Euro 6 i zastrzega że jedyną formą rekompensaty będzie refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Zwracamy uwagę, że koszt zakupu autobusu zapewniającego normalny poziom komfortu jazdy i bezpieczeństwa, a więc o liczbie m-s siedzących powyżej 30, z silnikiem Euro 6 to obecnie wydatek w zależności od producenta ok. 700 – 900 tys zł. Koszty inwestycji trzeba więc będzie pokryć przychodami z opłat za przejazdy, co nieuchronnie prowadzi do podniesienia cen biletów.
16.10	18.06.2015 Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840- Tadeusz.makow ski@pksstwola. com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 56	Wniosujemy o usunięcie zapisu dającego prawo zobowiązania operatora do realizacji komunikacji na wskazanej linii na obszarze koncesyjnym, nawet jeśli nie będzie przewidziana w umowie.	Usunięcie pkt 56	Ryzyko ekonomiczne usługi, przy założeniu Zasad organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim określonych w projekcie, jest w 100% po stronie operatora. Organizator mógłby zobowiązać operatora do dodatkowej pracy przewozowej, jeśli operator otrzymałby pełny zwrot kosztów tej usługi + rozsądny zysk.

Załącznik nr 1

do zestawienia wniosków i uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych aktualizacji Planu
Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa
Podkarpackiego (do poz. 7.01 zestawienia)

**Załącznik do formularza zgłaszania uwag i wniosków
do projektu aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego województwa podkarpackiego**

Uzasadniając wniosek pkt 1 i 2 Starosta Leżański proponuje objęciem, jako linię o charakterze użyteczności publicznej w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego wszystkich zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego na niżej wyszczególnione linie komunikacyjne:

1. Linia komunikacyjna: 132591
ŻOŁYNIA- ZMYŚLÓWKA- LEŻAJSK, D.A.
2. Linia komunikacyjna: 132600
LEŻAJSK, D.A.-IWONICZ ZDRÓJ przez ŻOŁYNIA- RZESZÓW, D.A.-
STRZYŻÓW, D.A.- KROSNO, D.A.
3. Linia komunikacyjna: 132852
LEŻAJSK- KOLBUSZOWA- MIELEC
4. Linia komunikacyjna: 132850
LEŻAJSK, D.A.- RZESZÓW, D.A. przez SOKOŁÓW MŁP.
5. Linia komunikacyjna: 132837
BRZÓZA STADNICKA- ŻOŁYNIA- LEŻAJSK
6. Linia komunikacyjna: 132831
LEŻAJSK, D.A.- RZESZÓW, D.A. przez WOLA ŻARCZYCKA- SOKOŁÓW MŁP.
7. Linia komunikacyjna: 132805
LEŻAJSK, D.A.- ŁOWISKO, SZK. przez ŁOWISKO
8. Linia komunikacyjna: 132800
RZESZÓW- LEŻAJSK- SARZYNA
9. Linia komunikacyjna: 132603
RZESZÓW, D.A.- DĘBNO przez PRZEWORSK, D.A.- TRYŃCZA, ZAWISŁ.
10. Linia komunikacyjna: 132626
RZESZÓW, D.A.- KRZESZÓW przez ŻOŁYNIA- TARNOGÓRA
11. Linia komunikacyjna: 132685
LEŻAJSK, D.A.- KRZESZÓW- ŁAZÓW
12. Linia komunikacyjna: 132703
RZESZÓW, D.A.- SIENIAWA, UD przez ŻOŁYNIA- LEŻAJSK, D.A.
13. Linia komunikacyjna: 132716
NAKLIK- LIPINY GÓRNE- SZYSZKÓW- LEŻAJSK, D.A.
14. Linia komunikacyjna: 132740

LEŻAJSK- DĄBROWICA- CIEPLICE

15. Linia komunikacyjna: 132747

STAŁOWA WOLA- LEŻAJSK-PRZEWORSK

16. Linia komunikacyjna: 132748

LEŻAJSK- TRYNCZA- JAROSŁAW

17. Linia komunikacyjna: 132776

RZESZÓW, D.A.- TARNOGÓRA przez ŻOŁYNIA- LEŻAJSK, D.A.- LUCHÓW
DOLNY II

18. Linia komunikacyjna: 132785

LEŻAJSK- KURYŁÓWKA- KRZESZÓW


19. Linia komunikacyjna: 132790

RZESZÓW, D.A.- BIŁGORAJ, D.A. przez ŻOŁYNIA- LEŻAJSK, D.A. – NAKLIK

Oraz proponuję wprowadzenie do planu nowych połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej:

1. NISKO – KOPKI + KRZESZÓW DOLNY – KULNO – KURYŁÓWKA – LEŻAJSK
2. PRZEWORSK – TRYNCZA – DĘBNO – LEŻAJSK
3. ŁAŃCUT – BIAŁOBRZEGI – BUDY ŁAŃCUCKIE – GRODZISKO DOLNE - LEŻAJSK

Proponowane połączenia pozwolą skomunikować Miasto Leżajsk które jest głównym generatorem ruchu w Powiecie Leżajskim z sąsiednimi powiatami i miejscowościami, z których dojeżdżają uczniowie Zespołu Szkół Licealnych, Zespołu Szkół Technicznych, pracownicy zatrudnieni w zakładach usługowych, przedsiębiorstwach produkcyjnych oraz zapewni dostęp do szpitali i przychodni specjalistycznych osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej i innym osobom korzystającym codziennie z publicznego transportu zbiorowego.



Załącznik nr 2

do zestawienia wniosków i uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych aktualizacji Planu
Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa
Podkarpackiego (do poz. 15.02 zestawienia)

Przewoźnicy w przewozach regionalnych nie dysponują taborem do przewozu osób niepełnosprawnych. Przyznajemy, że nie jest to powód do zadowolenia, jeśli chodzi o standardy w komunikacji publicznej. Ten stan rzeczy jest jednak pochodną dotychczasowych zasad finansowania autobusowego. Linie regularne mają charakter komercyjny, a przewoźnicy poza refundacją utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych nie otrzymują żadnych innych dopłat do komunikacji. Przewoźników nie stać więc na inwestycje w niestandardowe pojazdy. Jak wynika z uchwalonego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (dalej: Plan), obecnie **zaledwie 1,6%** taboru jest przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych (prawdopodobnie zresztą jest to tabor wykorzystywany w tzw. przewozach regularnych specjalnych a nie komunikacji publicznej). O ile tabor na potrzeby komunikacji miejskiej jest standardowo przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, to w komunikacji regionalnej nie jest to standardem. Zakup autobusów z „niestandardowym” wyposażeniem wiąże się z określonym wydatkiem w nowy pojazd z pewnością droższy, niż pojazd standardowy bez takiego wyposażenia. Założony przez organizatora sposób wyboru operatora i warunki finansowania (operator otrzyma tylko refundację utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych, do których przestrzegania jest zobowiązany), przewidujący przerzucenie całego ryzyka ekonomicznego na operatora, jest nieadekwatny do określonego przez organizatora poziomu jakości świadczenia usług i wymagań odnośnie warunków przewozu użyteczności publicznej. Z Planu wynika, że dla pasażera najważniejszym kryterium wyboru środka transportu jest cena, jednocześnie z Planu wynika, że:

- największy odsetek osób korzystających z komunikacji dotyczy osób z dochodami do 1500 zł,
- województwo podkarpackie jest w czołówce, jeżeli chodzi o wskaźnik bezrobocia,
- systematycznie maleje liczba osób korzystających z komunikacji publicznej (spadek dzietności wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym), - województwo podkarpackie jest

w czołówce, jeśli chodzi o liczbę motorowerów i motocykli na mieszkańca i systematycznie wzrasta liczba zarejestrowanych samochodów. Wszystko to prowadzi do wniosku, że założenie, iż operator może realnie zapewnić finansowanie oczekiwanego przez organizatora poziomu usług wyłącznie przez wpływy z biletów nie ma podstaw w realiach rynku, szczególnie przy założonym 3 letnim okresie koncesyjnym. Koszty podniesienia standardu usługi musiałby ponieść pasażer, a już dziś obserwujemy bardzo dużą wrażliwość pasażerów na podwyżki cen biletów. Poza tym operator nie będzie mieć wyłączności, jeżeli chodzi o przewóz na danej linii, przewoźnicy z którymi będzie konkurować nie będą zobligowani do utrzymywania takich standardów, jak operator- ich koszt więc będą niższe. Jest to więc dodatkowe ryzyko. ZOR nie wprowadza żadnych ograniczeń, jeśli chodzi o rozkłady jazdy przewoźników vs. Rozkład jazdy autobusów na liniach użyteczności publicznej



Załącznik nr 3

do zestawienia wniosków i uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych aktualizacji Planu
Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa
Podkarpackiego (do poz. 16.02 zestawienia)

Przewoźnicy w przewozach regionalnych nie dysponują taborom do przewozu osób niepełnosprawnych.

Przyznajemy, że nie jest to powód do zadowolenia, jeśli chodzi o standardy w komunikacji publicznej. Ten stan rzeczy jest jednak pochodną dotychczasowych zasad finansowania przewozów autobusowych. Linie regularne mają charakter komercyjny, a przewoźnicy poza refundacją utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych nie otrzymują żadnych innych dopłat do komunikacji. Przewoźników nie stać więc na inwestycje w niestandardowe pojazdy. Jak wynika z uchwalonego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (dalej Plan), obecnie **zaledwie 1,6%** taboru jest przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych (prawdopodobnie zresztą jest to tabor wykorzystywany w tzw. przewozach regularnych specjalnych a nie komunikacji publicznej). O ile tabor na potrzeby komunikacji miejskiej jest standardowo przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, to w komunikacji regularnej nie jest to standardem. Zakup autobusów z „niestandardowym” wyposażeniem wiąże się z określonym wydatkiem w nowy pojazd z pewnością droższy, niż pojazd standardowy bez takiego wyposażenia. Założony przez organizatora sposób wyboru operatora i warunki finansowania (operator otrzyma tylko refundację utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych, do których przestrzegania jest zobowiązany), przewidujący przerzucenie całego ryzyka ekonomicznego na operatora, jest nieadekwatny do określonego przez organizatora poziomu jakości świadczenia usług i wymagań odnośnie warunków przewozu użyteczności publicznej. Z Planu wynika, że dla pasażera najważniejszym kryterium wyboru środka transportu jest cena, jednocześnie z Planu wynika, że:

- największy odsetek osób korzystających z komunikacji dotyczy osób z dochodami do 1500 zł,
- województwo podkarpackie jest w czołówce, jeżeli chodzi o wskaźnik bezrobocia,
- systematycznie maleje liczba osób korzystających z komunikacji publicznej (spadek dzietności wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym),

- województwo podkarpackie jest w czołówce, jeśli chodzi o liczbę motorowerów i motocykli na mieszkańca i systematycznie wzrasta liczba zarejestrowanych samochodów.

Wszystko to prowadzi do wniosku, że założenie, iż operator może realnie zapewnić finansowanie oczekiwanego przez organizatora poziomu usług wyłącznie przez wpływy z biletów nie ma podstaw w realiach rynku, szczególnie przy założonym 3 letnim okresie koncesyjnym. Koszty podniesienia standardu usługi musiałby ponieść pasażer, a już dziś obserwujemy bardzo dużą wrażliwość pasażerów na podwyżki cen biletów. Poza tym operator nie będzie mieć wyłączności, jeżeli chodzi o przewóz na danej linii, przewoźnicy z którymi będzie konkurować nie będą zobligowani do utrzymania takich standardów, jak operator- ich koszty więc będą niższe. Jest to więc dodatkowe ryzyko. Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim nie wprowadzają żadnych ograniczeń, jeżeli chodzi o rozkłady jazdy przewoźników vs. rozkład jazdy autobusów na liniach użyteczności publicznej.



Załącznik nr 4

do zestawienia wniosków i uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych aktualizacji Planu
Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa
Podkarpackiego (do poz. 17 zestawienia)

Proszę o wskazanie konkretnej podstawy prawnej oraz stosownego uzasadnienia do przyjęcia
w pkt. 12 i pkt. 13 dokumentu: Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w
przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim wskazanych tam interwałów
czasowych:

- dla operatora komunikacji autobusowej na liniach o przebiegu współbieżnym z przebiegiem linii kolejowych przewozów regionalnych (minimum 30 minut przed i po odjeździe pociągu, a dla linii E30 - 15 minut),
- dla przewoźników nie będących operatorami - w przypadku linii biegnącej w tym samym kierunku nie później niż 20 minut przed odjazdem pociągu regionalnego lub autobusowej komunikacji użyteczności publicznej i nie wcześniej niż 15 minut po odjeździe pociągu regionalnego lub autobusowej komunikacji użyteczności publicznej.

Kwestia ta jest niezwykle istotna w kontekście stosowania art. 30 – 35 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, albowiem przesłanki wydania przez organizatora w drodze decyzji administracyjnej odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu mają charakter enumeratywny i trudno odnieść je pod względem formalno-prawnym do propozycji określonych w projekcie „Zasad organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim”.ności publicznej.

Załącznik nr 2
do Raportu
z przeprowadzonych w dniach
22.05.-22.06.2015
konsultacji publicznych aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego

**Uwagi i wnioski
otrzymane w formie tekstowej
w terminie konsultacji publicznych
aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego
przeprowadzonych w dniach
22.05. - 22.06.2015 r.**



Związek Zawodowy
Pracowników PKS w Rzeszowie S.A.
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. 863-21-92

DT+ P. Nępszałek W. Buczok
23.06.2015
Rzeszów, dnia 18 czerwca 2015 r.

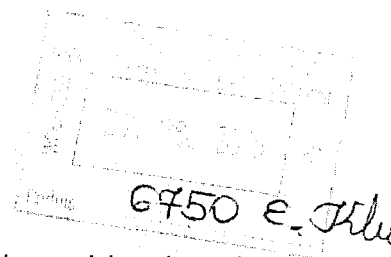
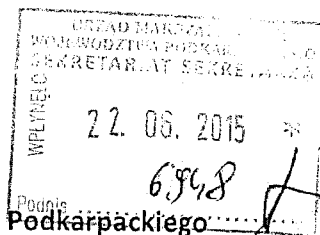
Szanowny Pan

Władysław Ortyl

Marszałek Województwa Podkarpackiego

Al. Łukasza Cieplińskiego 4

35-010 Rzeszów



Związek Zawodowy Pracowników PKS w Rzeszowie S.A. po zapoznaniu się z projektami Zasad Organizacji Rynku Przewozów Drogowych w Przewozach Pasażerskich w Województwie Podkarpackim wnosi o ponowną analizę zgodności z prawem i realnej możliwości wprowadzenia w życie takiej regulacji.

Siłowe przeforsowanie proponowanych zapisów spowoduje zniszczenie i likwidację naszego Pracodawcy, a jak sądzimy także innych konkurencyjnych przewoźników. Proponowane warunki jakie mają spełniać przewoźnicy przy ubieganiu się o koncesję są niemożliwe do zrealizowania.

Zaczynając od wymogów technicznych (silniki z normą EURO 4, a potem EURO 6, z przystosowaniem do przewozu osób niepełnosprawnych oraz choćby z klimatyzacją) sprowadzają się w praktyce do nałożenia i wymuszenia obowiązku zakupu całkowicie nowego taboru przewozowego. Istniejący przewoźnicy nie mają takich zasobów finansowych, aby sprostać tym wymogom. Czy zatem Panu Marszałkowi Województwa Podkarpackiego chodzi o wyeliminowanie z przewozów polskich przedsiębiorstw (przypominamy, że właścicielami naszej Spółki są lokalne samorządy, które powołały Spółkę właśnie dla zabezpieczenia potrzeb przewozowych swoich mieszkańców, w ramach zrównoważonych zasad przewozu, a nie zasad ściśle komercyjnych).

