

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 samorzady),
- 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 samorzady),
 - 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 odstąpieniu 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 włącznie 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 wnioszek 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 dotyczy 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 zaniedbań 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 PODKARPACKIE**”, 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 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.”*

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, jakkolwiek 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

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	Data	Nazwa instytucji lub linii i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwagi, nr rozdziału, strony lub treści	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
1	29.05.2015	Gmina Grodzisko Dolne 37-306 Grodzisko Dolne 125a	Franciszek Krajewski	franciszek.krajewski@grodziskodolne.pl	Załącznik F.4.1	Przeniesienie powiatu Leżajskiego do podregionu Rzeszowskiego	brak	Brak spójności z układem geograficznym i komunikacyjnym oraz obszarami koncesyjnymi
2	12.06.2015	Bożena Paluch, 35-301 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 użyteczności publicznej do poziomu 10 lat – do roku 2020	Unchodzenie 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	Ująć 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 Dróg	16/ 648 70 09 wew. 157	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego 7.3 Wariant III, strona nr 46, tabela 17	Tabela 17. Połączenia autobusowe do objęta siecią użyteczności 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 Szwedo oraz Pan Jan Sibiga	15 643-36-41, p.szwedo@staloowolski.pl, przewozy@staloowolski.pl	Informacja przedstawiona w dniu 15 czerwca 2015 r. w Rzeszowie na spotkaniu konsultacyjno-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 Szwedo oraz Pan Jan Sibiga	15 643-36-41, p.szwedo@staloowolski.pl, przewozy@staloowolski.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych 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 Szwedo oraz Pan Jan Sibiga	15 643-36-41, p.szwedo@staloowolski.pl, przewozy@staloowolski.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie Podkarpackim	Zmniejszenie wymogów w zakresie m. in. wymagań stawianych dla taboru autobusowego operatora (norma emisji spalin EURO VI)	Przesunięcie obowiązywania 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	Nazwa instytucji lub linii i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treści	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
6.01	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks -rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach 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 przewozach 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 wprowadzi unika szeregu obowiązków związanych z organizacją przewozów ale pozostawia się możliwości kształtowania cen biletów co jest szczególnie istotne dla pasażerów. Natomiast z punktu widzenia operatora rozwiązanie „kosmicznie” 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 przewoźnikiem 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 stołeczek województwa z miastami powiatowymi, będą to kwoty bardzo skromne. Na wyznaczonym obszarze koncesyjnym operator nie ma żadnych prawnych instrumentów ochronnych. Nie ma prawa wyłączenia na obsługę pasażerów na tej linii. Przewozy komercyjne będą wykonywane na podstawie „potwierdzenia zgłoszenia przewozu” bez żadnych ograniczeń - busami i innym taborem którego nie stawia się wymagań jak w przewozach 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 komercja nie będzie wykonywać przewozów a operator przewozić będzie powietrze, bo załozona ilość kilometrów trzeba wykonać. Zupełną niewiadomą jest potencjalna ilość pasażerów jaka w pz. może być
6.02	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks -rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt. 9,10	Wymóg posiadania autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych przesuwać na czas nie wcześniejszy niż 2020 r. i wprowadzać go etapami do 2030 r.	Wprowadzić zapis jak w treści wniosku.	Województwa Podkarpackiego” nie został poprzedzony analizą popytu na usługi transportowe. Nikt nie zadał sobie trudu żeby sprawdzić na jakich liniach komunikacyjnych pasażerowie korzystają z komunikacji publicznej. Bez tej wiedzy jak można przyszykować ofertę? Organizator w tym przypadku proponuje sprzedać inflanty z pełnym ryzykiem przewoźnika
6.03	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks -rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt. 18	Pierwszy okres na jaki zostanie wyłoniony operator powinien być wydłużony do 10 lat.	brak	Ustalenie trzyletniego pierwszego okresu koncesyjnego jest za krótkie. Spłnienie wielu wymogów jak standardy autobusów, ich wyposażenie, jednolite barwy i oznakowanie itd. wymaga od potencjalnego przewoźnika poniesienia w krótkim okresie ogromnych nakładów finansowych. Czy stac będzie jakiegokolwiek przewoźnika na podjęcie ogromnego ryzyka finansowego (inwestycje) mając zagwarantowany tak krótki okres kontraktowy. Mając na uwadze kiepską kondycję finansową firm przewozowych przy krótkich terminach kontraktu na zakup lub leasing autobusów nie znajduje się środków finansowych w postaci kredytu lub leasingu. Dla krótkich terminów inwestycyjnych koszty obsługi kredytu czy leasingu będą nie do udźwignięcia. Dla instytucji finansowych firmy transportowe to klient wysokiego ryzyka.
6.04	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks -rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich 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.	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. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach koncesyjnych graniczne wymagania zadań przewozowych które zapewniłyby podstawowe potrzeby przewozowe 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 ulg przewozowych.	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 szybkogo 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 publicznym transporcie zbiorowym. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach koncesyjnych graniczne wymagania zadań przewozowych które zapewniłyby podstawowe potrzeby przewozowe 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 ulg przewozowych. Wymagadzenie operatora za wykonanie tych usług powinno obok referencji i oceny potencjału technicznego – finansowego być kryterium wyboru.