Niezrozumiałe jest stosowanie priorytetu komunikacji kolejowej. Komunikacja kolejowa i samochodowa powinny wzajemnie ze sobą funkcjonować, ale nie ma żadnych podstaw prawnych do uprzywilejowania przewozów kolejowych. Takie postępowanie Pana Marszałka narusza wprost zasadę poszanowania konkurencyjności i wolności prowadzenia działalności gospodarczej.

Także pozostałe zapisy – jak choćby przerzucenie na przewoźników kosztów przemalowania taboru samochodowego, przystosowania w zakresie informacji, ale także samodzielnego zabezpieczenia miejsc postojowych – jest nieuczciwe. Te koszty – jako dodatkowe wymogi – winien przejąć Urząd Marszałkowski jako organizator transportu.

Oczekujemy przeprowadzenia publicznej dyskusji nad projektem w/w Zasad i oczekujemy włączenia się do tej dyskusji przedstawicieli lokalnych samorządów (którym chyba najbardziej powinno zależeć na pełnym zaspokojeniu potrzeb przewozowych swoich mieszkańców), jak również radnych Województwa Podkarpackiego.

Wprowadzenie tak rygorystycznych zmian w zakresie Zasad Organizacji Rynku Przewozów Drogowych w Przewozach Pasażerskich wymaga najpierw osiągnięcia konsensu wszystkich stron oraz uwzględnienia poszanowania i zachowania istniejących miejsc pracy.

Z poważaniem

PRZEWODNICZĄCY
Związku Pracowników PKS
w Rzeszowie S.A.

Jerzy Tabisz

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wicemarszałkowie Województwa Podkarpackiego:
 - Wojciech Buczak
 - Maria Kurowska
3. Członkowie Zarządu Województwa Podkarpackiego:
 - Stanisław Kruczek
 - Lucjan Kuźniar
4. Przewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego:
 - Bogdan Romaniuk
5. Zarząd Spółki PKS w Rzeszowie S.A.
6. Burmistrzowie i Wójtowie Gmin:
 - Boguchwała
 - Głogów Małopolski
 - Czarna
 - Chmielnik
 - Trzebownisko
7. a/a



Starosta Ropczycko-Sędziszowski

WK.7140.1.2015

Ropczyce, 2015.06.22

Pan
Władysław Ortyl
Marszałek
Województwa Podkarpackiego

Szanowny Panie Marszałku

Starosta Ropczycko-Sędziszowski po zapoznaniu się z aktualizacją „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” z dnia 22.04.2014 r. jest zaniepokojony, że w aktualizowanym dokumencie nie uwzględniono wniosków zgłaszanych przez Konwent Burmistrzów, Wójtów i Starostę Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego z dnia 04.07.2014 r.

Przyjęty plan transportowy uwzględniający jedynie 6 par połączeń w ramach linii użyteczności publicznej Rzeszowa z Ropczycami i Sędziszowem Młp. jest rozwiązaniem bardzo restrykcyjnym, gdyż nie uwzględnia skomunikowania w ramach linii użyteczności publicznej powiatów sąsiadujących z Ropczycami. Pragniemy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 4, ust.1, pkt 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Z 2011 r. Nr 5, poz.13 z późn. zm.) przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczające poza granice jednego województwa są wojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

Wyłączenie z planu transportowego województwa dotychczasowych linii komunikacyjnych, które umożliwiały skomunikowanie powiatów sąsiadujących z Ropczycami oraz odległych od siedziby powiatu miejscowości z siedzibą województwa spowoduje znaczne trudności finansowe i komunikacyjne dla podróżujących mieszkańców naszego powiatu oraz powiatów sąsiadujących szczególnie dla uczniów, studentów i emerytów.

Budżet Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego jest za mały, aby przejąć na siebie zadania finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym w znacznej części przerzuconych przez Województwo Podkarpackie jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Zauważamy, iż w planie transportowym bardzo duże środki przeznaczone są na finansowanie linii kolejowych, natomiast na wsparcie komunikacji autobusowej, z której korzysta przeważająca większość mieszkańców Województwa Podkarpackiego przeznacza się niewiele.

Jednym z głównych celów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest zapewnienie komunikacji publicznej wszystkim mieszkańcom oraz objęcia siecią użyteczności publicznej tych połączeń, których funkcjonowanie bez dofinansowania przez samorządy byłoby zagrożone. Pomimo to Sejmik Województwa Podkarpackiego jako linie użyteczności publicznej zatwierdza tylko te połączenia, które są najbardziej rentowne, natomiast utrzymanie pozostałych połączeń na poziomie wojewódzkim przerzuca na samorządy powiatowe i gminne.

W związku z zaistniałą sytuacją zwracam się ponownie do Pana Marszałka o uwzględnienie w *"Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego"* połączeń autobusowych do objęcia siecią użyteczności publicznej dotychczasowych linii komunikacyjnych zgodnie z zezwoleniami Marszałka Województwa Podkarpackiego.

Połączenia autobusowe na ww. liniach regularnych w znacznym stopniu zaspokajają oczekiwania społeczne i zapewniają komunikację z siedzibą Województwa Podkarpackiego i powiatami sąsiadującymi.

Utrzymanie i objęcie siecią użyteczności publicznej wymienionych linii komunikacyjnych umożliwi mieszkańcom Gmin: Ropczyce, Sędziszów Młp., Iwierzycy, Wielopole Skrz. i Ostrów bezpośrednie połączenie z Rzeszowem, a także skomunikowanie sąsiadujących miejscowości z ościennymi powiatami. Dotyczy to głównie kursów w godzinach rannych, popołudniowych i wieczornych, z których korzysta głównie młodzież dojeżdżająca do szkół, uczelni oraz pracownicy do zakładów pracy.

W przeciwnym wypadku z dniem 1 stycznia 2017 r. wiele miejscowości może zostać pozbawionych komunikacji publicznej, a zwłaszcza możliwości korzystania z ustawowych uprawnień do biletów ulgowych, które będą przysługiwały pasażerom tylko na liniach użyteczności publicznej.


Mając na względzie wyżej wymienione argumenty wnioskuję o ponowne przeanalizowanie *"Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego"* i przyjęcie rozwiązań satysfakcjonujących dla mieszkańców województwa i Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego.

z poważaniem

STAROSTA

Witold Darlak

Sporządził :Tadeusz Hulek



Załącznik nr 3
do Raportu
z przeprowadzonych w dniach
22.05.-22.06.2015
konsultacji publicznych aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego

**Zestawienie
uwag i wniosków
otrzymanych po terminie konsultacji publicznych
aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego
przeprowadzonych w dniach
22.05. - 22.06.2015 r.**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

P	Data	Nazwa i adres lub inne i adres oraz adres	do k kontaktu	e-mail	nr do k wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Załącznik nr 1	opozyc	nie
1.01pt	23.06.2015	Starosta Rzeszowski 35-952 Rzeszów, ul. Grunwaldzka 13	Janusz Haluk - Naczelnik Wydziału Komunikacji, Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego w Rzeszowie	tel. 17 8671405, e- mail: komunikacja@p owiat.rzeszow. pl	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego	Załącznik nr 1	brak	brak
1.02pt	23.06.2015	Starosta Rzeszowski 35-952 Rzeszów, ul. Grunwaldzka 16	Janusz Haluk - Naczelnik Wydziału Komunikacji, Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego w Rzeszowie	tel. 17 8671405, e- mail: komunikacja@p owiat.rzeszow. pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim	Proszę o wskazanie konkretnej podstawy prawnej oraz stosownego uzasadnienia do przyjęcia w pkt. 12 i pkt. 13 dokumentu: Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim wskazanych tam interwałów czasowych: - dla operatora komunikacji autobusowej na liniach o przebiegu współbieżnym z przebiegiem linii kolejowych przewozów regionalnych (minimum 30 minut przed i po odjeździe pociągu, a dla linii E30 - 15 minut), - dla przewoźników nie będących operatorami - w przypadku linii biegnącej w tym samym kierunku nie później niż 20 minut przed odjazdem pociągu regionalnego lub autobusowej komunikacji użyteczności publicznej i nie wcześniej niż 15 minut po odjeździe pociągu regionalnego lub autobusowej komunikacji użyteczności publicznej. Kwestia ta jest niezwykle istotna w kontekście stosowania art. 30 – 35 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, albowiem przedkładni wydania przez organizatora w drodze decyzji administracyjnej odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu mają charakter enumeratywny i trudno odnieść je pod względem formalno-prawnym do proponycji określonych w projekcie „Zasad organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim”.	brak	brak
2pt	23.06.2015	Firma Transportowo Usługowa BESKID Niemiec Kazimierz Krośnicka 78, 38- 430 Miejsce Piastowe	Niemiec Kazimierz	601598719	USTAWA z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym	W związku z planowanym na 1.01.2017r wejściem ustawy dotyczącej regularnych przewozów osób zwracamy się z wnioskiem o odroczenie tego terminu na późniejszy bądź przekonstruowanie ustawy tak aby dawała równe szanse wszystkim przewoźnikom. Wniosek ten uzasadniamy tym że zarówno my jak i inni przewoźnicy nie zdołamy w tak krótkim czasie wymienić bądź dostosować taboru na taki jakiego wymaga nowa ustawa. Tak rygorystyczne warunki dotyczące normy emisji spalin oraz przystosowania każdego autobusu do przewozu osób niepełnosprawnych spowodują że zarówno my jak i inni przewoźnicy możemy popaść w duże problemy finansowe a nawet zbankrutować co z kolei wiąże się ze zwiększeniem bezrobocia. W obawie przed kontrolami Inspekcji Transportu Drogowego przewoźnicy zdecydowali nie realizować przewozów na liniach regularnych co spowoduje chaos komunikacyjny w początkowym okresie obowiązywania ustawy.	brak	brak

P	Data	Nazwa i adres lub inne i nazwisko organizacji	Adres kontaktowy	E-mail	Treść wniosku, uwagi, nr rozstrzygnięcia, decyzji lub treści	Wniosek	Opis	Inne
3pt	23.06.2015	Przewóz Osób "Dromader" Robert Wolczyński ul. Spacerowa 30, 38- 481 Rymanów Zdrój	Robert Wolczyński	505182694 / robert.dromade r@op.pl	USTAWA z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym	W związku z planowanym na 1.01.2017r. wejściem ustawy dotyczącej regularnych przewozów osób zwracamy się z wnioskiem o odroczenie tego terminu na późniejszy bądź przekonstruowanie ustawy tak aby dawała równe szanse wszystkim przewoźnikom. Wniosek ten uzasadniamy tym że zarówno my jak i inni przewoźnicy nie zdołamy w tak krótkim czasie wymienić bądź dostosować taboru na taki jakiemu wymaga nowa ustawa. Tak rygorystyczne warunki dotyczące normy emisji spalin oraz przystosowania każdego autobusu do przewozu osób niepełnosprawnych spowodują że zarówno my jak i inni przewoźnicy możemy popaść w duże problemy finansowe a nawet zbankrutować co z kolei wiąże się ze zwiększeniem bezrobocia. W obawie przed kontrolami Inspekcji Transportu Drogowego przewoźnicy zdecydowali nie realizować przewozów na liniach regularnych co spowoduje chaos komunikacyjny w początkowym okresie obowiązywania ustawy.	brak	brak
4pt	23.06.2015	Międzynarodowy i Krajowy Przewóz Osób "ERA" Halina Porystek-Haško Świerchowa 48, 38- 223 Świerchowa	Krzysztof Haško	604855893	USTAWA z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.	W związku z planowanym na 1.01.2017r. wejściem ustawy dotyczącej regularnych przewozów osób zwracamy się z wnioskiem o odroczenie tego terminu na późniejszy bądź przekonstruowanie ustawy tak aby dawała równe szanse wszystkim przewoźnikom. Wniosek ten uzasadniamy tym że zarówno my jak i inni przewoźnicy nie zdołamy w tak krótkim czasie wymienić bądź dostosować taboru na taki jakiemu wymaga nowa ustawa. Tak rygorystyczne warunki dotyczące normy emisji spalin oraz przystosowania każdego autobusu do przewozu osób niepełnosprawnych spowodują że zarówno my jak i inni przewoźnicy możemy popaść w duże problemy finansowe a nawet zbankrutować co z kolei wiąże się ze zwiększeniem bezrobocia. W obawie przed kontrolami Inspekcji Transportu Drogowego przewoźnicy zdecydowali nie realizować przewozów na liniach regularnych co spowoduje chaos komunikacyjny w początkowym okresie obowiązywania ustawy.	brak	brak
5pt	23.06.2015	FIRMA PRZEWÓZOWO- HANDLOWO- USŁUGOWA "KUBUS" LUCYNA BŁOK 38-400 KROSNO, ul. KISIELEWSKIEG O 21	LUCYNA BŁOK	605662860 fbpu.kubus@int eria.pl	USTAWA z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym	W związku z planowanym na 1.01.2017r. wejściem ustawy dotyczącej regularnych przewozów osób zwracamy się z wnioskiem o odroczenie tego terminu na późniejszy bądź przekonstruowanie ustawy tak aby dawała równe szanse wszystkim przewoźnikom. Wniosek ten uzasadniamy tym że zarówno my jak i inni przewoźnicy nie zdołamy w tak krótkim czasie wymienić bądź dostosować taboru na taki jakiemu wymaga nowa ustawa. Tak rygorystyczne warunki dotyczące normy emisji spalin oraz przystosowania każdego autobusu do przewozu osób niepełnosprawnych spowodują że zarówno my jak i inni przewoźnicy możemy popaść w duże problemy finansowe a nawet zbankrutować co z kolei wiąże się ze zwiększeniem bezrobocia. W obawie przed kontrolami Inspekcji Transportu Drogowego przewoźnicy zdecydowali nie realizować przewozów na liniach regularnych co spowoduje chaos komunikacyjny w początkowym okresie obowiązywania ustawy.	brak	brak
6.01pt	30.06.2015	URZĄD GMINY SKOŁYSZYN	JÓZEF ZABA	13/ 4491731	pkt 60 zasad organizacji	Na linii powyżej 40 km autobus nie na każdym kursie musi mieć pojemność minimum 30 osób	brak	W różnych godzinach z autobusów korzystają różne ilości pasażerów
6.02pt	30.06.2015	URZĄD GMINY SKOŁYSZYN	JÓZEF ZABA	13/ 4491731	pkt 61-63 zasad organizacji	Wymogi taboru od 01.01.2020r.	Nizszy standard niż zakłada plan	Wysokie koszty zakupu autobusu EURO 6

Załącznik nr 1

do zestawienia wniosków i uwag zgłoszonych po terminie w konsultacjach publicznych aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego (do poz. 01pt zestawienia)

W nawiązaniu do spotkania konsultacyjno-informacyjnego w sprawie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”, które odbyło się w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego w dniu 15.06.2015 r. Starosta Rzeszowski zaznacza:

Stanowisko Starosty Rzeszowskiego dotyczące ryzyka nieobjęcia przewozów o charakterze wojewódzkim na liniach łączących gminy Powiatu Rzeszowskiego z Miastem Rzeszów w planie transportowym Województwa Podkarpackiego oraz stosowne postulaty były podnoszone w korespondencji kierowanej do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego (OR.033.2.12.2013 z dnia 25.10.2013 r. oraz KT.7140.1.2014 z dnia 27.02.2014 r., a także do Ministerstwa Infrastruktury (KT.5410.143.2014 z dnia 23.06.2014 r.) - jeszcze na etapie tworzenia planu transportowego Województwa Podkarpackiego.

Należy podkreślić, że zgodnie z obecnym brzmieniem art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określone w ustawie zadania organizatora, o których mowa poniżej, wykonuje, w przypadku:

- 1) gminy - wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 2) związku międzygminnego - zarząd związku międzygminnego;
- 3) miasta na prawach powiatu - prezydent miasta na prawach powiatu;
- 4) powiatu - starosta;
- 5) związku powiatów - zarząd związku powiatów;
- 6) województwa - marszałek województwa.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, są natomiast:

- 1) gmina:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy

- porozumienia między gminami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- 2) **związek międzygminny** - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny (*gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie*);
- 3) **powiat**:
- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, (*powiatowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie*);
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- 4) **związek powiatów** - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 5) **województwo**:
- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim (*wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie*),

W powyższej kategorii wojewódzkich przewozów pasażerskich mieszczą się linie komunikacyjne zaczynające swój bieg na terenie Powiatu Rzeszowskiego, a kończące się w Rzeszowie i taki właśnie charakter ma zdecydowana większość linii publicznego transportu zbiorowego przebiegających przez teren Powiatu Rzeszowskiego.

Liniami tymi są następujące połączenia:

1. Rzeszów – Zabratówka – Wola Rafałowska
2. Rzeszów – Wola Rafałowska przez: Chmielnik
3. Rzeszów – Futoma – Dynów
4. Rzeszów – Nosówka, pętla p. Świlcza, Błędowa Zgłob.
5. Rzeszów – Hyżne, Nowa Wieś p. Chmielnik, Spółdz.
6. Rzeszów – Sokołów Małopolski przez Nienadówka – Trzebuska
7. Rzeszów – Łowisko przez Sokołów Małopolski
8. Rzeszów – Kąkolówka, Nawsie przez: Błażowa
9. Rzeszów – Bratkowice, las p. Rudną Wielką
10. Rzeszów - Trzebownisko, Zakład Ogrodniczy
11. Rzeszów – Szklary – Dynów, D. A.
12. Rzeszów – Wólka Hyżeńska – Grzegorzówka
13. Rzeszów – Wólka Niedźwiedzka
14. Rzeszów – Hyżne, Nowa Wieś skrz.
15. Rzeszów – Lecka przez: Błażowa
16. Rzeszów – Wola Zgłobieńska, rondo przez: Boguchwałę
17. Rzeszów – Piątkowa – Dynów, D. A.
18. Rzeszów – Hucisko przez: Przewrotne
19. Rzeszów – Straszędzie, leśniczówka przez: Tyczyn, skrz.
20. Rzeszów – Rzeszów, d. podm. przez: Głogów Młp.; Wysoka Głog., Leśnicz.;
21. Rzeszów – Niechobrz Góra
22. Rzeszów – Rudna Mała, pętla
23. Wola Zgłobieńska rondo – Rogoźnica, zakłady przez: Zgłobień, Bzianka oraz Rzeszów
24. Rzeszów – Jasionka, szkoła przez Tajęcina, pętla
25. Rzeszów – Górnio p. Trzeboś, szk., Sokołów Młp.
26. Rzeszów – Łukawiec Dolny, pętla
27. Rzeszów – Wysoka Głogowska, Leśniczówka przez Rogoźnica, Tajęcina
28. Rzeszów – Zarzecze, most przez Boguchwałę linia 203
29. Rzeszów – Zarzecze, most przez Boguchwałę linia 203M
30. Rzeszów – Mogielnica, pętla przez Boguchwałę linia 233

31. Rzeszów – Mogielnica, pętla przez Boguchwałę linia 233M
32. Rzeszów – Mogielnica, pętla przez Boguchwałę linia 235
33. Rzeszów – Mogielnica, pętla przez Boguchwałę linia 235M
34. Rzeszów – Tajęcina przez Nowa Wieś
35. Rzeszów – Bircza
36. Rzeszów – Łubno
36. Rzeszów – Kąkolówka – Straszyle
37. Rzeszów – Dynów
38. Rzeszów – Tyczyn – Czerwonki „126C”
39. Rzeszów – Tyczyn – WSiZ Królka „126K”
40. Rzeszów – Tyczyn – Hermanowa „126H”
41. Rzeszów – Tyczyn – Czerwonki
42. Rzeszów - Kąkolówka
43. Rzeszów – Dynów
44. Rzeszów – Niechobrz, góra
45. Rzeszów – Mogielnica, pętla
46. Rzeszów – Lutoryż, pętla
47. Rzeszów – Lecka, góra
48. Rzeszów – Rogoźnica, Zelmer
49. Rzeszów - Matysówka - Chmielnik - Błędowa Tyczyńska - Zabratówka - Wola Rafałowska

Linie powyższe na mocy ustawy staną się liniami wojewódzkimi. Nie ujęcie tych linii w planie transportowym Marszałka powoduje, że przewoźnicy obsługujący te linie stracą możliwość ubiegania się o rekompensatę z tytułu utraconych przychodów z uwagi na stosowanie ulg ustawowych na bilety.

Należy podkreślić, że dopłata z budżetu państwa z tytułu stosowania ulg ustawowych dla wszystkich linii obejmujących Powiat Rzeszowski i Miasto Rzeszów za ubiegły rok wyniosła ok 4,5 mln zł i wyłączenie znacznej grupy przewoźników z możliwości korzystania z powyższej refundacji stanowi dla nich poważne ryzyko ekonomiczne.


Brak ujęcia tych linii w Planie Transportowym Województwa Podkarpackiego nie odbiera co prawda przewoźnikom możliwości wykonywania przewozów na tych trasach,

z tym, że będzie się to odbywało wyłącznie na zasadach komercyjnych tzn. bez istniejącej obecnie możliwości ubiegania o przekazanie rekompensaty od budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Biorąc pod uwagę powyższe, kontynuowanie komunikacji wykonywanej na obecnie funkcjonujących liniach, wymusza na Powiecie Rzeszowskim zawarcie stosownego porozumienia z Rzeszowem, będącym miastem na prawach powiatu. Ze względu jednak na realizowany przez Miasto Rzeszów własny plan transportowy, który w swoich podstawowych założeniach promuje operatora jakim jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów sp. z o.o. - osiągnięcie takiego porozumienia będzie bardzo trudne.

Brak natomiast udziału miasta Rzeszowa w ewentualnym porozumieniu rodzi konieczność tworzenia skomplikowanych konstrukcji linii komunikacyjnych, omijających miasto Rzeszów, albo też mało racjonalnych i uciążliwych dla pasażerów węzłów przesiadkowych przy granicach administracyjnych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

W aktualnym stanie prawnym, jedynym skutecznym rozwiązaniem byłaby sytuacja, w której Marszałek Województwa dokona nowelizacji swojego Planu Transportowego, w której uwzględniono by wymienione powyżej linie komunikacyjne.


mgr inż. Andrzej Kozłowski
Zastępca Dyrektora
Zarządu Komunikacji

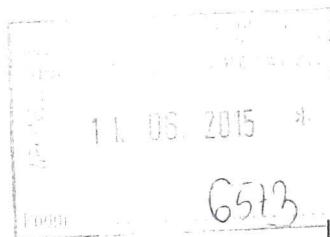
Załącznik nr 4
do Raportu
z przeprowadzonych w dniach
22.05.-22.06.2015
konsultacji publicznych aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego

**Uzgodnienia aktualizacji
Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Województwa Podkarpackiego
przez Marszałków Województw
Małopolskiego, Świętokrzyskiego i Lubelskiego**





Marszałek
Województwa Lubelskiego
Sławomir Sosnowski



Lublin,

czerwca 2015 r.

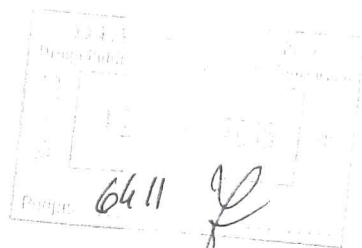
DT/pv
DT III
J. Twarda
16.06.2015

DT-I.8050.6.2015.GSK

Pan

Władysław Ortyl

Marszałek Województwa Podkarpackiego



Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo znak: DT-III.8050.041.2015.WT z dnia 22 maja 2015 r. (data wpływu do tut. Urzędu: 27 maja 2015 r.) dotyczące uzgodnienia projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” przyjętego w drodze Uchwały nr LV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego, na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), uzgadniam w/w projekt aktualizacji planu transportowego.

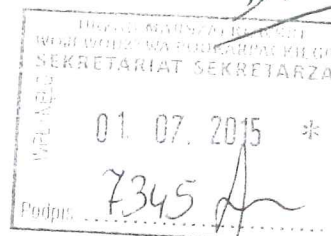
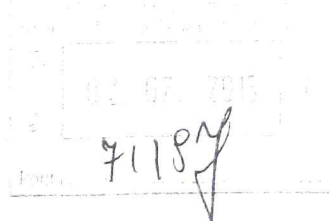
Uzgodnienie dotyczy aktualizacji planu w wersji znajdującej się w dniu 2 czerwca 2015 r. (opublikowanego w dniu 21 maja 2015 r.) na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego.

Sławomir Sosnowski
MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Sławomir Sosnowski



WZT.IV.8050.27.2015

Kielce dn. 26.06.2015r.

**Pan Wojciech Buczak****Marszałek Województwa Podkarpackiego****al. Łukasza Cieplińskiego 4****35-010 Rzeszów**

W odpowiedzi na pismo DT-III.8050.041.2015.WT z dnia 22 maja 2015r. w sprawie uzgodnienia projektu aktualizacji do „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” informuję, że po zapoznaniu się z projektem uzgadniam jego treść w zakresie proponowanych zmian.

Jednocześnie nie wnoszę uwag do projektu zasad organizacji rynku przewozów drogowych, zasad organizacji systemu informacji dla pasażera i regulaminu przewozu osób w drogowych przewozach użyteczności publicznej.

WICEMARSZAŁEK

Jan Maćkowiak



Członek Zarządu
 Województwa
 Małopolskiego

Jacek Krupa

Kraków, dnia 30.06.2015 r.

Nasz znak: TK-I.8050.3.7.2014

Szanowny Pan
 Wojciech Buczak
 Wicemarszałek Województwa Podkarpackiego

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo nr DT-III.8050.041.2015.WT ws. aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 nr 5, poz. 12 z późn. zm.) uzgodnienie projektu planu transportowego przez marszałków sąsiednich województw dotyczy linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze ich właściwości.

Projekt aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego uzupełnia dotychczasowy dokument o dodatkowe załączniki dotyczące wyłącznie przewozów drogowych i nie wprowadza zmian w zakresie przebiegu linii komunikacyjnych.

Jednocześnie proszę o uszczegółowienie nazwy załącznika „Zasady organizacji systemu informacji dla pasażera w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim” o informacje, że zawarte w nim zapisy nie dotyczą transportu kolejowego.

Z wyrazami
 szacunku:

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

ul. Basztowa 22
 51-156 Kraków

adres do korespondencji: ul. Racławicka 56, 30-017 Kraków

REGULAMIN PRZEWOZU OSÓB W DROGOWYCH PRZEWOZACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ ORGANIZOWANYCH PRZEZ WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

Niniejszy regulamin został wydany na podst. art. 4 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zmianami) w związku z art. 46 ust. 1 pkt. 9 lit. a oraz art. 47 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zmianami).

Rozdział I

Przepisy ogólne

1. Regulamin przewozu zwany dalej regulaminem, określa:

- a) przepisy porządkowe oraz warunki przewozu pasażerów, bagażu, rzeczy i towarzyszących pasażerom zwierząt środkami transportu zbiorowego na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie,
- b) uprawnienia i obowiązki pasażerów wynikające z zawarcia umowy przewozu na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie,
- c) uprawnienia i obowiązki operatora dokonującego przewozów na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie,

2. Użyte w regulaminie określenia oznaczają:

- a) Organizator - Województwo Podkarpackie w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.);

- b) Operator – przedsiębiorca uprawniony do świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach użyteczności publicznej o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.);
- c) przewóz - transport osób, bagażu i zwierząt wykonywany przez operatora;
- d) pojazd - środek transportu wykorzystywany przez operatora do przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej;
- e) pasażer - osoba, która zawarła z operatorem umowę przewozu;
- f) taryfa przewozowa – stawki opłat za bilety w przewozie osób, opłat za przewóz bagażu i rzeczy, opłat za przewóz zwierząt oraz opłat dodatkowych;
- g) rozkład jazdy – zatwierdzony przez organizatora, określony na podstawie Prawa przewozowego plan kursów pojazdów na liniach komunikacji użyteczności publicznej;
- h) bagaż podręczny – bagaż którego suma wymiarów długości, szerokości i wysokości nie przekracza 85 cm, a ciężar nie przekracza 3 kg, możliwy do przewozu na półce bagażowej na pokładzie autobusu w sposób nie uciążliwy dla innych pasażerów w ilości 1 sztuki oraz elementy wierzchniego okrycia;
- i) bagaż podróżny – bagaż którego suma wymiarów długości, szerokości i wysokości nie przekracza 170 cm, a ciężar nie przekracza 30 kg, możliwy do przewozu w luku bagażowym w ilości 1 sztuki; bagażem podróżnym będzie każdy bagaż spełniający określone powyżej kryteria, nawet jeżeli pasażer nie zgłosi do przewozu bagażu podręcznego;
- j) bagaż dodatkowy - bagaż którego suma wymiarów długości, szerokości i wysokości przekracza limit określony dla bagażu podróżnego; bagażem dodatkowym będzie każdy bagaż spełniający określone powyżej kryteria, nawet jeżeli pasażer nie zgłosi do przewozu bagażu podręcznego lub podróżnego.
- k) punkt odprawy – przystanek lub dworzec autobusowy będący miejscem rozpoczęcia podróży,

3. Do przestrzegania postanowień niniejszego regulaminu zobowiązani są:

- a. pasażerowie,
- b. operator,
- c. organizator.

4. 1. Regulamin udostępnia się:

- a) w siedzibie operatora i organizatora,
- b) na dworcach, z których realizowana jest komunikacja użyteczności publicznej,
- c) na stronach internetowych operatora, organizatora i dworców, z których realizowana jest komunikacja użyteczności publicznej, o ile dworce te posiadają własne strony internetowe,

2. W każdym pojeździe realizującym przewozy użyteczności publicznej, na widocznym miejscu udostępnia się do publicznego wglądu, opracowany przez organizatora wyciąg z niniejszego regulaminu. Operator może w autobusie udostępnić także pełną treść regulaminu.