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
6.05	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 6	Przebieg linii komunikacyjnych powinien określać organizator	W pkt 6 skreślić 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	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 40 i 41	Określenie przystanków i uzgodnienie zasad korzystania z nich powinno należeć do zadań organizatora	Skreślić 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 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 uznaby za zgodne z zasadami organizacji przewozów o czym mowa w pkt 40 i nie mogłyby być zatwierdzone 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.
6.07	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks .rzeszow.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 wspólnych z przebiegiem linii kolejowych	Skreślić pkt. 12	Zapisy ograniczające możliwość wykonywania komunikacji autobusowej stanowią naruszenie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Komunikacja autobusowa z Rzeszowa do powiatów: łancuckiego, kolbuszowskiego, tarnobrzęskiego, dębickiego, ropczycko – sędziszowskiego, strzyżowskiego, jasielskiego, krośnieńskiego, bieszczadzkiego, sanockiego, brzozowskiego, przemyskiego, przeworskiego, jarosławskiego, mieleckiego, stalowowlowskiego, 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 zagestnienie 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.
6.08	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 13	Skreślić punkt sprzeczny z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	Skreślić pkt. 13	Ustawa 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 przewozu jeżeli w drodze decyzji administracyjnej cofnięte zostało temu przedsiębiorcy potwierdzenie zgłoszenia przewozu. Oznacza to, iż każdy przewoźnik któremu dotycząca nie cofnięto 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 przewozu zgodnie ze zgłoszeniem o zamiarze wykonywania przewozu”
6.09	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Rozkłady jazdy pkt 39	Skreślić ten zapis	Skreślić pkt 39	Pozostawienie pkt 12 i 13 pozbawia większości mieszkańców województwa możliwości korzystania z komunikacji publicznej stawiając w sytuacji wyjątkowo uprzywilejowany przewoźny kolegowo. Ponadto przewoźnicy wykonujący komunikację na zasadach komercyjnych będą w dużo lepszej sytuacji w stosunku do operatorów publicznego transportu zbiorowego
6.10	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A. Z/S Chmielnik 50 adres koresp. 35- 959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szeliga, Robert Solek Zarząd PKS	Tel. 17 86 36 219 ; sekretariat@pks .rzeszow.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach 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	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	Data	Nazwa instytucji lub linii i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga; nr rozdziału, strony lub treści	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
6.11	19-cze-15	PKS w Rzeszowie S.A./ZS Chmielnik S.A. 50 adres koresp. 35-959 Rzeszów Al. Wyzwolenia 6	Wiesław Szbeliga, Robert Sołek Zarząd PKS Wyzwolenia 6	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.	Zmienie zapisy w pkt. 58 na wnioskowane normy.	Przewoźnicy na Podkarpaciu nie dysponują i od 2017 r nie będą w stanie dysponować wyłącznie autobusami wyposażonymi w silniki spełniającymi normy emisji spalin EURO4. A już warunkiem z „kosmosem” jest wymóg EURO6. Cel szczytny jeśli chodzi o ekologię, ale nieralny 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 stac będzie jakiegos 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 rozszerzyć o linie obecnie istniejące dla których Marszałek wydal 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 – KILNO – KURYLÓWKA – LEZAJSK, PRZEWORSKI – TRYNÓCZA – DĘBNO – LEZAJSK, ŁAŃCUT – BIALOBRZEGI – BUDY ŁAŃCUCKIE – GRODZIJSKO DOLNE - LEZAJSK	Załącznik nr 1 do zestawienia
8	19 czerwca 2015 r.	Ogólnopolski Związek Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28 38-400 Krosno	Andrzej Bogdanowicz Krzysztof Smerceki 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 Zasadny organizacji Rynku Przewozów 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 takim mowa w projekcie zasad organizacji rynku przewozów brak
9.01	22.06.2015 r.	Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28 38-400 Krosno	Krzysztof Smerceki 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, brzozowski, strzyżowski, rzeszowski, m. Rzeszów, m. Krosno, natomiast w odrębnych obszarze koncesyjnym pod lit. d znalazły się powiaty: jasielski, 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 Jasłem), 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 przedstawnionego problemu
9.02	22.06.2015 r.	Gmina Miasto Krosno ul. Lwowska 28 38-400 Krosno	Krzysztof Smerceki 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.”	brak	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 Smerceki 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.”	brak	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	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlo s@pks-jaroslaw.pl	Tel. 696 751 923 / arkadiusz.pawlo s@pks-jaroslaw.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych 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	Data	Nazwa instytucji, lub inna nazwa i adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
10.02	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 9, 10, 11	Wymóg posiadania autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych przesunąć w czasie i wprowadzić etapami. Może wprowadzić w następnym okresie koncesyjnym ?	brak	W komunikacji międzydzielnicowej przewoźnicy nie dysponują aktualnie autobusami przystosowanymi do przewozów osób niepełnosprawnych. Konieczny jest zakup nowych autobusów co wiąże się z wysokimi nakładami finansowymi, które będą musiały być przerzucone na pasażera.
10.03	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 12, 39	Zrezygnować z ograniczeń czasowych, które dotyczą wykonywania komunikacji autobusowej na liniach współbieżnych 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: lancuckiego, przemyskiego, jarosławskiego, lubaczowskiego, rzeszowskiego a także wszystkich gmin i miejscowości znajdujących się w tych powiatach wykonywana jest z przebiegiem współbieżnym z przebiegiem linii kolejowych. Oznacza to, że praktycznie nie będzie mogła być wykonywana publiczna komunikacja autobusowa. Np. w kierunku powiatu przeworskiego jest takie zażyczenie kursów pociągów, że komunikacja autobusowa mogłaby być wykonywana wyłącznie w godzinach południowych, późnowieczornych i nocnych. Zdecydowana większość mieszkańców tego powiatu (innych również) byłaby pozbawiona możliwości korzystania z komunikacji publicznej.
10.04	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 18	Wydłużenie 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	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. 19, Nabor 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 koncesji 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 przywilejem z którego miałyby korzystać Operator to prawo do rekompensaty z tytułu utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych i ulg organizatora. Biorąc pod uwagę, że Organizator przewiduje połączenia transportem publicznym tylko stółce 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 przewoźni” bez żadnych ograniczeń - busami i innymi taborem któremu nie stawia się wymagań jak w przewozach publicznych (bez malowania na kolor biały, bez klimatyzacji, bez EURO4 i EURO6, bez konieczności przewożenia osób niepełnosprawnych, bez wymogu standardu informacji dla pasażera, bez ingerencji przez organizatora w rozkład jazdy, bez zachowania odstępu czasowego od pociągów itd.) Poza godzinami szczytu komercja nie będzie wykonywać przewozów a operator przewoźnik będzie powierze, bo założoną ilość kilometrów trzeba wykonać. Zupelną niewiadomą jest potencjalna ilość pasażerów jaka w PTZ może być oczekiwana na danej linii.
10.06	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. 25	Kryterium wyboru oferty wg największej zadeklarowanej ceny przewoźowej – roczny przebieg autobusów 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 granicze wymagania zadań przewoźowych które zapewniłyby podstawowe potrzeby przewoźowe 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 ulg przewoźowych. Wymagrodzenie operatora za wykonanie tych usług powinno obok referencji i ocen potencjalnie technicznych – finansowo być skreślone.
10.07	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 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	W planie transportowym nie zdefiniowano pojęcia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Nie określono gdzie one będą się znajdować

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub innej nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon (e-mail)	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
10.08	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 województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 40, 41	Określenie przystanków i uzgodnienie zasad korzystania z nich powinno należeć do zadań organizatora	Streszczenie pkt 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 uzgodnienia 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 mogłyby być zatwierdzone 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	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 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 finansowa, 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 do 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	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 województwie podkarpackim pkt 60	W przypadku utrzymania normy E-4 umożliwić wykonywanie komunikacji autobusami o pojemności 28 msc	brak	W okresie obowiązywania normy Euro 4 i wyżej krajowi producenci autobusów, wywarzali autobusy turystyczne z 28 miejscami siedzącymi.
11.01	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyslu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 106	Adam Olszak	607 047 726; info@pks-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych 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 usług ustawowych w przewozach 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 wprawdzie unika szeregu obowiązków związanych z organizacją przewozów ale pozbawia się możliwości kształtowania cen biletów co jest szczególnie istotne dla pasażerów. Natomiast z punktu widzenia operatora rozwiązanie „kosmicznie” niebezpieczne - całe ryzyko zostaje zrzucone na niego Organizator stawia bardzo duże wymagania w każdym aspekcie w zamian nie oferuje żadnych gwarancji po stronie przewoźnika. 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 przywilejem z którego miałby korzystać Operator to prawo do rekompensaty z tytułu utraconych przychodów z tytułu stosowania usług 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 „potwierzenia zgłoszenia przewozu” bez żadnych ograniczeń - busami i innymi taborami którego nie stawia się wymagań jak w przewozach 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 godzinami szczytu komercyjnie nie będzie wykonywać przewozów a operator przewozić będzie powietrze, bo założoną ilość kilometrów trzeba wykonać. Zupełną niewiadomą jest potencjalna ilość pasażerów jaka w piz. może być przewieziona na danej linii. Uchwalony w roku 2014 „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” nie został poprzedzony analizą popytu na usługi transportowe. Nikt nie zadał sobie trudu żeby sprawdzić na jakich liniach komunikacyjnych pasażerowie korzystają z komunikacji publicznej! Bez tej wiedzy jak można przygotować ofertę!

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji lub linii i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga; nr rozdziału, strony lub treści	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
11.02	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemysłu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 107	Adam Olszak	608 047 726; info@pks-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 9,10	Wymóg posiadania autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych przesunąć na czas nie wcześniejszy niż 2020 r. i wprowadzić go etapami do 2030 r.	Wprowadzić zapis jak w treści wniosku.	W komunikacji międzymiastowej przewoźnicy nie dysponują aktualnie autobusami przystosowanymi do przewozów osób niepełnosprawnych. Co więcej, takie autobusy nie są dostępne w sprzedaży, gdyż dotychczas rynek nie stał takich wymogów. Przeróbki autobusów międzymiastowych aby przystosować ich do przewozów osób niepełnosprawnych ze względów technicznych i formalno prawnych są niedopuszczalne (konieczna ingerencja w strukturę autobusu a także brak homologacji). W rachubę wchodzi tylko zainwestowanie autobusów nowych których produkcję przemysł może uruchomić po uzyskaniu świadectw homologacji. Trzeba tu uwzględnić aspekt czasu i ekonomii. Na rynku nie pojawiają się tak szybko takie autobusy.
11.03	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemysłu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 108	Adam Olszak	609 047 726; info@pks-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 18	Pierwszy okres na jaki zostanie wyłoniony operator powinien być wydłużony do 10 lat.	brak	Ustalenie trzyletniego pierwszego okresu koncesyjnego jest za krótkie. Spełnienie wielu wymogów jak standardy autobusów, ich wyposażenie, jednolite barwy i oznakowanie itd. wymaga od potencjalnego przewoźnika poniesienia w krótkim okresie ogromnych nakładów finansowych. Czy stać będzie jakiegokolwiek przewoźnika na podjęcie ogromnego ryzyka finansowego (inwestycje) mając zagwarantowany tak krótki okres kontraktowy. Mając na uwadze kiepską kondycję finansową firm przewozowych przy krótkich terminach kontraktu na zakup lub leasing autobusów nie znajduje się środków finansowych w postaci kredytu lub leasingu. Dla krótkich terminów inwestycyjnych koszty obsługi kredytu czy leasingu będą nie do udźwignięcia. Dla instytucji finansowych firmy transportowe to klient wysokiego ryzyka.
11.04	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemysłu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 109	Adam Olszak	610 047 726; info@pks-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich 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	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. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach koncesyjnych graniczne wymagania zadań przewozowych które zapewniłbyby podstawowe potrzeby przewozowe 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 ulg przewozowych.	Jezeli wybór operatora będzie się odbywał w trybie ustawy o koncepcie na roboty budowlane lub usługi, to operator który zaoferuje największą pracę przewozową w danym obszarze będzie miał największą szansę szybkiego ogłoszenia umowy. 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 przewozowych które zapewniłbyby podstawowe potrzeby przewozowe 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 ulg przewozowych. Wynagrodzenie operatora za wykonanie tych usług powinno obok referencji i oceny potencjału technicznego – finansowego być kryterium wyboru.
11.05	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemysłu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 110	Adam Olszak	611 047 726; info@pks-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 6	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
11.06	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemysłu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 111	Adam Olszak	612 047 726; info@pks-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 40 i 41	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 na 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 uznałby 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.
11.07	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemysłu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 112	Adam Olszak	613 047 726; info@pks-przemysl.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 wspólnie z przebiegiem linii kolejowych	Skrócić pkt. 12	Zapisy ograniczające możliwość wykonywania komunikacji autobusowej stanowią naruszenie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Komunikacja autobusowa z Rzeszowa do powiatów: lańcuckiego, kolbuszowskiego, tarnobrzeskiego, debickiego, ropczycko – sędziszowskiego, strzyżowskiego, jasielskiego, krośnieńskiego, bieszczadzkiego, sanockiego, brzozowskiego, przemyskiego przeworskiego, jarosławskiego, mieleckiego, stalowowolskiego, 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 popołudniowych i późnowieczornych i nocnych. Zdecydowana większość mieszkańców tego powiatu (innych również) byłaby pozbawiona możliwości korzystania z komunikacji publicznej