Rozdział II

Bilet – umowa przewozu

- 5. Umowa przewozu zostaje zawarta z chwilą zakupu biletu w przedsprzedaży, w kasie lub u kierowcy.
- 6. Zakup biletu u kierowcy, pasażer jest obowiązany zgłosić bezpośrednio po wejściu do autobusu, przed rozpoczęciem podróży.
- 7. Zakup biletu u kierowcy jest możliwy w przypadku wolnych miejsc.
- 8. Pasażer dokonując opłaty za bilet ma prawo żądać wydania biletu za który dokonał opłaty, a sprzedawca biletu zobowiązany jest wydać bilet za który pobrał opłatę lub wydać potwierdzenie opłaty w innej formie, równoważnej biletowi.
- 9. Pasażer uprawniony jest do przejazdu w dniu, na trasie i kursem określonym w zakupionym bilecie. Bilet jednorazowy nie upoważnia do przerw w podróży na trasie przewozu.
- 10. Rozpoczęcie podróży, bez posiadania biletu oznacza podróż bez biletu, ze wszystkimi konsekwencjami z tego wynikającymi.
- 11. Należność za przejazd pasażera bez biletu ustala się wg taryfy uwzględniającej uprawnienia do ulg, o ile pasażer jest w stanie udokumentować posiadanie uprawnień do ulgowych opłat. Jeżeli miejsca rozpoczęcia podróży przez pasażera

nie można ustalić, należność oblicza się za całą drogę przebytą przez autobus od przystanku początkowego tego kursu, w którym stwierdzono przejazd bez biletu i do przystanku najbliższego po miejscu stwierdzenia przejazdu bez biletu. Na przystanku najbliższym po miejscu stwierdzenia przewozu bez biletu, pasażer nie posiadający biletu zobowiązany jest opuścić autobus, o ile nie wykupi biletu na dalszy przejazd na zasadach ogólnych.

12. Operator w ramach własnej strategii handlowej oprócz ulg ustawowych może przyznać także ulgi o charakterze komercyjnym. Pasażer ma prawo wyboru rodzaju ulgi, tj. może dokonać zakupu biletu ulgowego lub biletu za cenę uwzględniającą ulgę o charakterze komercyjnym.
13. Uprawnienie ustanowienia własnych ulg przysługuje także organizatorowi.
14. Pasażer, który odmawia uiszczenia należności lub opłaty dodatkowej podczas kontroli w autobusie, może kontynuować podróż, o ile wylegitymuje się ważnym dokumentem tożsamości oraz podpisze zobowiązanie do zapłaty należnej kwoty w terminie 7 dni od daty podpisania zobowiązania. W przeciwnym razie osoby upoważnione do kontroli biletów mogą usunąć pasażera z autobusu, na najbliższym przystanku. Nie dotyczy to jednak osoby niepełnoletniej, w przypadku której osoby upoważnione do kontroli biletów zobowiązane są wezwać funkcjonariuszy policji i przekazać im nieletniego.
15. Należność nie uiszczona w terminie podlega egzekucji wraz z kosztami postępowania na zasadach ogólnych, określonych w innych przepisach prawa o egzekucji należności bezspornych.
16. Po rozpoczęciu podróży, pasażer nie może przekazywać biletu innej osobie.
17. Bilet uszkodzony, zniszczony, przerabiany lub nieczytelny jest nieważny.
18. Sprzedaż biletów ulgowych odbywa się za okazaniem uprawnienia do ulgi, z której pasażer zamierza skorzystać.
19. W zamian za bilet skradziony lub zagubiony operator nie wystawia duplikatów ani wtórników biletów. Nie dotyczy to biletów imiennych oraz biletów elektronicznych, posiadających możliwość identyfikacji danych personalnych pasażera.
20. Sprzedaży biletów dokonuje się w kolejności zgłoszeń pasażerów. Inwalidzi o widocznym kalectwie lub poruszający się na wózku inwalidzkim, kobiety ciężarne,

osoby z dziećmi do 7 lat, oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów (Posłowie, Senatorowie) mogą nabyć bilet poza kolejnością.

21. Posiadacz biletu elektronicznego zobowiązany jest pod rygorem uznania przejazdu za przejazd bez biletu, posiadać przy sobie w czasie przejazdu kartę, a ponadto dokonać rejestracji biletu w kasie rejestrującej niezwłocznie po wejściu autobusu. Nie spełnienie powyższych warunków skutkuje uznaniem przejazdu za przejazd bez biletu i podlega opłacie dodatkowej na zasadach określonych w niniejszym regulaminie.
22. W przypadku prowadzonej numeracji miejsc, pasażer zobowiązany jest zająć miejsce oznaczone numerem określonym na bilecie.
23. Bilet na przejazd jest jednocześnie biletem bagażowym na bagaż podręczny i bagaż podróżny umieszczony w luku bagażowym.
24. W przypadku braku możliwości przewozu rzeczy (np. rower, narty, itp.) poza bagażem podręcznym i podróżnym, jeżeli ich przewóz łącznie z pasażerem jest warunkiem odbycia podróży, kierowca może odmówić pasażerowi przewozu.
25. Przewóz bagażu dodatkowego wymaga uiszczenia opłaty za przewóz rzeczy.
26. W przypadku przewozu rzeczy, innych niż bagaż podręczny i podróżny, (np. rower, narty, itp.) pasażer zobowiązany jest dokonać dodatkowej opłaty za ich przewóz, zgodnie z obowiązującą taryfą za przewóz rzeczy.
27. Opłata za przejazd oraz opłata za przewóz rzeczy regulowana jest na podstawie cennika opłat zatwierdzonego przez Organizatora.
28. Operator zobowiązany jest do podania cennika opłat do publicznej wiadomości na dworcach i w pojazdach wykorzystywanych do realizacji komunikacji.
29. W przypadku odstąpienia przez podróżnego od przejazdu z powodu awarii autobusu, lub braku wolnych miejsc w przypadku zakupu biletu w przedsprzedaży, pasażerowi przysługuje zwrot pełnej kwoty biletu. Warunkiem zwrotu kwoty biletu jest zwrot oryginalnego biletu.
30. W przypadku wcześniejszego odjazdu autobusu lub odwołania przejazdu pasażerowi przysługuje zwrot pełnej kwoty opłaty za bilet w trybie reklamacji. Warunkiem zwrotu opłaty jest załączenie do reklamacji oryginalnego biletu.

31. W przypadku zwrotu opłaty za bilet, z przyczyn leżących po stronie pasażera koszty związane ze zwrotem kwoty biletu ponosi pasażer, natomiast w przypadku zwrotu opłaty za bilet z przyczyn leżących po stronie operatora, koszty te ponosi operator.
32. Nie przysługuje zwrot należności za bilet nie wykorzystany z przyczyn zawinionych przez pasażera i zwracany po terminie odjazdu autobusu, w którym powinien być wykorzystany, o ile wcześniej pasażer nie uzyskał potwierdzenia niewykorzystania;
33. Ustala się opłatę manipulacyjną na rzecz operatora, pobieraną przy każdorazowym zwrocie należności pasażera z przyczyn leżących po stronie pasażera w wysokości 20% wartości biletu.
34. Ujawnione w trakcie kontroli biletów bilety sfałszowane, podrobione lub przerobione, osoby upoważnione do kontroli zatrzymują i przekazują funkcjonariuszom policji wraz ze zgłoszeniem popełnienia wykroczenia. Osoby posługujące się takimi biletami traktuje się jak osoby odbywające podróż bez biletu, ze wszystkimi konsekwencjami z tego faktu wynikającymi.

Rozdział III

Obowiązki i uprawnienia operatora

35. Operator zobowiązany jest do:
- a. świadczenia usługi publicznego transportu zbiorowego w przewozach użyteczności publicznej w województwie podkarpackim w sposób i na zasadach określonych w:
 - 1. ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zmianami – dalej prawo przewozowe).
 - 2. umowie zawartej z województwem podkarpackim o świadczenie usług transportu użyteczności publicznej (dalej umowa),
 - 3. niniejszym regulaminie;
 - b. zapewnienia pasażerom bezpiecznych i higienicznych warunków podróży, oraz komfortu wg standardów wykonywania przewozów użyteczności publicznej określonych w „Zasadach organizacji rynku przewozów autobusowych w województwie podkarpackim”.

- c. zamieszczania informacji dla pasażera w miejscach do tego przeznaczonych i w terminach umożliwiających pasażerom zapoznanie się z wykonywaną komunikacją przed rozpoczęciem podróży;
- d. świadczenia usługi zgodnie z rozkładem jazdy zatwierdzonym przez organizatora;
- e. przestrzegania zasad organizacji rynku przewozów w województwie podkarpackim;
- f. zapewnienia sprawnej obsługi pasażerów, w tym także obsługi bagażu i przewozu zwierząt, w sposób godny i z poszanowaniem ich praw;
- g. informowania pasażerów o przysługujących im prawach;
- h. umożliwienia pasażerom zapoznania się z obowiązującym stanem prawnym wykonywania przewozów użyteczności publicznej i z niniejszym regulaminem – co najmniej w siedzibie firmy;
- i. umożliwienia pasażerom składania reklamacji, wniosków i skarg, zarówno w pojeździe na trasie przewozu, jak i w siedzibie operatora oraz terminowego ich rozpatrywania w miarę możliwości zgodnie z intencją wnioskodawców i skarżących;

36. Jeżeli operator z jakiegokolwiek przyczyny leżącej po jego stronie nie jest w stanie wykonać lub dokończyć rozpoczętej usługi przewozu własnym taborem, zobowiązany jest na swój koszt zapewnić tabor zastępczy.

37. W przypadku podróży przerwanej z przyczyn leżących po stronie operatora, zobowiązany jest on zabezpieczyć na swój koszt tabor zastępczy i kontynuować podróż do miejsca przeznaczenia, lub wg wyboru pasażera, powrót do miejsca rozpoczęcia podróży. Do przyczyn zależnych od operatora nie zalicza się przyczyn wynikających z natężenia ruchu, kolizji i wypadków drogowych, w których nie uczestniczy pojazd operatora, którym pasażer odbywa podróż, warunków drogowych i atmosferycznych, poleceń i nakazów organów porządkowych i policji zobowiązujących kierowcę do incydentalnie odmiennego zachowania się na drodze lub incydentalnej zmiany trasy przewozu.

38. Operator uprawniony jest do kontroli biletów, a w przypadku stwierdzenia odbywania podróży bez biletu do nałożenia kary porządkowej.

39. W przypadku stwierdzenia odbywania podróży bez biletu przez osobę niepełnoletnią, odbywającą podróż samodzielnie, operator zobowiązany jest wezwać policję i przekazać dalsze postępowanie w kompetencje funkcjonariuszy policji. Działanie to nie wyklucza możliwości zastosowania kary porządkowej z tytułu braku biletu.
40. Operator uprawniony jest do zobowiązania pasażera do umieszczenia elementów bagażu podręcznego lub całego bagażu podręcznego w luku bagażowym, o ile jego przewożenie na pokładzie autobusu mogłoby stanowić zagrożenie dla innych pasażerów lub dla ich bagażu podręcznego, lub mogłoby stanowić zagrożenie uszkodzenia autobusu.
41. W przypadku stwierdzenia samodzielnej podróży przez osobę poniżej 13 roku życia, kierowca zobowiązany jest wezwać funkcjonariuszy policji i przekazać im dalsze działania wobec nieletniego. Podróż nieletniego może być kontynuowana pod warunkiem, że została uzgodniona przez opiekuna z kierowcą lub obsługą pokładową autobusu, przed rozpoczęciem podróży a nieletni wyraził zgodę na odbycie podróży pod opieką kierowcy lub obsługi pokładowej autobusu, o ile uprawdopodobniony został odbiór nieletniej osoby na przystanku końcowym podróży nieletniego przez kolejnego opiekuna, którego dane personalne oraz dane do identyfikacji zostały przekazane kierowcy lub personelowi pokładowemu autobusu. W przypadku gdyby podróżujący pod opieką kierowcy lub personelu pokładowego nieletni nie został na końcowym przystanku odebrany przez wskazanego opiekuna, kierowca lub personel pokładowy zobowiązany jest wezwać policję i przekazać nieletniego funkcjonariuszom.
42. Operator uprawniony jest do sprawdzenia, czy przekazany do przewozu bagaż podróżny oraz rzeczy nie zawierają rzeczy wyłączonych z przewozu środkami komunikacji publicznej z mocy prawa, t.j. zwłok lub szczątków ludzkich, materiałów niebezpiecznych, żrących, cuchnących. Operator dokonuje sprawdzenia w obecności podróżnego, a jeżeli jego obecność jest niemożliwa, w obecności co najmniej dwóch z pozostałych pasażerów, funkcjonariusza Straży Miejskiej lub Policji. W przypadku naruszenia zasad przewozu, pasażer ponosi koszty związane ze sprawdzeniem oraz koszty z tego wynikające. W przypadku braku możliwości ustalenia właściciela, operator zobowiązany jest powiadomić Policję i zastosować się do jej poleceń.

43. Rzeczy szczególnie cenne, jak gotówka, papiery wartościowe, biżuteria, elektronika, dzieła sztuki, rzeczy posiadające wartość artystyczną lub naukową, itp. pasażer zobowiązany jest przewozić wyłącznie jako bagaż podręczny i sam sprawować opiekę nad nimi.
44. Operator uprawniony jest do zatrzymania autobusu wyłącznie na przystankach i obiektach dworcowych wskazanych w rozkładzie jazdy. Operator może pominąć przystanek w sytuacji, gdy nikt z pasażerów nie sygnalizuje chęci opuszczenia autobusu albo na przystanku nie oczekuje żaden pasażer lub w autobusie brak wolnych miejsc, a kierowca wystawił z przodu pojazdu, na widocznym miejscu stosowną informację o braku wolnych miejsc.
45. Operator zobowiązany jest wstrzymać odjazd autobusu ruszającego z przystanku, w celu zabrania spóźnionego pasażera sygnalizującego chęć przejazdu tym autobusem, o ile w autobusie są wolne miejsca.
46. Kierowca i obsługa pokładowa autobusu zobowiązani są do udzielenia pomocy osobie o ograniczonej zdolności ruchowej lub poruszającej się na wózku inwalidzkim w zajęciu miejsca w autobusie i umieszczeniu wózka inwalidzkiego w autobusie lub w luku bagażowym. Dotyczy to także matki z dzieckiem przewożonym w wózku.
47. Kierowca autobusu nie wyposażonego w sanitariat, zobowiązany jest na żądanie pasażera, zatrzymać autobus w najbliższym, uwidocznionym w rozkładzie jazdy miejscu posiadającym takie wyposażenie i wstrzymać odjazd autobusu do czasu powrotu pasażera.
48. Osobę, która w trakcie przejazdu doznała niedyspozycji lub ataku choroby, kierowca ma obowiązek dowieźć do najbliższego punktu pomocy medycznej, nawet opuszczając zaplanowaną trasę przewozu, lub wezwać pomoc medyczną do autobusu na trasie przewozu. W takim przypadku, kierowca może także na żądanie osoby dokonującej reanimacji przerwać jazdę i zatrzymać autobus, dbając jednak o minimalizację zagrożeń w ruchu drogowym oraz mając na względzie bezpieczeństwo innych pasażerów pozostających w autobusie. Inni pasażerowie zobowiązani są podporządkować się poleceniom kierowcy.
49. Kierowca upoważniony jest do sprzedaży biletów dopiero po zajęciu miejsc przez posiadaczy biletów zakupionych w kasie i w przedsprzedaży oraz w ilości posiadanych wolnych miejsc.

50. W przypadku braku miejsc w autobusie, kierowca zobowiązany jest do umieszczenia za przednią szybą w miejscu widocznym dla oczekujących na przystankach informacji o braku miejsc w autobusie.

Rozdział IV

Odpowiedzialność operatora

51. Operator ponosi wobec pasażera skutki prawne w przypadku odjazdu autobusu z punktu odprawy wcześniej, niż to zostało podane do publicznej wiadomości poprzez upubliczniony rozkład jazdy. Za aktualność podanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy odpowiada operator oraz zarządca przystanku.
52. Operator ponosi wobec pasażera odpowiedzialność odszkodowawczą w przypadku opóźnionego przyjazdu lub odwołania kursu przewidzianego w rozkładzie jazdy, o ile zdarzenia te wynikają z winy operatora.
53. Operator ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za uszkodzenie, ubytek lub utratę bagażu, jeżeli szkoda lub utrata bagażu nastąpiły z winy operatora. Operator zwolniony jest wobec pasażera z odpowiedzialności za bagaż podręczny będący pod opieką pasażera.
54. W przypadku wypłaty przez operatora odszkodowania za uszkodzenie lub utratę bagażu, wartość odszkodowania nie może przekraczać wartości bagażu.
55. Zakres i wysokość odszkodowania należnego podróżnemu poszkodowanemu z winy operatora ustala się na zasadach określonych przepisami Prawa przewozowego oraz Kodeksu Cywilnego.
56. Operator nie ponosi odpowiedzialności za szkody w przypadku gdy pasażer spóźni się do autobusu na przystanku początkowym lub po postoju przeznaczonym na przerwę lub odpoczynek po upływie czasu ogłoszonego przez kierowcę.
57. Bagaż podręczny i rzeczy pozostawione przez pasażera w autobusie, po zakończeniu podróży, nie jest objęty odpowiedzialnością operatora.

Rozdział V

Prawa operatora

58. Operator uprawniony jest do:

- a. wnioskowania zmian w realizowanej komunikacji,
- b. odmowy przewozu bagażu, jeżeli stanowiłoby to naruszenia prawa, lub gdy przedstawiony do przewozu bagaż stanowiłby zagrożenie dla bagażu innych podróżnych lub dla samych podróżnych, albo stanowiłby zagrożenie uszkodzenia pojazdu.
- c. kontroli biletów i uprawnień do ulg w opłatach za bilety. Uprawnienie to przysługuje także osobom upoważnionym przez operatora oraz przez organizatora, pod warunkiem, że osoby te legitymują się umieszczonym w widocznym miejscu identyfikatorem zawierającym co najmniej:
 - zdjęcie osoby uprawnionej,
 - imię i nazwisko osoby uprawnionej,
 - numer uprawnienia,
 - określenie instytucji uprawniającej do kontroli, którymi mogą być organizator oraz operator,

59. Operator może dysponować miejscami w autobusie, nawet w przypadku numerowania miejsc w przypadkach uzasadnionych zasadami współżycia społecznego, w szczególności gdy zmiany miejsca wymaga pasażer cierpiący na chorobę lokomocyjną, osoba niepełnosprawna lub matka z dzieckiem.

60. Operator może stosować kwity bagażowe na przewóz bagażu podręcznego lub rzeczy.

61. Operator może nie dopuścić do przewozu lub usunąć z autobusu osoby:

- a) odmawiające uiszczenia opłaty za bilet, lub opłaty za bagaż dodatkowy,
- b) pomimo upomnienia nie przestrzegające obowiązujących przepisów prawa, lub niniejszego regulaminu, lub nie podporządkowujące się zarządzeniom porządkowym kierowcy lub personelu pokładowego operatora,
- c) nietrzeźwe, zakłócające porządek w autobusie,
- d) znajdujące się w stanie który może być uciążliwy lub niebezpieczny dla współpasażerów lub obsługi,
- e) mogące zabrudzić inne osoby lub wnętrze autobusu.

Osobom, które rozpoczęły podróż i zostały decyzją kierowcy lub personelu pokładowego z autobusu usunięte, przysługuje prawo zwrotu wartości biletu

z uwzględnieniem nie odbytej części podróży oraz po uregulowaniu opłaty manipulacyjnej w wysokości 20% wartości posiadanego biletu.

Rozdział VI

Prawa pasażera

62. W przypadku kursów wykonywanych taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej lub poruszające się na wózkach inwalidzkich osoby spełniające ten warunek posiadające odpowiednie uprawnienia nadane przez właściwe instytucje zajmują miejsca w pierwszej kolejności przed innymi pasażerami.
63. Posiadacze biletów miesięcznych mają pierwszeństwo zajęcia miejsca w autobusie przed posiadaczami biletów jednorazowych.
64. Dzieci poniżej 13 roku życia mogą podróżować wyłącznie z opiekunem. Opiekunem może być wyłącznie osoba powyżej 13 roku życia.
65. Operator nie sprawuje i nie zapewnia opieki nad osobami niepełnoletnimi, w tym podróżującymi samodzielnie. Rodzice lub opiekunowie prawni ponoszą pełną odpowiedzialność cywilną za działania osób niepełnoletnich.
66. W przypadku poniesienia przez operatora w związku z przewozem osoby niepełnoletniej jakichkolwiek dodatkowych kosztów, operator będzie dochodził zwrotu tych kosztów od rodziców lub opiekunów prawnych osoby niepełnoletniej.
67. Pasażer ma prawo oczekiwać, że usługa przewozu świadczona przez operatora zostanie zrealizowana terminowo, zgodnie z podanym do publicznej wiadomości rozkładem jazdy, w godnych, schludnych i estetycznych warunkach, komforcie odpowiadającym standardom przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich określonym w zasadach organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim, z poszanowaniem godności i praw pasażera.
68. Pasażer ma prawo oczekiwać pomocy i wsparcia ze strony obsługi komunikacji, szczególnie pomocy przy zajęciu miejsca w pojeździe, umieszczeniu bagażu oraz w zakresie informacji o realizowanej komunikacji i połączeniach

skomunikowanych. Prawo to jednak nie może prowadzić do naruszenia przez kierowcę lub obsługę pasażerów zasad bezpiecznej jazdy i zachowania się w ruchu drogowym.

69. Jeżeli pasażer zrezygnował z odbywania podróży przed jej rozpoczęciem, przysługuje mu zwrot wpłaconej kwoty biletu, z tym, że jeżeli podróż zostanie odwołana w terminie późniejszym niż pół godziny przed planowanym odjazdem autobusu, operator może naliczyć opłatę manipulacyjną nie wyższą niż 20% ceny biletu.

70. Pasażer w ramach zakupionego biletu ma prawo do przewozu:

- 1 sztuki bagażu podręcznego oraz okrycia wierzchniego,
- 1 sztuki bagażu podróznego,
- 1 sztuki wózka inwalidzkiego, w tym także w luku bagażowym;
- jednego dziecka do lat 4, o ile dziecko nie korzysta z osobnego miejsca do siedzenia,
- 1 sztuki wózka dziecięcego, z tym, że przewóz wózka może wiązać się z umieszczeniem go w luku bagażowym, a decyzję w tym zakresie podejmuje kierowca,
- psa przewodnika, o ile pasażer posiada odpowiednie uprawnienia,
- 1 sztuki małych zwierząt, o ile zwierzęta te przewożone są w klatkach, lub na smyczy z kagańcem, lub w inny sposób zostały zabezpieczone na czas przewozu, a dla ich przewozu pasażer nie korzysta z odrębnego miejsca do siedzenia.

71. Pasażer upoważniony jest do zajęcia tylu miejsc w autobusie, ile biletów posiada i jest w stanie okazać na żądanie kierowcy lub osoby upoważnionej do kontroli biletów.

72. Pasażer ma prawo oczekiwać, że zgłoszony do przewozu razem z pasażerem bagaż dodatkowy, będzie zabrany w miarę posiadanego miejsca bagażowego, oraz o ile bagaż ten nie będzie stanowił zagrożenia uszkodzenia bagażu innych podróżnych, zagrożenia uszkodzenia autobusu oraz, że przewóz tego bagażu będzie dopuszczalny innymi przepisami prawa.

Rozdział VII

Obowiązki i odpowiedzialność pasażera

73. Pasażer zobowiązany jest:

- a. do zakupienia biletu na planowany przejazd przed rozpoczęciem podróży, a najpóźniej bezpośrednio po wejściu do autobusu poprzez zakup biletu u kierowcy.
- b. okazania kierowcy oraz osobom uprawnionym do kontroli biletów dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnień do ulg w opłacie za bilet, o ile z uprawnień tych przy zakupie biletu korzysta,
- c. do zastosowania się do poleceń porządkowych kierowcy, niezakłócania warunków pracy kierowcy i podróży innym pasażerom,
- d. zgłosić kierowcy chęć wydłużenia trasy przewozu najpóźniej na przystanku do którego posiada wykupiony bilet,
- e. zachować czystość pojazdu oraz zachowywać się kulturalnie, z godnością i szacunkiem do współpasażerów i obsługi autobusu,
- f. poddać się kontroli biletu przez uprawnione osoby, oraz udokumentowania uprawnień do ulgowej opłaty za przejazd o ile takowe posiada i z nich korzysta.

74. Pasażer otrzymując bilet, zobowiązany jest sprawdzić poprawność biletu w zakresie co najmniej zgłoszonej trasy przewozu, daty, godziny odjazdu autobusu z przystanku początkowego, uwzględnienia ulgi w opłacie biletowej z wykazaniem tej ulgi w treści biletu. Ewentualne reklamacje w tym zakresie pasażer zobowiązany jest zgłosić sprzedawcy bezpośrednio po zakupie biletu i nie później niż przed zajęciem miejsca w autobusie.
75. Pasażer zobowiązany jest do zajęcia miejsca we właściwym autobusie i wysiąść na właściwym przystanku.
76. Pasażer ponosi odpowiedzialność za przejazd bez ważnego biletu oraz za nie zgłoszenie wydłużenia trasy przejazdu. Kontynuowanie przewozu na trasie nie objętej posiadany bilet traktuje się jako jazdę bez biletu.
77. Pasażer odpowiada i ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za zawinione przez siebie, przez osobę lub zwierzę pozostające pod jego opieką, bagaż osobisty uszkodzenia, zanieczyszczenia pojazdu, straty lub uszczerbki na zdrowiu osób trzecich i zobowiązany jest do naprawienia szkody w wysokości rzeczywistej szkody. Powyższe nie wyklucza możliwości dochodzenia od pasażera innych należności na zasadach określonych przepisami prawa.

78. W środkach komunikacji publicznej obowiązuje zakaz palenia tytoniu przez podróżnych i obsługę oraz spożywania napojów alkoholowych lub innych substancji psychoaktywnych (np. narkotyków).
79. W przypadku, gdy autokar jest wyposażony w pasy bezpieczeństwa Pasażer jest zobowiązany do ich zapięcia i używania zgodnie z przeznaczeniem.
80. W przypadku, gdy autokar jest wyposażony w pasy bezpieczeństwa, dziecko do lat 12 nieprzekraczające 150 cm wzrostu jest przewożone w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka oraz warunkom technicznym. Rodzic lub opiekun podróżujący z dzieckiem zobowiązany jest do zapewnienia dziecku fotelika ochronnego. Dziecko powinno podczas całej podróży przebywać w zabezpieczonym foteliku ochronnym, niedozwolone jest przewożenie dzieci na rękach lub na kolanach. W przypadku zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 ze zmianami) w zakresie przewozu dzieci w fotelikach, przepis ten stosuje się odpowiednio.
81. W czasie jazdy, jak i na postoju pasażer zobowiązany jest zachować rozwagę i ostrożność, a w szczególności nie może otwierać drzwi i okien bez zgody kierowcy, wyrzucać z autobusu jakichkolwiek przedmiotów, oraz wskakiwać i wyskakiwać z autobusu będącego w ruchu.

Rozdział VIII

Przewóz bagażu, rzeczy i zwierząt

82. Pasażer może w autobusie przewozić bagaż podręczny, bagaż podróżny oraz bagaż dodatkowy i rzeczy, oraz drobne zwierzęta domowe w rozumieniu przepisów o ochronie zwierząt. Z wyjątkiem bagażu podręcznego i zwierząt, pozostały bagaż powinien być przewożony w luku bagażowym.
83. Za przewóz bagażu nie objętego opłatą za bilet, pasażer zobowiązany jest przed rozpoczęciem podróży dokonać opłaty za pozostałą część przewożonego bagażu i rzeczy.
84. Przewóz przez pasażera na pokładzie autobusu dodatkowej osoby lub jakiegokolwiek bagażu lub rzeczy nie może powodować tamowania przejścia innym pasażerom,

przeszkadzać i narażać ich na niewygodę lub niebezpieczeństwo, nie może angażować więcej miejsc siedzących niż miejsce zajmowane przez pasażera, oraz więcej miejsca niż miejsce przypadające na pasażera na przeznaczonej dla niego półce bagażowej oraz pod zajmowanym siedzeniem, wymagają trzymania przez pasażera w ręku, na kolanach lub na przeznaczonej dla jednego pasażera przestrzeni półki bagażowej. W przypadku, gdy warunki określone powyżej nie mogą być spełnione, przewożony bagaż należy umieścić w luku bagażowym, oraz dokonać stosowanej opłaty jak za przewóz rzeczy. W przypadku przewożenia dodatkowej osoby, dla której pasażer zajmuje dodatkowe miejsce, zobowiązany jest on wykupić dodatkowy bilet na miejsce zajmowane przez tę osobę. Przepisy dotyczące ulg w opłatach stosuje się odpowiednio.

84. W autobusie nie wolno przewozić:

- a) przedmiotów mogących wyrządzić szkodę innym pasażerom lub mieniu, lub utrudniać warunki odbywania podróży przez innych pasażerów lub obsługę autobusu,
- b) rzeczy i przedmiotów, których przewóz publicznym transportem zbiorowym jest zabroniony na mocy innych przepisów administracyjnych, celnych, sanitarno-porządkowych, w tym: materiałów chemicznych mogących stanowić zagrożenie poprzez posiadane właściwości i własności chemiczne, żrących, cuchnących, zapalnych, łatwopalnych, wybuchowych i pirotechnicznych, trujących, radioaktywnych, a także zwłok i ich szczątków oraz innych niebezpiecznych
- c) nabitej broni palnej, z wyjątkiem osób uprawnionych i w czasie wykonywania przez te osoby obowiązków służbowych.

85. Operator nie ponosi odpowiedzialności za bagaż podręczny przewożony przez pasażera pod własnym nadzorem, chyba, że szkoda powstała z winy operatora.

86. Operator wydając bagaż podręczny nie jest zobowiązany do sprawdzenia czy osoba odbierająca bagaż podręczny jest uprawniona do jego odbioru. W razie wątpliwości operator może żądać okazania danych personalnych osoby odbierającej. Nie dotyczy to przypadku stosowania kwitów bagażowych, w przypadku stosowania

których przyjmuje się, że osoba zgłaszająca się z kwitem bagażowym, jest osobą uprawnioną do odbioru bagażu przewożonego za tym kwitem przewozowym.

87. W przypadku stwierdzenia przez kierowcę lub obsługę pokładową lub obsługę techniczną operatora obecności na pokładzie autobusu rzeczy pozostawionych przez pasażerów po zakończonym kursie, operator zobowiązany jest wszcząć postępowanie jak w stosunku do rzeczy znalezionych. Operator może do tego wykorzystać panel komunikacji z pasażerami na swojej stronie internetowej. Operator upoważniony jest do sprawdzenia zawartości bagażu pozostawionego w pojeździe.
88. Operator upoważniony jest do wydania rzeczy pozostawionych w autobusie po zakończonym kursie, osobie która uprawdopodobni swoje prawo do tych rzeczy. Na tę okoliczność operator zobowiązany jest sporządzić notatkę służbową, opisującą okoliczności znalezienia rzeczy i jej zawartość, dane personalne osoby która uprawdopodobniła swoje prawa do znalezionej rzeczy, oraz te elementy identyfikacji, które posłużyły do potwierdzenia uprawnienia osoby do znalezionej rzeczy.
89. W razie stwierdzenia przez pasażera utraty bagażu, zobowiązany jest on do niezwłocznego powiadomienia kierowcy lub obsługi pokładowej autobusu o zaistniałej sytuacji, i uzyskać potwierdzenie zgłoszenia, a następnie złożyć reklamację na adres operatora.
90. Pasażer zobowiązany jest zabezpieczyć na czas przewozu przewożone zwierzęta w taki sposób, aby zwierzęta te nie stanowiły zagrożenia dla innych pasażerów oraz innych, jednocześnie przewożonych zwierząt, oraz aby zwierzęta te nie powodowały zanieczyszczenia pojazdu.
91. Jeden pasażer może przewieźć wyłącznie jedno zwierzę. Przed zajęciem miejsca w autobusie pasażer zobowiązany jest zgłosić kierowcy przewóz zwierzęcia i okazać ważny, potwierdzony przez lekarza weterynarii dokument o dobrostanie zdrowotnym zwierzęcia i odbyciu obowiązkowych szczepień o ile dotyczy, a w przypadku psa przewodnika certyfikat potwierdzający status psa asystującego.