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
11.08	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyslu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 113	Adam Olszak	614 047 726, info@pkps-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 13	Skreslić ten zapis	Skreslić pkt. 13	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie daje Marszałkowi ani Zdrzemu 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 przewozu jezeli w drodze decyzji administracyjnej cofnięte zostało temu przedsiębiorcy potwierdzenie zgłoszenia przewozu. Oznacza to, iż każdy przewoźnik któremu dotychczas nie cofnięto potwierdzenia zgłoszenia lub rozpoczętyj działalności 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 przewozu zgodnie ze zgłoszeniem o zamiarze wykonywania przewozu” Pozostawienie pkt 12 i 13 pozbawia większości mieszkańców województwa możliwości korzystania z komunikacji publicznej stawiącej w sytuacji wyjątkowo uprzywilejowany przewozy kolejowe. Ponadto przewoźnicy wykonujący komunikację na zasadach komercyjnych będą w duzo lepszej sytuacji w stosunku do operatorów publicznego transportu zbiorowego.
11.09	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyslu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 114	Adam Olszak	615 047 726, info@pkps-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Rozkłady jazdy pkt 39	Skreslić ten zapis	Skreslić pkt. 39	Uzasadnienie tego wniosku zawarto w uzasadnieniu do pkt 12 i 13. Ponadto po skresleniu pkt 12 i 13 zapis ten będzie bezprzedmiotowy.
11.10	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyslu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 115	Adam Olszak	616 047 726, info@pkps-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 26	Skreslić wnanek komunikowania autobusowej komunikacji publicznej z kursami pociągów regionalnych i dalekobieżnych na najbliższym zintegrowanym węzle przesiadkowym	Skreslić pkt. 26	Realizacja postulatów zawartego w tym punkcie oznacza powrót do modelu komunikacji publicznej realizowanego w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Ponadto ani w planie transportowym ani w innym dokumencie nie zdefiniowano pojęcia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Nie określono gdzie one będą się znajdować.
11.11	22.06.2015 r.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyslu 37-700 Przemysł, ul. Dworskiego 116	Adam Olszak	617 047 726, info@pkps-przemysl.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich 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 „kosmosem” jest wymóg EURO6. Ciel 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 jakiegos przewoźnika na poczynienie tak wielkich zakupów a po drugie 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 iw tej sytuacji wysokie.
12.01	22 czerwca 2015 roku	Sekcja Międzyregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6	Jacek Kucza, Zbigniew Opon	1. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbnigniew-opon@wp.pl	„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego” - str. 41, tab. 16	Niewystarczająca minimalna ilość połączeń autobusowych ze stolicą województwa	Ustalenie ilości potrzebnych połączeń musi zostać poprzedzone rzetelnymi analizami rynku przewozowego.	Zaproponowane przez Marszałka ilości połączeń, w wielu przypadkach zamiast ograniczyć wykluczenie społeczne mieszkańców województwa – niestety pogłębi je, ponieważ linie koczują bieg w stolicy powiatu, który nie posiada (nie musi posiadać) własnego planu transport.
12.02	23 czerwca 2015 roku	Sekcja Międzyregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 7	Jacek Kucza, Zbigniew Opon	1. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbnigniew-opon@wp.pl	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. str. 43, mapa 8	Uzupelnic sieć połączeń	Połączenie autobusowe: (obszar południowo-zachodni) Rzeszów-Krosno-Rzeszów przez Strzyżów	To połączenie jest bardzo potrzebne ze względu na uwarunkowania historyczne i gęstość zaludnienia na tym kierunku.
12.03	24 czerwca 2015 roku	Sekcja Międzyregionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 8	Jacek Kucza, Zbigniew Opon	1. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbnigniew-opon@wp.pl	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	Ujednolicenie wymogów dla wszystkich przewoźników wykonujących przewóz osób na współbieżnych liniach komunikacyjnych.	brak	Ujednolicenie standardów jest bezwzględnie konieczne, gdyż w innym przypadku wykonywanie przewozu osób w ramach publicznego transportu będzie na wstepie nieopłacalne, gdyż obecnie średni wiek autobusu wg. Planu zrównoważonego rozwoju mieści się w przedziale 21-30 lat. (str. 50 PZPTZ) czyli autobusy te są „amortyzowane” a publiczny przewoźnik z nowymi autobusami nie będzie w stanie konkuruwać cenowo, gdyż sam koszt amortyzacji nowego autobusu niejednokrotnie przewyższy wartość autobusu konkurencyjnego przewoźnika

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
12.04	25 czerwca 2015 roku	Sekcja Młodych Regionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 9	Jacek Kucza, Zbigniew Opoń	I. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew-opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str.2, ppkt.11,12, str.3, ppkt.13.	Zmiana wymogów dla komunikacji współbieżnej oraz złagodzenie 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 kursami pociąga a autobus spowoduje bezzasadność prowadzenia komunikacji autobusowej w trybie publicznym, gdyż pozabawi możliwości 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 racjonalny naruszają warunki konkurencji poprzez oczywiste uprzywilejowanie przewoźników szynowych.
12.05	26 czerwca 2015 roku	Sekcja Młodych Regionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 10	Jacek Kucza, Zbigniew Opoń	I. 691221680 / mj-kuca@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. Nie wolno narzać mieszkańcom naszego regionu na niepewność i niski poziom usług transportowych.
12.06	27 czerwca 2015 roku	Sekcja Młodych Regionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 11	Jacek Kucza, Zbigniew Opoń	I. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew-opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str.4, pkt.25	Dokonać zmiany w treści zdania	Zamiast: „...wyrażając roczny przebieg...” zapisać: „ w roku”	To samo, ale znaczenie prościej.
12.07	28 czerwca 2015 roku	Sekcja Młodych Regionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 12	Jacek Kucza, Zbigniew Opoń	I. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew-opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str.7, pkt.46, str.10, pkt.59.	Ussystematyzować 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 Młodych Regionalna Pracowników PKS NSZZ „Solidarność” Woj. Podkarpackiego 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 12	Jacek Kucza, Zbigniew Opoń	I. 691221680 / mj-kuca@o2.pl, 2. 720321404 / zbigniew-opon@wp.pl	Zasady organizacji rynku przewozów str.10, ppkt.60,61,62.	Zmiana wymogów oraz parametrów technicznych tabloru	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.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADLEM 1, 37-300 LEŻAJSKO	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. handlu	17 24 20 138 / pks@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 pod uwagę z obecnymi przewozami, 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, gdyby należało to wykonywać w ciągu całej doby.
13.02a	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADLEM 1, 37-300 LEŻAJSKO	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. handlu	18 24 20 138 / pks@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 przewoźni pasażerów z ościennych miejscowości, którzy nigdy nie korzystali i nie będą korzystać z usług kolei, stąd też ograniczenia czasowe są tu zupełnie zbędne.

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
13.02b	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. ZIELNICKI – NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadłu	19 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 13	Skreślić punkty sprzeczne z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	Skreślić pkt 13	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie daje Marszałkowi ani Zdzienemu 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 przewozu jezeli w drodze decyzji administracyjnej cofnięte zostało temu przedsiębiorcy potwierdzenie zgłoszenia przewozu. Oznacza to, iż każdy przewoźnik któremu dotychczas nie cofnięto 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 przewozu zgodnie ze zgłoszeniem o zamiarze wykonywania przewozu” Pozostawienie pkt 12 i 13 pozbawia większości mieszkańców województwa możliwości korzystania z komunikacji publicznej stawiając w sytuacji wyjątkowo uprzywilejowanej przewoźny kolejowe. Ponadto przewoźnicy wykonujący komunikację na zasadach komercyjnych będą w dużo lepszej sytuacji w stosunku do operatorów publicznego transportu zbiorowego
13.03	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. ZIELNICKI – NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadłu	20 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim Zasady ogólne pkt 15	Na terenie województwa podkarpackiego tworzy się pięć obszarów koncesyjnych, z których obszar: a) pierwszy obejmuje powiaty: stalowowolski, mizański, leżajski, łancki, rzeszowski, 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 przewozu osób, teren ten jest zabezpieczony odpowiednio do istniejących potrzeb. Biorąc pod uwagę 1 operatora na całość, mogą wystąpić zakłócenia szczególnie w porannych szczytach przewozowych, gdzie czas dowozu jest ograniczony do najdłuższej 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 SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. ZIELNICKI – NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadłu	22 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.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	Tego typu ograniczenie podziałem administracyjnym powinno być zniszczone	Przez wiele lat komunikacja masowa obsługiwała potrzeby, które ściśle wiązały się z natężeniem potoków pasażerskich w określonych kierunkach do określonych miejscowości, które to niekiedy związane były z podziałem administracyjnym danego terenu.
13.05a	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. ZIELNICKI – NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadłu	23 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.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.	Znaczące wydłużenie okresu koncesyjnego	Jeżeli plan transportowy jest czymś 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 SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. ZIELNICKI – NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadłu	24 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.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.	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. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach koncesyjnych granicze wymagania podstawowe (zapewniłoby podstawowe potrzeby przewozowe dla ludności z miejscowości zlokalizowanych przy danych liniach. Równocześnie zapewniając dostęp do publicznej w której pasażer będzie miał zagwarantowane prawo do skorzystania z przysługujących mu ulg przewozowych.	Jeżeli wybór operatora będzie się odbywał w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, to operator który zaoferuje 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 publicznym transporcie zbiorowym. Organizator powinien określić dla każdej linii w poszczególnych obszarach koncesyjnych granicze wymagania zadań przewozowych które zapewniłoby podstawowe potrzeby przewozowe 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 ulg przewozowych. Wynagrodzenie operatora za wykonanie tych usług powinno obok referencji i oceny potencjału technicznego – finansowego być, kryterium wyboru

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub inicj i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
13.05c	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEŻAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadlu	25 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych 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 przewozach 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 szereg obowiązków związanych z organizacją przewozów ale pozostawia się możliwość kształtowania cen biletów co jest szczególnie istotne dla pasażerów. Natomiast z punktu widzenia operatora rozwiązanie „kosmicznie” 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 przywilejem z którego miałby 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 przewoźni” bez żadnych ograniczeń – busami i innym taborem któremu nie stawia się wymagań jak w przewozach 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 godzinami szczytu komercja nie będzie wykonywać przewozów a operator przewozić będzie powietrze, bo założoną ilość pasażerów jaka w prz. może być. Zupełną niewiadomą jest potencjalna ilość pasażerów jaka w prz. może być przewidziona 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 zadał sobie trudu żeby sprawdzić na jakich liniach komunikacyjnych pasażerowie korzystają z komunikacji publicznej. Bez tej wiedzy jak można przygotować ofertę? Organizator w tym przypadku proponuje sprzedać Inflanty z pełnym ryzykiem przewoźnika.
13.06	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ Zarządu,	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu,	26 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim	Skreślić ten zapis	Tego typu rozwiązanie nie ma racji bytu	Rozkład jazdy służby mieszkańcom na co dzień, gdyż mają stałe godziny pracy i nauki, stąd też negocjacja jest bezcelowa. Osób korzystających z autobusów nie można na siłę uszczelniać połączeniami kolejowymi, bo kolejowy rozkład jazdy nie jest dla nich wyznacznikiem.
13.07	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEŻAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadlu	27 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 43	Operator zobowiązany jest dostosować wszystkie pojazdy wykorzystywane do realizacji kursów użyteczności publicznej do a. ujednoliconego oznakowania wg zatwierdzonego systemu identyfik. Wizualnej, b. standardów informacji dla pasażera c. standardów stanu i wyposażenia pojazdów zatwierdzonych przez organizatora	Ujednolicenie na dany obszar koncesyjny tak – ale nie na całe województwo.	Wg dołączonych doświadczeń każda z firm, jakie pracują na rynku przewozów pasażerskich oznaczona jest własnym logiem, które w jednoznaczny sposób informuje do kogo należy dany pojazd i zatrudniony w nim kierowca. Sądymy, że ujednolicenie oznakowania stosowane w całym województwie byłoby przyznaniem wielu pomysłów pod adresem firmy, która wykonuje przewozy to na danym obszarze koncesyjnym i niekoniecznie jest zainteresowana uwagami na nie swój temat.
13.08	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEŻAJSKU UL. NAD STOJADŁEM 1, 37-300 LEŻAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zieliński – Dyrektor ds. hadlu	28 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 58	Do realizacji wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej, operator zobowiązany jest używać pojazdy sprawne technicznie, z aktualnymi badaniami technicznymi potwierdzonymi przez uprawnioną stację kontroli pojazdów. Pojazdy winny być wyposażone w silniki spełniające normy spalania na poziomie EURO 4	Na pierwszy rzut należy wziąć pod uwagę pojazdy z silnikiem Euro 3, które wiekowo nie są stare i mogą służyć jeszcze ok. 10 lat – co jest dobrym okresem do sukcesywnej wymiany starszego taboru na nowy	Zrozumiałe jest, że musimy dbać o czystość środowiska, ale nagła gwałtowna wymiana taboru do poziomu Euro 4 jest nieracjonalna ze względu na ogromne koszty, które nie każda firma jest w stanie wziąć na siebie, stąd też propozycja wprowadzenia tego obowiązku od 01.01.2017 r. należy przesunąć na dzień 01.01.2025 r. Podobnie dotyczyło by to punktu 61 i 62 bo na dzień dzisiejszy w autobusach międzymiastowych nie stosuje się silników Euro 6.