Rozdział IX.

Oplaty, opłaty dodatkowe i kary

92. Operator zobowiązany jest podać cennik opłat do publicznej wiadomości, poprzez wywieszenie m.in. w pojeździe, którym wykonuje przewóz użyteczności publicznej.
93. Za przewóz rzeczy operator stosuje stawki określone w cenniku opłat.
94. Ustala się tytuły i stawki kar za:
- a) przejazd bez ważnego biletu w wysokości 200 złotych,
 - b) zakup biletu na zasadach ulgowych bez posiadania prawa do ulgi w opłacie za bilet lub bez ważnego dokumentu uprawniającego do korzystania z ulgi w opłacie za bilet w wysokości 150 złotych,
 - c) za naruszenie przepisów o przewozie rzeczy i zwierząt, a w szczególności za zabranie ze sobą do autobusu:
 - rzeczy wyłączonych z przewozu na mocy innych przepisów,
 - rzeczy dopuszczonych do przewozu w warunkach szczególnych, bez zachowania tych warunków
 - rzeczy i zwierząt za przewóz których niniejszy regulamin przewiduje opłatę dodatkową, bez uiszczenia tej opłaty, w wysokości 100 złotych,
 - d) spowodowanie przez podróżnego nieuzasadnionego zatrzymania autobusu, lub zachowanie w stosunku do kierowcy w czasie jazdy mogące skutkować stworzeniem zagrożenia w ruchu drogowym lub stwarzające takie zagrożenie w wysokości 300 złotych.
95. Pasażer może zapłacić karę lub dokonać opłaty uzupełniającej bezpośrednio w pojeździe, lub osoba upoważniona do kontroli biletów może sporządzić wezwanie do zapłaty. Opłata dodatkowa podlega zwrotowi, a wezwanie do zapłaty umorzeniu, w przypadku udokumentowania przez pasażera bezzasadności opłaty lub kary i w terminie do 7 dni od daty zdarzenia lub sporządzenia wezwania w siedzibie operatora. W tym przypadku operator może zastosować opłatę manipulacyjną w wysokości 20% wartości biletu.
96. W przypadku uregulowania kary bezpośrednio po zdarzeniu, jednak nie później niż w ciągu 7 dni od zdarzenia, wysokość kary zmniejsza się o 20%.
97. W przypadku zakupu biletu ulgowego, bez uprawnień do jego zakupu lub bez możliwości udokumentowania uprawnienia do korzystania z ulgi w opłacie

za bilet pasażer poza karą zobowiązany jest uzupełnić opłatę za bilet do pełnej jego wysokości. W przypadku nie opłacenia części podróży, pasażer opłaca brakującą część opłaty.

98. W przypadku braku możliwości udokumentowania uprawnienia do ulgi w opłacie za bilet, pasażer może uprawnienie to udokumentować do 7 dni od zdarzenia w siedzibie operatora, pod warunkiem przekazania kierowcy lub osobom uprawnionym do kontroli biletów swoich danych personalnych i danych adresowych. W tym przypadku operator może zastosować opłatę manipulacyjną w wysokości 50 złotych.

Rozdział X.

Reklamacje

99. W przypadku składania reklamacji, pasażer zobowiązany jest dokładnie opisać zdarzenie, w stopniu umożliwiającym identyfikację daty, godziny kursu którego reklamacja dotyczy, oraz w miarę możliwości uzyskać potwierdzenie innych pasażerów, kierowcy, obsługi pokładowej autobusu lub funkcjonariusza Straży Miejskiej lub Policji, a w przypadku ich odmowy potwierdzenia zdarzenia, zawrzeć stosowną informację w treści reklamacji.
100. W przypadku gdy reklamacja dotyczy opłaty za bilet, do reklamacji pasażer zobowiązany jest załączyć oryginalny bilet.
101. W przypadku gdy reklamacja dotyczy uszkodzenia bagażu, pasażer zobowiązany jest dostarczyć do siedziby operatora bagaż celem dokonania oględzin.
102. Operator zobowiązany jest do rozpatrzenia reklamacji w terminie 30 dni od daty wpływu do jego siedziby. W przypadku braku możliwości rozpatrzenia reklamacji w tym terminie, operator powiadomi reklamującego oraz organizatora o przeszkodach uniemożliwiających terminowe rozpatrzenie reklamacji oraz sam wyznaczy termin jej rozpatrzenia.
103. Reklamacje można kierować pod adresem operatora lub organizatora.
104. Operator w każdym autobusie dokonującym przewozów użyteczności publicznej organizowanym przez Województwo Podkarpackie zamieści w widocznym miejscu adres własny oraz adres organizatora, właściwy do wnoszenia reklamacji. Pod pojęciem adresu przyjmuje się dane adresowe oraz kontakt telefoniczny.

105. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym Regulaminie stosuje się odpowiednio właściwe przepisy ustaw i aktów wykonawczych do ustaw, w szczególności: ustawy z dnia 15.11.1984r. prawo przewozowe (Dz. U. 2000, Nr 50, poz. 601 z późn.zm.), ustawy z dnia 6.09.2000 o transporcie drogowym (Dz. U. 2007, Nr 125, poz. 874 z późn. zm.), ustawy z dnia 20.06.1992r o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2002, Nr 175, poz. 1440 z późn. zm.), ustawy z dnia 23.04.1964r. kodeks cywilny (Dz. U. 1964, Nr 16, poz. 93 z późn. zm.).
106. Regulamin przewozu wchodzi w życie od 1 stycznia 2017 r.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Władysław Ortyl

ZASADY ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA W PRZEWÓZACH DROGOWYCH W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM

I.

Podmiot i przedmiot systemu informacji dla pasażera

1. Do stosowania zasad określonych poniżej zobowiązani są:
 - a) operatorzy, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 8 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zmianami – dalej uoptz),
 - b) przewoźnicy, o których mowa w art. 4 ust. pkt. 11 uoptz
 - c) przewoźnicy drogowi, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 15 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ze zmianami), o ile dotyczy.
2. System informacji pasażerskiej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w województwie podkarpackim składa się z:
 - informacji podawanej do publicznej wiadomości w środkach transportu;
 - informacji podawanej do publicznej wiadomości przez operatora;
 - informacji podawanej do publicznej wiadomości przez organizatora;
 - systemu identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej.

II.

Informacja podawana do publicznej wiadomości w środkach transportu

3. Informacja dla pasażerów podawana w środkach transportowych zawiera, co najmniej:
 - a) widoczne z zewnątrz pojazdu trwale zamocowane tablice kierunkowe, zawierające, co najmniej określenie przystanku końcowego,

- b) widoczną z wewnątrz pojazdu trwale zamocowaną tablicę o zmiennej treści, podającą na bieżąco w trakcie podróży co najmniej nazwę najbliższego przystanku.
 - c) oznaczenie przewozu jako przewóz użyteczności publicznej,
 - d) oznaczenie pojazdu przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej, o ile dotyczy,
 - e) oznaczenie organizatora przewozów użyteczności publicznej, wg zasad określonych w systemie identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej w województwie podkarpackim,
 - f) oznaczenie operatora, wg jego systematyki i systemu identyfikacji wizualnej, o ile takowy stosuje, zatwierdzonego przez organizatora.
4. Widoczne z zewnątrz tablice kierunkowe umieszcza się co najmniej:
- jedną widoczną z przodu pojazdu po prawej jego stronie,
 - jedną widoczną z boku pojazdu, umieszczoną po jego prawej stronie, możliwie najbliżej pierwszych drzwi wejściowych w miejscu zapewniającym jej ciągłą widoczność, w tym także po otwarciu drzwi.
5. Widoczne z przodu i z boku pojazdu tablice kierunkowe mogą być stałej lub zmiennej treści, świetlne lub podświetlane w warunkach ograniczonej widoczności oraz w nocy.
6. Operator zobowiązany jest zapewnić widzialność treści tablic kierunkowych, w dzień i w nocy z odległości co najmniej 50 metrów przez osoby nie używające szkielek korekcyjnych wzroku, i w warunkach pełnej przejrzystości powietrza.
7. Operator zobowiązany jest do oznaczenia wszystkich pojazdów używanych do realizacji przewozów użyteczności publicznej w województwie podkarpackim oznaczeniem organizatora, zgodnie z wzorami zamieszczonymi poniżej.
8. Wzory dotyczące wykonania oznakowania pojazdów, organizator zamieszcza na swojej stronie internetowej.
9. Oznaczenie Operatora zamieszcza się z lewej i prawej strony pojazdu i zawiera co najmniej:
- a) firmę pod którą działa operator,
 - b) adres,

- c) logo, o ile operator posiada i posługuje się znakiem graficznym. Treść oznaczenia i miejsce umieszczenia oznaczenia operatora na pojeździe zatwierdza organizator.
10. W przypadku pojazdu zastępczego, oznakowanie o którym mowa może być w formie przenośnej tablicy o stałej treści z dodatkowym napisem „Pojazd zastępczy”.

III.

Informacja podawana do publicznej wiadomości przez operatora

11. Operator podaje do publicznej wiadomości rozkład jazdy oraz informacje z nim związane poprzez:
- a) przekazanie rozkładu jazdy zarządom przystanków i obiektów dworcowych, z których realizuje komunikację, wraz z informacją od kiedy komunikacja zostanie uruchomiona lub zakończona,
 - b) zamieszczenie na swojej stronie internetowej rozkładu jazdy wraz z informacją od kiedy komunikacja zostanie uruchomiona lub zakończona,
 - c) przekazanie organizatorowi informacji od kiedy komunikacja zostanie uruchomiona lub zakończona.
12. Organizator przydziela operatorowi numer ewidencyjny operatora, składający się z oznaczenia numerem „18” odpowiadającym numerowi ewidencji statystycznej województwa podkarpackiego w systemie statystyki państwowej oraz numeru koncesji w zapisie pomijającym zera poprzedzające nr koncesji. Numer operatora poprzedza się literą „U” oraz pauzą.
13. Komunikację użyteczności publicznej w rozkładach jazdy oznacza się:
- a) w przypadku rozkładów jazdy zawierających wyłącznie kursy użyteczności publicznej poprzez umieszczenie w części nagłówkowej rozkładu jazdy określenia słownego o treści: **„X- przewozy użyteczności publicznej”**, gdzie X jest numerem ewidencyjnym operatora,
 - b) w przypadku zbiorczych rozkładów jazdy komunikacji realizowanej z danego przystanku lub dworca przez operatorów i przewoźników, numerem ewidencyjnym operatora, a wszystkie informacje dotyczące kursu umieszcza się na zielonym tle. Numer identyfikacyjny operatora

zamieszcza się na dole pola, poniżej określenia czasu realizacji komunikacji.

14. Organizator dopuszcza w przypadku realizacji międzywojewódzkich przewozów użyteczności publicznej wprowadzenie odrębnego oznaczenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej ustalonego pomiędzy właściwymi województwami.
15. Spełniając określony w przepisach prawa obowiązek informacyjny w zakresie przekazania rozkładów jazdy zarządcom przystanków i obiektów dworcowych w celu podania ich do publicznej wiadomości, operator, zobowiązany jest do przekazania numeru ewidencyjnego operatora, swoich danych teleadresowych oraz numeru telefonu lub infolinii oraz zapewnić kontakt, co najmniej w czasie realizacji komunikacji.
16. Zarządca przystanku i obiektu dworcowego, zobowiązani są na każdym podawanym do publicznej wiadomości rozkładzie jazdy, w uwagach do rozkładu jazdy zawrzeć numer ewidencyjny operatora, jego dane adresowe oraz numer telefonu lub infolinii. W przypadku obiektów dworcowych podanie do publicznej wiadomości danych operatora może nastąpić w innym miejscu niż rozkład jazdy, jednak dane wszystkich operatorów winny być podane w jednym miejscu.
17. W przypadku zmiany danych teleadresowych operator ma obowiązek niezwłocznie, jednak nie później niż w ciągu 7 dni od daty ich zmiany poinformować o tym fakcie organizatora, zarządców przystanków i obiektów dworcowych z których korzysta, podając nowe dane teleadresowe.
18. Operator na swojej stronie internetowej zobowiązany jest zamieścić:
 - a) swoje dane adresowe oraz numer telefonu do kontaktu w sprawach realizacji komunikacji użyteczności publicznej,
 - b) dane teleadresowe organizatora przewozów użyteczności publicznej w województwie podkarpackim,
 - c) rozkład jazdy realizowanej komunikacji użyteczności publicznej,
 - d) cenniki opłat za przejazd, przewóz bagażu i rzeczy,
 - e) wykaz ustawowych ulg w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,

- f)) wykaz ulg samorządowych organizatora w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - g) wykaz lub zasady udzielania ulg komercyjnych, o ile operator stosuje własne ulgi handlowe, lub inne działania marketingowo-promocyjne, wraz z określeniem okresu, zakresu i zasięgu ich obowiązywania,
 - h) Regulamin przewozu osób w drogowych przewozach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie,
 - i) połączony ze skrzynką e-mailową operatora formularz do składania zapytań, wniosków, skarg, zażaleń i reklamacji,
 - j) komunikaty o odstępstwach w realizacji komunikacji użyteczności publicznej, oraz wszelkie inne informacje mające lub mogące mieć wpływ na decyzje pasażera związane z korzystaniem lub nie, z przewozów użyteczności publicznej.
19. Rozkład jazdy operator zamieszcza na swojej stronie internetowej w formie czytelnego skanu dokumentu zatwierdzonego przez organizatora. Niezależnie od tego, podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości może nastąpić w formie wyszukiwarki połączeń zamieszczonej na stronie operatora, lub zamieszczonej na innej stronie lub innej platformie internetowej; w tym przypadku operator zobowiązany jest zamieścić na swojej stronie link do tej wyszukiwarki.

IV.