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub inicj i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
13.09	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. NAD STOJADLEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zielnicki – Dyrektor ds. hadlu	29 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 59	W przypadku stwierdzenia wykorzystania w wojewódzkich przewozach publicznej pojazdu nie posiadającym	brak	brak
13.10	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. NAD STOJADLEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zielnicki – Dyrektor ds. hadlu	30 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 58, 60, 61, 62	W pierwszym postępowaniu za dopuszczalną normę uznać autobusy spełniające normę EURO 3	Zmienić zapisy określające dopuszczalne normy.	W chwili obecnej podkarpacki przewoźnicy w bardzo małym procencie dysponują autobusami z silnikami EURO 4, więc wymóg mówiący o spełnieniu norm EURO 6 jest wzięty z „księżyca”. Chwali się dbałość o środowisko ale wysuwanie żądań nierealnych do spełnienia mija się z celem. Po pierwsze dostęp do autobusów z silnikami EURO 6 będzie ograniczona (sprawy homologacyjne producentów) w związku z tym koszt zakupu tego typu autobusu będzie wysoki.
13.11 do 13.13	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. NAD STOJADLEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zielnicki – Dyrektor ds. hadlu	31 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Brak	Brak	Brak	brak
13.14	22.06.2015 r.	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ SP. Z O.O. W LEZAJSKU UL. NAD STOJADLEM 1, 37-300 LEZAJSK	Janusz Szklanny – Prezes Zarządu, Mariusz Zielnicki – Dyrektor ds. hadlu	32 24 20 138 / pks@pks.lezajsk.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt 63	Od 01.01.2020 r. operator w realizacji wojewódzkich przewozach pas. w woj. podkarpackim winien wykorzystywać wyłącznie tabor w jednolitym kolorze białym.	Kolor biały tak ale nie od razu.	Kolorystyka pojazdów podobnie jak i autobusy do przewozu osób niepełnosprawnych oraz jednostki napędowe pow. EURO 4 należy wymienić na bieżąco ale przez dłuższy czas bo wiąże się to z kolejnym poniesieniem dużych kosztów.
14.01	22.06.2015 r.	PKS Jasto SA 38-200 Jasto ul. Przemysłowa 6	Wojciech Czyż	604 232 860 wczyz@pksjasto.com.pl	IV. Wykonywanie przewozów użyteczności publicznej pkt. 58, 61, 62	Zaproponowane normy emisji spalin stanowią zaporoowe warunki dla większości potencjalnych koncesjonariuszy	Udzielając koncesji na pierwszy okres nie określać nory emisji spalin	Nowy system komunikacyjny stanowi wielką finansową niewiadomą. Przy zaproponowanych parametrach realizacja koncesji wymaga zakupu nowego taboru co jest bardzo ryzykowne ekonomicznie
14.02	22.06.2015 r.	PKS Jasto SA 38-200 Jasto ul. Przemysłowa 7	Wojciech Czyż	605 232 860 wczyz@pksjasto.com.pl	I. Zasady ogólne pkt. 18	Trzyletni okres koncesji jest zbyt krótki	Dodać, „... z możliwością przedłużenia do 6 lat”	Realizacja koncesji wymaga inwestycji które powinno się normalnie zamortyzować.
14.03	22.06.2015 r.	PKS Jasto SA 38-200 Jasto ul. Przemysłowa 8	Wojciech Czyż	606 232 860 wczyz@pksjasto.com.pl	I. Zasady ogólne pkt. 19	Brak zabezpieczenia „rozsądnego zysku” dla operatora poprzez zapewnienie wypłaty rekompensaty tylko do wysokości utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych i to tylko w przypadku poniesienia straty.	Wprowadzenie zapisów gwarantujących operatorowi zbilansowaną realizację koncesji oraz comiesięczną wypłatę ewentualnej rekompensaty.	Na zaproponowanych zasadach tylko operator ponosi całkowite ryzyko ekonomiczne związane z realizacją koncesji.
14.04	22.06.2015 r.	PKS Jasto SA 38-200 Jasto ul. Przemysłowa 9	Wojciech Czyż	607 232 860 wczyz@pksjasto.com.pl	I. Zasady ogólne pkt. 12	Dystansowanie czasowe zdecydowanie podnosi ryzyko ekonomiczne realizowanej koncesji	Rezygnacja z dystansowania czasowego różnych rodzajów przewozów	Przyjęte w opracowaniu zasady dystansowania czasowego odjazdów przewozów drogowych od przewozów kolejowych jest przejawem dyskryminacji oraz faworyzowania operatora kolejowego względem operatora drogowego. Takie dystansowanie odjazdów dyskryminujące jest również dla pasażerów ponieważ korzystający z przewozów kolejowych będą mieli lepiej dostosowane godziny odjazdów, a przecież pociągi nie będą wszędzie jeździć. Ponadto regulowanie kolejności odjazdów na danych trasach jest działaniem bezprawnym organizatora ponieważ jedyny przewidziany w rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 sposób ochrony interesów organizatora i operatora jest prawo wyłączności z którego, jak wiemy polski Ustawodawca zrezygnował.
14.05	22.06.2015 r.	PKS Jasto SA 38-200 Jasto ul. Przemysłowa 10	Wojciech Czyż	608 232 860 wczyz@pksjasto.com.pl	I. Zasady ogólne pkt. 12	Nieprecyzyjne określenie: „o przebiegu wspólniczy z przebiegiem linii kolejowej”;	Doprecyzowanie określenia lub rezygnacja z całego zapisu.	Enigmatyczne zapisy mogą być przedmiotem sporów w przyszłości.
14.06	22.06.2015 r.	PKS Jasto SA 38-200 Jasto ul. Przemysłowa 11	Wojciech Czyż	609 232 860 wczyz@pksjasto.com.pl	II. Nabor operatora pkt. 29	Zmienić sposób wyłonienia operatora	Operatora wybierać w trybie przetargu na określoną stawkę za wozokilometr	Taki tryb pozwoli operatorowi na wstępie zbilansować działalność.