Informacja podawana do publicznej wiadomości przez organizatora

20. Organizator administruje stroną lub platformą internetową na której podaje do publicznej wiadomości:
- a) swoje dane adresowe oraz numer telefonu do kontaktu w sprawach realizacji komunikacji użyteczności publicznej realizowanej w województwie podkarpackim,
 - b) dane teleadresowe operatorów przewozów użyteczności publicznej w województwie podkarpackim,

- c) dane teleadresowe przewoźników, którym udzielił potwierdzenia zgłoszenia przewozu w województwie podkarpackim w wojewódzkich lub międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - d) rozkład jazdy realizowanej komunikacji użyteczności publicznej, ze wskazaniem który operator realizuje komunikację użyteczności publicznej na wskazanej linii komunikacyjnej,
 - e) rozkład jazdy komunikacji realizowanej przez przewoźników, którym organizator udzielił potwierdzenia zgłoszenia przewozu w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - d) cenniki opłat za przejazd, przewóz bagażu i rzeczy, indywidualnie dla każdego operatora i przewoźnika,
 - e) wykaz ustawowych ulg w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - f) wykaz ulg samorządowych organizatora w opłatach za bilety obowiązujących w przewozach użyteczności publicznej wraz z określeniem grup uprawnionych oraz podstawą prawną stosowania tych ulg,
 - g) wykaz lub zasady udzielania ulg komercyjnych, o ile operator lub przewoźnik stosują własne ulgi handlowe, lub inne działania marketingowo-promocyjne, wraz z określeniem okresu, zakresu i zasięgu ich obowiązywania,
 - h) Regulamin przewozu osób w drogowych przewozach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie,
 - i) połączony ze skrzynką e-mailową organizatora formularz do składania zapytań, wniosków, skarg, zażaleń i reklamacji,
 - j) komunikaty o odstępstwach w realizacji komunikacji użyteczności publicznej, oraz wszelkie inne informacje mające lub mogące mieć wpływ na decyzje pasażera związane z korzystaniem lub rezygnacją z przewozów użyteczności publicznej.
21. Rozkład jazdy organizator zamieszcza na swojej stronie internetowej w formie czytelnego skanu dokumentu zatwierdzonego przez organizatora. Niezależnie od tego, podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości może nastąpić w formie wyszukiwarki połączeń zamieszczonej na stronie organizatora,

lub zamieszczonej na innej stronie lub innej platformie internetowej; w tym przypadku organizator zobowiązany jest zamieścić na swojej stronie link do tej wyszukiwarki.

V.

System identyfikacji wizualnej przewozów użyteczności publicznej – Wzory oznakowania pojazdów

Wzór nr 1

Przykład oznakowania pojazdów użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie



Wzór nr 1 a (na białym tle)



Wzór nr 2

Przykład oznakowania pojazdów użyteczności publicznej pojazdów przystosowanych do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej organizowanych przez Województwo Podkarpackie

Wzór nr 2



WOJEWÓDZTWO
PODKARPACKIE



Wzór nr 2a (na białym tle)



WOJEWÓDZTWO
PODKARPACKIE



ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW DROGOWYCH W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM

I. Zasady ogólne

1. Rynek przewozów zbiorowych w komunikacji drogowej na terenie województwa podkarpackiego, od 1 stycznia 2017 r. obsługują:
 - a) przewoźnicy, o których mowa w art.4 ust.1. pkt. 11 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zmianami dalej – uoptz),
 - b) operatorzy, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 8 uoptz,
 - c) przewoźnicy drogowi, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 15 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ze zmianami – dalej uotd).
2. Dokumentami uprawniającymi do wykonywania publicznych przewozów drogowych są dokumenty o których mowa w art. 28 ust. 1, art. 30 ust. 1 uoptz,
3. Funkcje organizatora, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt. 9 uoptz w odniesieniu do zadań Marszałka Województwa Podkarpackiego w zakresie publicznych przewozów zbiorowych w transporcie drogowym wykonuje Oddział Organizacji Publicznego Transportu Drogowego, a w transporcie kolejowym Oddział Organizacji Publicznego Transportu Kolejowego.
4. Podstawą organizacji przewozów użyteczności publicznej w województwie podkarpackim jest Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu

zbiorowego przyjęty Uchwałą nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” (Dz. U. Woj. Podkarpackiego z 2014 r. poz. 1540 ze zmianami), zwany dalej Planem transportowym.

5. Wykaz relacji na liniach komunikacyjnych, na których realizowane są przewozy użyteczności publicznej przez Województwo Podkarpackie określa Plan transportowy.
6. Przebieg linii komunikacyjnej określa organizator, na wniosek operatora. Linia komunikacyjna może mieć kilka wariantów przebiegu trasy przewozu.
7. Ilość kursów na linii komunikacyjnej określa organizator na wniosek operatora.
8. Jeżeli w Planie transportowym określona została maksymalna ilość kursów w ciągu doby, to ilość ta nie może być mniejsza niż 2 kursy w ciągu doby.
9. Realizacja kursów użyteczności publicznej oznacza, że taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej winno być wykonywane co najmniej 2 kursy na dobę, w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, na każdej linii komunikacyjnej realizowanej w ramach koncesji. Kursy taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej mogą być wykonywane taborem o liczbie stałych miejsc siedzących nie mniejszej niż 10. W przypadku pojazdów o których mowa odstępów czasowych realizacji komunikacji od komunikacji kolejowej i innych operatorów nie stosuje się. Kursów wykonywanych taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej o pojemności ilości miejsc siedzących dla pasażerów mniejszym niż 30 można nie zaliczać do ustalenia maksymalnej ilości kursów na liniach komunikacyjnych na których wymiar maksymalny jest określony w niniejszych „Zasadach” i w „Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”. Decyzja o zaliczeniu kursów leży po stronie operatora.
10. Rozkład dobowy kursów użyteczności publicznej zapewnia dojazd do miejscowości przeznaczenia, co najmniej w godzinach szczytu porannego (w godz. 6-8),

popołudniowego (w godz. 14-16), i w godzinach 18-22, albo w godzinach szczytu porannego i w godzinach 18-22 w przypadku realizowania dwóch par kursów w ciągu doby, lub w dni wolne od pracy i świąteczne. Kursy o których mowa powyżej winny być wykonywane taborem przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

11. Tygodniowy i roczny rozkład kursów opracowuje się z uwzględnieniem natężenia potoków pasażerskich w poszczególne dni tygodnia, dni wolne od pracy i w dni świąteczne oraz okresów przerw w nauce w szkołach publicznych.

II. Nabór operatora

12. Obsługę autobusowych linii komunikacyjnych użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich powierza się operatorowi wyłonionemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. nr 19 poz. 101 ze zmianami).
13. Naboru operatora można dokonać także w innych trybach dopuszczonych w uoptz. Decyzję w tym zakresie podejmuje Zarząd Województwa Podkarpackiego po wcześniejszym zabezpieczeniu środków finansowych w budżecie województwa.
14. Na terenie województwa podkarpackiego tworzy się pięć obszarów koncesyjnych, z których obszar:
 - a. pierwszy obejmuje powiaty: stalowowolski, nizański, leżajski, łańcucki, rzeszowski, m. Rzeszów;
 - b. drugi obejmuje powiaty: lubaczowski, przemyski, jarosławski, przeworski, łańcucki, rzeszowski, m. Rzeszów, m. Przemyśl;
 - c. trzeci obejmuje powiaty: bieszczadzki, leski, sanocki, brzozowski, strzyżowski, rzeszowski, m. Rzeszów;
 - d. czwarty obejmuje powiaty: jasielski, krośnieński, strzyżowski, rzeszowski, m. Rzeszów, m. Krosno;
 - e. piąty obejmuje powiaty: tarnobrzeski, mielecki, kolbuszowski, dębicki, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, m. Rzeszów, m. Tarnobrzeg;

15. Na każdym z obszarów koncesyjnych może być realizowana autobusowa komunikacja użyteczności publicznej tylko na liniach komunikacyjnych określonych w Planie transportowym i przebiegających przez teren powiatów stanowiących obszar koncesyjny.
16. Na jednym obszarze koncesyjnym przydziela się jedną koncesję.
17. Ustala się pierwszy okres koncesyjny, wspólny dla wszystkich obszarów koncesyjnych na 3 lata t.j. na okres od 01.01.2017 – 31.12.2019 r.
18. Ustala się, że koncesje oraz ich zmiany będą przydzielane bezpłatnie i bez prawa dochodzenia rekompensaty z tytułu poniesionych przez operatora kosztów, z jednoczesnym prawem do rekompensaty z tytułu przychodów utraconych w wyniku stosowania ulg ustawowych i ulg ustalonych przez Organizatora na terenie jego właściwości, rozliczanych i wypłacanych na zasadach ogólnych oraz prawem do innych pożytków z prowadzonej działalności.
19. W przypadku udzielenia koncesji, operator zachowuje prawo do czerpania pożytków ze sprzedaży biletów, opłat dodatkowych oraz kar i odsetek, wynikających ze sprzedaży biletów na przejazd, przewóz bagażu i opłat dodatkowych. Operator ponosi wszelkie koszty związane z prowadzoną działalnością użyteczności publicznej.
20. Operatorem może być konsorcjum firm, z tym że konsorcjum zobowiązane jest wskazać lidera konsorcjum prowadzącego sprawy konsorcjum oraz konsorcjantów następnych, przejmujących zobowiązania konsorcjum w kolejności w jakiej zostali wymienieni, na wypadek gdyby lider konsorcjum lub kolejny konsorcjanci wycofali się z konsorcjum. Oddziały firmy wykazane w Krajowym Rejestrze Sądowym lub w Rejestrze Działalności Gospodarczej we wpisie dotyczącym tej firmy i będące na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym traktowane są jak oddzielne podmioty
21. Postępowanie koncesyjne przeprowadza się indywidualnie dla każdego obszaru koncesyjnego.
22. Jeden wniosek o udzielenie koncesji może dotyczyć tylko jednego obszaru koncesyjnego.

23. Jeden podmiot lub jedno konsorcjum firm może uzyskać jedną koncesję.
24. Jako kryterium wyboru oferty ustala się największą spośród złożonych wniosków o udzielenie koncesji na konkretny obszar koncesyjny zadeklarowaną pracę przewozową wyrażającą roczny przebieg autobusów na wszystkich liniach komunikacyjnych i wszystkich kursach stanowiących przedmiot wniosku.
25. Kursy komunikacji użyteczności publicznej w transporcie drogowym, poza lokalnymi potrzebami transportowymi należy komunikować z kursami pociągów regionalnych i dalekobieżnych na najbliższym zintegrowanym węźle przesiadkowym albo na przystanku początkowym lub końcowym, jeżeli przystanek ten jest jednocześnie zintegrowanym węzłem przesiadkowym, albo z jednym z zintegrowanych węzłów przesiadkowych, jeżeli na trasie przewozu występuje więcej niż jeden zintegrowany węzeł przesiadkowy.
26. Pod pojęciem udzielenia koncesji, przyjmuje się udzielenie koncesji oraz zmianę koncesji w tej części, w jakiej koncesja została zmieniona.
37. Zmiana koncesji nie może powodować zmniejszenia zakresu pracy przewozowej poniżej wymiaru, jaki stanowił podstawę wyboru oferty i udzielenia koncesji.
28. Upoważnia się Zarząd Województwa Podkarpackiego do zawierania porozumień o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 5 lit. c, w zakresie realizacji międzywojewódzkiej komunikacji użyteczności publicznej.
29. W przypadku organizacji przez Województwo Podkarpackie międzywojewódzkich przewozów użyteczności publicznej niniejsze zasady stosuje się odpowiednio, z tym, że koncesje mogą być przydzielane indywidualnie do linii komunikacyjnych lub w zakresie zawartego porozumienia. Decyzję w tym zakresie podejmuje Zarząd Województwa Podkarpackiego. Decyzja o której mowa winna zawierać określenie linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach użyteczności publicznej na której lub na których planowana jest realizacja tej komunikacji.

III. Rozkład jazdy

30. Rozkład jazdy sporządza się wg zasad określonych przepisach wykonawczych do ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zmianami – dalej Prawo Przewozowe).
31. Rozkład jazdy przewozów użyteczności publicznej opracowuje operator i przedstawia do akceptacji i zatwierdzenia organizatorowi.
32. Rozkłady jazdy dokumentujące pracę przewozową określoną w umowie koncesji, jednak nie mniejszą niż wymiar pracy przewozowej będący podstawą wyboru oferty oraz zawierający co najmniej wszystkie linie komunikacyjne wykazane w planie transportowym w wymiarze minimalnym lub odpowiednio maksymalnym zaczynające się i kończące się w obszarze objętym koncesją, operator przedstawia organizatorowi do akceptacji i zatwierdzenia w terminie do 30 dni od dnia zawarcia umowy koncesji. W przypadku opóźnienia w terminie złożenia projektów rozkładów jazdy operator zapłaci karę umowną w wysokości 1000 zł. za każdy dzień opóźnienia.
33. Zmiany rozkładu jazdy proponuje operator i przedstawia do akceptacji i zatwierdzenia organizatorowi.
34. Wniosek o zmianę zaświadczenia operator składa na ujednoliconym formularzu organizatora.
35. Termin wejścia w życie rozkładu jazdy lub zmian w rozkładzie jazdy na wniosek operatora określa organizator.
36. Zmiany wykonywania komunikacji użyteczności publicznej dokonuje się w terminach określonych w przepisach wykonawczych do Prawa przewozowego. W uzasadnionych przypadkach, zmiany wykonywania komunikacji użyteczności publicznej można dokonać także w innych terminach, jeżeli dopuszczają to przepisy prawa i w porozumieniu z organizatorem.
37. Operator zachowuje prawo wnioskowania zmian w zakresie rzeczowym wykonywania umowy koncesji, jednak zmiany te nie mogą powodować obniżenia zakresu rzeczywiście wykonywanej pracy przewozowej poniżej wartości zawartej

w umowie koncesji. Zmiany o których mowa powyżej w zakresie pracy przewozowej, bez względu na ilość linii komunikacyjnych, których zmiany dotyczą odnosi się sumarycznie do ogółu pracy przewozowej zawartej w umowie koncesji.

38. W przypadku zmiany rozkładu jazdy pociągów regionalnych, jeżeli w wyniku zmiany wystąpią kolizje czasowe powodujące mniejsze odstępy czasu realizacji drogowych przewozów użyteczności publicznej w stosunku do czasów odjazdów pociągów regionalnych, o których mowa w niniejszych zasadach, organizator może wezwać operatora do renegocjacji umowy koncesji w zakresie dostosowania czasów odjazdów drogowej komunikacji użyteczności publicznej do czasów odjazdów pociągów regionalnych. Jeżeli w wyniku renegocjacji nastąpi zmiana zakresu wykonywanej komunikacji, to zmiana ta nie może powodować zmniejszenia pracy przewozowej poniżej wartości określonej w umowie koncesji, a zaświadczenie, o którym mowa w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów (Dz. U. z 2011 r. nr 40 poz. 205 ze zmianami) wydaje się bezpłatnie.

IV. Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej

39. Uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków spoczywa na operatorze.
40. Koszty wynikające z korzystania z przystanków i obiektów dworcowych związanych z wykonywaniem użyteczności publicznej obciążają operatora.
41. Operator do wniosku o zawarcie umowy koncesji załącza wykaz pojazdów dedykowanych do realizacji przewozów użyteczności publicznej w ramach koncesji.
42. Organizator dokonuje weryfikacji taboru zgłoszonego przez organizatora pod względem spełnienia wymagań określonych w niniejszych zasadach, oraz nadaje numer taborowy każdemu zgłoszonemu pojazdowi. Numer taborowy określa się oddzielnie dla każdego operatora, w kolejności rosnącej, począwszy od nr 1

w zapisie trzycyfrowym poprzedzonym cyfrą lub cyframi „zero”, cyframi wysokości 10 cm, w kolorze czarnym (w przypadku innego koloru nadwozia niż kolor biały numer taborowy umieszcza się na białym prostokątnym tle). Numer taborowy podlega uwidocznieniu w sposób trwały na pojeździe, z tyłu po jego prawej stronie, w miejscu powtarzalnym we wszystkich pojazdach operatora. Numerów taborowych można nie przydzielać pojazdom stanowiącym rezerwę taborową.

43. Operator zobowiązany jest dostosować wszystkie pojazdy wykorzystywane do realizacji kursów użyteczności publicznej do:
 - a. ujednoliconego oznakowania wg zatwierdzonego systemu identyfikacji wizualnej;
 - b. standardów informacji dla pasażera;
 - c. standardów stanu i wyposażenia pojazdów zatwierdzonych przez organizatora.
44. Operator za zgodą organizatora może oznakować pojazdy używane do realizacji komunikacji użyteczności publicznej własnym systemem identyfikacji wizualnej, jednak oznaczenia te nie mogą ingerować w miejsca przeznaczone dla systemu identyfikacji wizualnej organizatora.
45. Zamieszczenie na pojazdach wykorzystywanych do realizacji komunikacji użyteczności publicznej jakichkolwiek reklam i treści nie związanych z systemem identyfikacji wizualnej organizatora lub operatora zatwierdzonych przez organizatora oraz z informacją dla pasażera w zakresie o którym mowa w niniejszych „Zasadach”, wymaga zgody organizatora. Za wyrażenie zgody na zamieszczenie reklam i innych treści o których mowa, organizator nie pobiera żadnej opłaty ani wynagrodzenia.
46. W przypadku wprowadzenia przez organizatora na terenie województwa podkarpackiego biletu zintegrowanego, operator zobowiązany będzie do dostosowania taboru do tego systemu i zastosowania standardów określonych przez organizatora. Sposób, tryb, warunki i terminy wdrożenia biletu zintegrowanego strony uzgodnią w trybie dwustronnych negocjacji.
47. Z tytułu:
 - a) niewykonywania,

- b) nienależytego wykonywania,
- c) odstąpienia
- d) cofnięcia

koncesji stosuje się kary umowne. Wysokość kar umownych określa umowa koncesji.

48. Organizator może cofnąć koncesję za wypowiedzeniem jeżeli operator nie przestrzega warunków koncesji w części związanej z realizacją warunków wykonywania komunikacji użyteczności publicznej. Dotyczy to wyposażenia, stanu technicznego pojazdów, wykonywanie komunikacji pojazdami o mniejszej liczbie miejsc siedzących niż ilość określona niniejszymi zasadami, brakiem lub z nieczynną klimatyzacją, o złym stanie technicznym, nie spełniających wymaganego limitu norm emisji spalin, nieestetycznymi z widocznymi ogniskami korozji, nie sprzątanymi, nie w pełni wyposażonych w elementy informacji dla pasażera, nie oznakowanych wg wymogów organizatora, wykonywania komunikacji w innym zakresie pracy przewozowej niż zatwierdzona przez organizatora, albo po innej trasie przewozu z przyczyn nie leżących po stronie operatora i nie zgłoszonych organizatorowi w stosownym czasie jako czasowe odstępstwo (zakłócenie) od umowy koncesji, itp. Przed wypowiedzeniem umowy koncesji organizator zobowiązany jest wezwać operatora do usunięcia stwierdzonych odstępstw od warunków wykonywania komunikacji, wyznaczając okres na usunięcie stwierdzonych odstępstw, nie krótszy niż 14 dni.
49. W przypadku kiedy operator w wyznaczonym terminie nie usunie stwierdzonych odstępstw od określonych umową warunków wykonywania koncesji organizator wypowie umowę koncesji z okresem wypowiedzenia w wymiarze 3 miesięcy kalendarzowych, począwszy od miesiąca następującego po miesiącu w którym dokonano wypowiedzenia umowy koncesji.
50. Organizator może cofnąć koncesję w trybie natychmiastowym w przypadku:
- a) naruszenia warunków udzielenia koncesji w zakresie rozkładów jazdy, t.j. zaniżonej częstotliwości realizacji komunikacji, lub stwierdzonych przypadków pomijania realizacji komunikacji na niektórych kursach,

- b) naruszenia zakresu wykonywania komunikacji użyteczności publicznej, t.j. samowolnego skracania lub zmiany tras przewozu, oraz w przypadku zaprzestania realizacji komunikacji. Pod pojęciem zaprzestania realizacji komunikacji przyjmuje się brak realizacji na pełnej trasie przewozu z przyczyn leżących po stronie operatora co najmniej 30% kursów w wymiarze dobowym, w ciągu kolejnych 3 dni kalendarzowych.
51. W przypadku cofnięcia koncesji, Organizator może w trybie art. 22 ust. 1 pkt. 4 powierzyć wykonywanie komunikacji zastępczej, jednak zobowiązany jest niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu jednego miesiąca od cofnięcia koncesji ogłosić kolejne postępowanie koncesyjne lub przetarg publiczny.
52. Operator może, za zgodą Organizatora wykonywać przewozy użyteczności publicznej w wymiarze przekraczającym zakres będący podstawą udzielenia koncesji. Zmiany umowy koncesji nie mogą powodować zmniejszenia zakresu pracy przewozowej poniżej wymiaru stanowiącego podstawę wyboru oferty i zawartej umowy koncesji, oraz zasad na jakich koncesja została udzielona.
53. W realizacji przewozów użyteczności publicznej operator może korzystać z podwykonawstwa usługi, z tym że podwykonawca zobowiązany jest spełnić wszelkie wymagania dla operatora określone w umowie koncesji oraz w niniejszych zasadach. Operator zobowiązany jest wyposażyć podwykonawcę na czas świadczenia usługi w zaświadczenie wydane przez organizatora uprawniające do realizacji przewozów na linii komunikacyjnej, której przypadek dotyczy, wraz z umową zawartą z podwykonawcą lub własnym zaświadczeniem stwierdzającym zawarcie umowy podwykonawstwa. Zawarcie umowy podwykonawstwa operator zgłasza do akceptacji organizatorowi, nie później niż w ciągu 7 dni od jej zawarcia oraz nie później niż na 14 dni przed dniem wejścia jej w życie. Nie zgłoszenie organizatorowi korzystania z podwykonawstwa realizacji usług komunikacji użyteczności publicznej upoważnia organizatora do cofnięcia koncesji i wypowiedzenia umowy koncesji w trybie natychmiastowym.

54. W przypadku wystąpienia zakłóceń w realizacji przewozów użyteczności publicznej, operator zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić organizatora o ich wystąpieniu.
55. W przypadku zakłóceń doraźnych z przyczyn niezależnych od operatora, trwających nie dłużej niż 7 dni, dopuszcza się za zgodą organizatora częściowe odstępstwo od rozkładu jazdy określonego umową koncesji w części zagrożonej doraźnym zakłóceniem. Obowiązki w zakresie informacji dla pasażera w tym zakresie spoczywają i obciążają operatora.
56. W przypadku zakłóceń z przyczyn niezależnych od operatora trwających ponad 7 dni, operator zobowiązany jest poza powiadomieniem organizatora wystąpić z wnioskiem o zmianę umowy koncesji. Wniosek ten nie może ograniczać zakresu pracy przewozowej poniżej wymiaru stanowiącego podstawę udzielenia koncesji.
57. W przypadku awarii pojazdu na trasie przewozu, operator może na miejsce awarii podstawić pojazd zastępczy nie spełniający wymogów określonych w niniejszych zasadach (z wyjątkiem stanu technicznego pojazdu dopuszczającego pojazd do ruchu), pod warunkiem, że pojazd ten będzie oznakowany jako pojazd zastępczy komunikacji użyteczności publicznej i tylko na odcinku do przystanku końcowego tego kursu lub do zjazdu do zajezdni po zakończeniu tego kursu w relacji „tam” i „spowrotem”.
58. Organizator może zobowiązać operatora do realizacji komunikacji na wskazanej przez siebie trasie przewozu na obszarze koncesyjnym stanowiącym przedmiot koncesji, nawet jeżeli trasa ta nie została zawarta w umowie koncesji, pod warunkiem, że dodatkowa praca przewozowa stanowić będzie nie więcej niż 5 % pracy przewozowej stanowiącej podstawę udzielenia koncesji, z uwzględnieniem upływu czasu w ciągu roku.
59. Organizator uprawniony jest do kontroli realizacji umowy koncesji oraz kierowania do operatora wniosków pokontrolnych, stosowania kar umownych oraz cofnięcia koncesji.

60. Do realizacji wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej, operator zobowiązany jest używać pojazdy sprawne technicznie, z aktualnymi badaniami technicznym potwierdzonymi przez uprawnioną stację kontroli pojazdów, w dobrym stanie estetycznym i czyste, bez widocznych oznak korozji i ubytków, wyposażonych w elementy informacji dla pasażera określone przez organizatora. Pojazdy winny być wyposażone w silniki spełniające normy emisji spalin na poziomie EURO 4.
61. W przypadku stwierdzenia wykorzystania w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej pojazdu nie posiadającego aktualnego badania technicznego potwierdzonego przez uprawnioną stację diagnostyczną, Organizator zachowuje zastosowania określonych w umowie koncesji kar umownych lub prawo cofnięcia koncesji w trybie natychmiastowym.
62. W realizacji wojewódzkich przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim na liniach komunikacyjnych o długości 40 i więcej kilometrów operator winien wykorzystywać wyłącznie pojazdy o ilości co najmniej 30 miejsc siedzących i wyposażone w klimatyzację.
- „63. Od 01.01.2019 r. operator w realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie podkarpackim winien wykorzystywać co najmniej 30% taboru wyposażonego w silniki o emisji spalin spełniających normę EURO 4.
64. Od 01.01.2025 r. operator w realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie podkarpackim winien wykorzystywać wyłącznie tabor spełniający normę emisji spalin EURO 6.”
65. Od 1.01.2020 r. operator w realizacji wojewódzkich przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim winien wykorzystywać wyłącznie tabor w jednolitym kolorze białym. *Organizator może czasowo jednak nie dłużej niż do 31.12.2024 r. dopuścić pojazdy w innym kolorze, jednak nie starsze niż 15 lat oraz pod warunkiem estetycznego stanu wizualnego pojazdu. Zasada ta nie dotyczy pojazdów zakupionych przez operatora po dniu wejścia w życie niniejszych zasad. W tym przypadku oznaczenie emblematami systemu identyfikacji wizualnej stosuje się na białym tle w kształcie prostokąta.*

66. Operator zobowiązany jest do oznakowania pojazdów wykorzystywanych do realizacji przewozów użyteczności publicznej w województwie podkarpackim wg zatwierdzonego systemu identyfikacji wizualnej. Organizator zapewni i udostępni nieodpłatnie wytyczne w tym zakresie.
67. Organizator do realizacji przewozów użyteczności publicznej zobowiązany jest do wykorzystywania wyłącznie pojazdów oznakowanych wg zasad oznakowania pojazdów.
68. Operator zobowiązany jest utrzymywać rezerwę taboru w ilości gwarantującej sprawne i niezakłócone funkcjonowanie przewozów użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej. Za optymalną uznaje się rezerwę w ilości min. 5% taboru wykorzystywanego do realizacji umowy koncesji.
69. Operator oraz przewoźnik mogą doraźnie odwołać wykonanie komunikacji z powodu klęski żywiołowej lub katastrofy powodującej niemożliwość wykonania komunikacji w czasie lub na trasie wynikających z zatwierdzonego rozkładu jazdy, ekstremalnie trudnych warunków podróży (gołoledź, śnieżyce, zasy), jeżeli warunki te mogłyby spowodować zagrożenie dla zdrowia lub życia pasażerów, lub znacznie wydłużyłyby albo mogłyby wydłużyć czas podróży, albo operator nie miałby możliwości dokończenia przewozu na zamierzonej trasie, pod warunkiem, że powiadomią organizatora o zamiarze odwołania kursu lub kursów oraz niezwłocznie podadzą tę informację do publicznej wiadomości, co najmniej na swoich stronach internetowych oraz na znajdujących się na trasie przewozu obiektach dworcowych. W tych przypadkach, jeżeli operator jest jednocześnie operatorem obiektów dworcowych zobowiązany jest do zapewnienia opieki nad pasażerami którzy zmuszeni zostali do przerywania podróży, ze względu na te warunki, oraz zabezpieczyć pasażerom możliwość kontynuowania podróży po ustąpieniu tych warunków, w sposób i w terminach z nimi uzgodnionych.

V. Informacja dla pasażerów

70. Operator zobowiązany jest do podawania informacji dla pasażera o realizowanej komunikacji w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej zarządcom

przystanków i obiektów dworcowych, w sposób, terminach i na zasadach określonych w przepisach prawa.

71. Operator zobowiązany jest posiadać swoją stronę internetową oraz podawać rozkłady jazdy realizowanej komunikacji w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej do publicznej wiadomości poprzez ich zamieszczenie na swojej stronie internetowej. Zamieszczenie informacji, o której mowa może mieć formę skanu zatwierdzonego rozkładu jazdy wraz z zaświadczeniem, lub wyszukiwarki komunikacji i połączeń. W przypadku korzystania z wyszukiwarki połączeń umieszczonej pod innym adresem internetowym niż strona operatora, operator zobowiązany jest na swojej stronie zamieścić link do wyszukiwarki i opisać go jako wyszukiwarka komunikacji i połączeń w wojewódzkich przewozach użyteczności publicznej realizowanych na terenie województwa podkarpackiego.
72. Operator zobowiązany jest oznakować pojazdy wykorzystywane do realizacji komunikacji użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w co najmniej dwie tablice kierunkowe (jedna z przodu pojazdu, jedna z boku pojazdu przy pierwszych drzwiach wejściowych), oznakowanych jako przewóz użyteczności publicznej, widoczne w dzień i w nocy z odległości co najmniej 20 metrów. W czasie od zmierzchu do świtu tablice kierunkowe winny być podświetlone i zapewniać dostateczną czytelność treści.
73. Koszty związane z podawaniem do publicznej wiadomości informacji o realizowanej komunikacji użyteczności publicznej przez operatora obciążają operatora.
74. Organizator podaje do publicznej wiadomości informację dla pasażera w postaci skanu zatwierdzonego rozkładu jazdy wraz z zaświadczeniem wydanym operatorowi na swojej stronie internetowej. Organizator może w informacji dla pasażera posługiwać się wyszukiwarką komunikacji i połączeń, w tym także połączeń kolejowych, a w przypadku gdy wyszukiwarka zamieszczona jest pod innym adresem niż strona organizatora, organizator na swojej stronie zamieści link i opisać go jako wyszukiwarka komunikacji i połączeń przewozów użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim.

75. Koszty związane z organizowaniem przez organizatora informacji dla pasażera, organizator ponosi samodzielnie.

VI. Regulamin przewozu

76. Organizator opracowuje regulamin przewozu osób w drogowych przewozach użyteczności publicznej – zwany dalej regulaminem przewozu, obowiązujący operatorów wykonujących przewozy użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego.
77. Zatwierdzony regulamin przewozu organizator udostępnia na swojej stronie internetowej, w miejscu gdzie zamieszcza informację dla pasażera, oraz w obiektach dworcowych na terenie wykonywanej komunikacji w wojewódzkich przewozach pasażerskich użyteczności publicznej.
78. Organizator opracowuje wyciąg z Regulamin przewozu.
79. Operator zobowiązany jest udostępnić w miejscu widocznym w każdym pojeździe wykorzystywanym do realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w komunikacji użyteczności publicznej w województwie podkarpackim wyciąg z Regulaminu przewozu.
80. Operator nie posiada uprawnień do jakichkolwiek zmian treści regulaminu przewozów, oraz wyciągu z Regulaminu przewozu.
81. Operator zobowiązany jest w przewozach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie, stosować się do Regulaminu przewozu opracowanego i zatwierdzonego przez organizatora. Regulamin opracowany przez operatora, w przewozach użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie, nie ma zastosowania.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Władysław Ortyl