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga; nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
15.01	16.06.2015	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych 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 miałby 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	16.06.2016	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto@arrivabus.pl	ZOR – pkt. 9 i 10 i 11	Spełnienie tego warunku oznacza inwestycje w środki transportu. Wnioskujemy 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 wymogu w czasie np. na rok 2020, połączona ze zmianą sposobu trybu wyboru operatora (przetarg w trybie ustawy prawo zamówień publicznych a nie koncepcja na usługi) i finansowania usług przez organizatora (odzyskanie całości poniesionych kosztów + rozszady zysk)	Załącznik nr 2 do zestawienia
15.03	16.06.2017	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata 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 kosztem komunikacji autobusowej (warunki 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, przetraca całe ryzyko przychodów na operatora i jeszcze dodatkowo wprowadza ograniczenia w konkurencji w 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 negocjacji warunków umowy na świadczenie usług. Może się okazać, że konieczność zmiany rozkładu jazdy, wynikająca z dostosowania się do rozkładu jazdy kolejki będzie mieć bardzo istotny wpływ na poziom przychodów. Operator będzie zmuszony do zmiany warunków, na których opierał się składając ofertę, bez prawa do renegotjowania warunków umowy (finansowych oraz zakresu przedmiotowego). Pkt 39 ZOR w takim przypadku przewiduje uprawnienia tylko dla organizatora, który wzywa operatora do negocjacji warunków (słowo „wzywa” 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 kolejki.
15.04	16.06.2018	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata 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 przewoźnika, z których nie wynika prawo do narzucania tego typu ograniczeń w kształtowaniu rozkładu jazdy przez przewoźnika
15.05a	16.06.2019	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata 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	Data	Nazwa instytucji, lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
15.05b	16.06.2020	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto wska@arrivabus.pl	ZOR – pkt 19 i 29, 30	Wnoszę o zmianę trybu wyboru operatora i zasad finansowania usługi, jeżeli organizator utrzyma zapisy dotyczące standardów usługi	Wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym wybór operatora jest dokonywany w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych oraz wprowadzenie zapisu zgodnie z którym operator poza prawem do pobierania opłat w związku z realizacją usługi będzie mieć prawo do rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych i ulg ustanowionych przez operatora oraz poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usługi i rozsądnego zysku. Wykreślenie pkt 30	Narzućcie warunków świadczenia usługi użyteczności publicznej przez organizatora m.in. w zakresie rodzaju transportu, konkurencji z przewoźnikami realizowanymi koleją, nie może mieć miejsca w sytuacji, gdy całe ryzyko ekonomiczne jest przerzucane na operatora, a jednocześnie w ZOR organizator nie zawarł żadnego zobowiązania ze swojej strony, chociażby do: - promocji (wskazanie na konkretne działania) usług w komunikacji publicznej; - ograniczenia w ruchu samochodów w centrach miast; - inwestycji w infrastrukturę drogową (w szczególności takie, które przyspieszą czas przejazdu komunikacją publiczną, wpływają na likwidację korków) - inwestycji w infrastrukturę przystankową (wiatry i ławki na przystankach, rozbudowa sieci przystanków, monitoring na przystankach) Z zapisów Planu, ani z zapisów ZOR nie wynika, jakie działania Organizator zobowiązuje się zrealizować w ramach własnych działań, aby podnieść zainteresowanie komunikacją publiczną. Zasady finansowania przewozów użyteczności publicznej i wyboru operatora powinny być adekwatne do oczekiwań organizatora, jeśli chodzi o warunki świadczenia usługi, w tym dotyczące jakości i standardu taboru.
15.06	16.06.2021	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto wska@arrivabus.pl	ZOR- pkt 24	Wnoszę o zniesienie ograniczenia liczby koncesji przyznanych jednemu operatorowi	Usunięcie pkt 24	Nie wiadomo, czym jest uzasadnione takie ograniczenie. Jeżeli zapis miałby służyć zachowaniu „równowagi” rynkowej i zapobieżeniu sytuacji, w której ten sam podmiot objąłby wszystkie koncesje, to w takiej postaci, jak zapisano, będzie to pole do różnego rodzaju nadużyć i niejasności, szczególnie w przypadku przedsiębiorców – osób fizycznych (np. rejestrowane firmy na członka rodziny – małżonka – w rozumieniu zapisu formalnie firma zony i firma męża to już dwa podmioty). Również w przypadku osób prawnych mogą występować analogiczne wątpliwości (spółki należące do tej samej grupy kapitałowej, powiązane kapitałowo, personalnie itp.)
15.07	16.06.2022	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto wska@arrivabus.pl	ZOR-25	Wnoszę o zmianę kryterium wyboru operatora W przypadku, gdy organizator nie dokona zmiany kryterium prosimy o doprecyzowanie w ZOR, w jaki sposób kryterium zadeklarowanej pracy przewozowej będzie stosowane do linii, na których organizator określa maksymalną liczbę kursów? Czy należy rozumieć, że kursy zadeklarowane powyżej liczby maksymalnych kursów nie byłyby objęte systemem refundacji do ulg ustawowych? Jeśli tak to wg jakiego kryterium będzie ustalane do których kursów przysługuje dopłata a do których nie?	Kryterium powinna być cena za 1 km przewozu oraz dodatkowe kryterium poza cenowe (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 ZOR łączy się z dużym ryzykiem po stronie operatora. Kryterium powinno być dobrze adekwatne do poziomu miarodajności i szeregowości oraz adekwatności danych, które organizator jest w stanie podać oferentom dla celów opracowania oferty. Organizator w ZOR nie określa natomiast, jakie dane i czy w ogóle w zakresie jak wyżej udośćpełni. 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.
15.08	16.06.2023	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto wska@arrivabus.pl	ZOR –cz. III	Wnoszę o zmianę zapisów części III. Organizator powinien określić przebieg linii oraz rozkłady jazdy na tych liniach. Przebieg linii oraz godziny kursowania powinny być elementem dokumentacji przetargowej. Materiały przetargowe powinny określać liczbę zakontraktowanych km przewozowych i dopuszczalne granice odchylenia od tych wielkości. Niezależnie od wniosku jak wyżej, zwracamy uwagę na nieprecyzyjność zapisów pkt 34 i pkt 36. Wnoszujemy o zniesienie ograniczeń dla przewoźników w zakresie kształtowania 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 zmiana 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 odchylenia)	Wnioski 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 wnioskami 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?
15.09	16.06.2024	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Małgorzata Gutowska	malgorzata.guto wska@arrivabus.pl	ZOR- pkt 40	Wnoszę 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 ZOR	Zapis nie jest wystarczająco precyzyjny

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji, lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga; nr rozdziału, strony lub treści	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
15.10	16.06.2025	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.gutowska@arrivabus.pl	ZOR – pkt 43, 44, 58, 60, 61 i 62	Wnoskujemy 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 ZOR tryb wyboru operatora i finansowania usługi.	Proponujemy zmianę trybu wyboru operatora i zmianę zasad finansowania, jak to określiliśmy we wnioskach lp. 2, 5, 7 powyżej	Jeżeli organizator zamierza zapewnić realizację przewozów użyteczności publicznej w ten sposób, że całe tryzko ekonomiczne jest po stronie operatora, to nie może kształtować warunków świadczenia usługi w całkowitym odwróceniu od obecných realiów rynkowych. Realia te wygładają mniej więcej tak, jak to zostało przedstawione w Planie - 87% taboru to tabor Euro 0 - 3, tabor Euro 4 to zaledwie 10% a Euro 6 – brak. Średni wiek taboru to 16 lat. Organizator wymaga więc inwestycji w tabor Euro 4, w 3 roku koncepcyjnym (ostatnim- kiedy nie będzie żadnej gwarancji na kontynuację koncepcji) 30% pojazdów ma mieć Euro 6, a od roku 2020 wszystkie (!) pojazdy mają mieć silniki Euro 6 i zastrzeżenie że jedną 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 przjazdy, co nieuchronnie prowadzi do podniesienia cen biletów.
15.11	16.06.2026	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.gutowska@arrivabus.pl	ZOR – pkt 56	Wnoskujemy 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 założeniach 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	16.06.2027	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.gutowska@arrivabus.pl	ZOR- część IV	Wnoskujemy, aby zapisy ZOR uzupełnić o informację, kto ustala ceny 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 ceny 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 ceny za usługi, i czy sejmik województwa będzie korzystać z uprawnień ustawowych do ustalenia cen za usługi. Oroczenie rynkowe jest dynamiczne, nawet przy zachowaniu należytej staranności; operator nie jest w stanie przewidzieć wszystkich czynników których pojawienie się, zmniejszenie lub zmiana mogą niekorzystnie wpływać na zdolność do realizacji usługi.
15.13	16.06.2028	Arriva sp. z o.o. w Toruniu ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	Malgorzata Gutowska	malgorzata.gutowska@arrivabus.pl	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 obowiązków 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	18.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A., Ul. Ofiar Katyńia 30; 37-450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840; Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku 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 uzgodnić 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 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.
16.02	18.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A., Ul. Ofiar Katyńia 30; 37-450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840; Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim pkt 9 i 10 i 11	Spełnienie tego warunku oznacza inwestycje w środki transportu. Wnoskujemy 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 koncepcja na usługi) i finansowania usług przez organizatora (odzyskanie całości poniesionych kosztów + rozsądny zysk)	Załącznik nr 3 do zestawienia

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treści	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
16.06	22.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katyń 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840; Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim pkt 25	Wnoskujemy 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 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 udotępnia. 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.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim cz. III	Wnoskujemy o zmianę zapisów części III. Organizator powinien określać przebieg linii oraz rozkłady jazdy na tych liniach. Przebieg linii oraz godziny 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. Wnoskujemy 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 zmiana 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)	Wniosek 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 t.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.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim pkt 40	Wnoskujemy 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.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim pkt 43, 44, 58, 60, 61 i 62	Wnoskujemy 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.	Propонуujemy 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 odwołaniu 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 zaledwie 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 zastrzeżę 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 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.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim pkt 56	Wnoskujemy 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 założeniach 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.

Nr wniosku	Data	Nazwa instytucji lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
16.11	18.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katynia 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840. Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	Zasady organizacji rynku przewozów drogowych w województwie podkarpackim część IV	Wnoszemy, aby zapisy Zasad organizacji rynku uzupełnić o informację, kto ustala ceny 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 ceny usług ustala operator oraz, że sejmik województwa nie będzie korzystał z uprawnień z art. 50a ust 3 ustawy o publicznym transportie 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 ceny za usługi, i czy sejmik województwa będzie korzystać z uprawnień ustawowych do ustalenia cen za usługi. Odczucie rynkowe 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.
16.12	18.06.2015	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.; Ul. Ofiar Katynia 30; 37450 Stalowa Wola	Tadeusz Makowski	602102840. Tadeusz.makowski@pksstwola.com.pl	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 zasady organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim nie jest określona zasada rekompensowania operatorowi utraconych przychodów z powodu obowiązkowego stosowania takich ulg.	Uzupełnienie Zasad organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim o zapis określający prawo operatora do refundacji z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg organizatora.	Zagadnienie uchwalenia/wprowadzenia ulg samorządowych organizatora jest pominięte w Zasadach organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w województwie podkarpackim.
17	22.06.2015	Starosta Rzeszowski 35-959 Rzeszów, ul. Grunwaldzka 15	Janusz Haluk - Naczelnik Wydziału Komunikacji, Drogi i Transportu Starostwa Powiatowego w Rzeszowie	tel. 17 8671405; e-mail: komunikacja@owiat-rzeszow.podkarpackim.pl	Zasad organizacji rynku przewozów drogowych w przewozach pasażerskich w Województwie Podkarpackim	Załącznik nr 4 do zestawienia	brak	brak
18.01	22 czerwca 2015 r.	MARCEL Marcin Chmielarski Ul. Podkarpacka 8A Rzeszów 35-082	Marcin Chmielarski	chmielarskim@qmail.com 604416661	Zasady ogólne pkt 12	Odstępy czasowe	Brak odstępow czasowych	Orzecznictwo w tej sprawie
18.02	23 czerwca 2015 r.	MARCEL Marcin Chmielarski Ul. Podkarpacka 8A Rzeszów 35-083	Marcin Chmielarski	chmielarskim@qmail.com 604416662	Zasady ogólne pkt 24	Ograniczenie jednej firmy do jednej koncesji	Brak ograniczeń	Orzecznictwo w tej sprawie
18.03	24 czerwca 2015 r.	MARCEL Marcin Chmielarski Ul. Podkarpacka 8A Rzeszów 35-084	Marcin Chmielarski	chmielarskim@qmail.com 604416663	Zasady ogólne pkt 58	Norma Euro 4	Norma Euro 5	Norma Euro 6 obowiązuje już dwa lata Pakiet klimatyczny Polski
18.04	25 czerwca 2015 r.	MARCEL Marcin Chmielarski Ul. Podkarpacka 8A Rzeszów 35-085	Marcin Chmielarski	chmielarskim@qmail.com 604416664	Zasady ogólne pkt 60	Ilość miejsc co najmniej 30	Ilość miejsc co najmniej 20	Bardziej efektywne, ekonomiczne i ekologiczne wykorzystanie taboru.

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 Leżajski 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- ZMYSŁÓWKA- 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
STALOWA WOLA- LEŻAJSK-PRZEWORSK
16. Linia komunikacyjna: 132748
LEŻAJSK- TRYŃCZA- 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 – TRYŃCZA – 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 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 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 poziom 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 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 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 musiałyby 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 przebiegi 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.**



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 powiatów. 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.

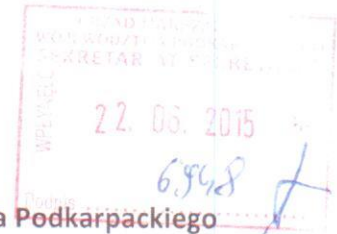
z poważaniem

STAROSTA
Witold Darlak
Witold Darlak

Związek Zawodowy
Pracowników PKS w Rzeszowie S.A.
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. 80 4 21 9 1 1

IT + P. Marszałek W. Buciak
23.06.2015
Rzeszów, dnia 18 czerwca 2015 r.

Szanowny Pan
Władysław Ortyl
Marszałek Województwa Podkarpackiego
Al. Łukasza Cieplińskiego 4
35-010 Rzeszów



6750 E. Jank

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.

Sitowe preferowanie 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

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.**

L.P.	Data	Nazwa instytucji lub innie i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon / e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
1.01pt	23.06.2015	Starosta Rzeszowski 35-959 Rzeszów, ul. Grunwaldzka 15	Janusz Haluk - Naczelnik Wydziału Komunikacji, Drogi i Transportu Starosta 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 35-959 Rzeszów, ul. Grunwaldzka 16	Janusz Haluk - Naczelnik Wydziału Komunikacji, Drogi i Transportu Starosta 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 przesłanki wydania przez organizatora w drodze decyzji administracyjnej odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewoźnika 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”.	brak	brak
2pt	23.06.2015	Firma Transportowa Usługowa BSKID Niemiec Kazimierz Krośnierska 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 tabory na taki jakiego wymaga nowa ustawa. Tak rygorystyczne warunki dotyczące normy emisji spalin oraz przystosowania każdego autobusu do przewożenia 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

LP	Data	Nazwa instytucji, lub imię i nazwisko oraz adres	Osoba do kontaktu	Telefon /e-mail	Dokument do którego odnosi się wniosek, uwaga, nr rozdziału, strony lub treść	Treść wniosku, uwagi	Treść propozycji zmiany	Uzasadnienie
3pt	23.06.2015	Przewóz Osób Dromader Robert Wolczański ul. Spacerowa 30, 38-481 Rymanów Zdrój	Robert Wolczański	505182694 / robert.dromader@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 zrekonstruowanie 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
4pt	23.06.2015	Międzynarodowy i Krajowy Przewóz Osób "ERA" Halina Forystek-Hańko Świerchowa 48, 38-223 Świerchowa	Krzysztof Hańko	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 zrekonstruowanie 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
5pt	23.06.2015	FIRMA PRZEWOZOWO-HANDLOWO-USŁUGOWA „KUBUS” LUCYNA BLOK 38-400 KROSNO, ul. KISIELEWSKIEGO 21	LUCYNA BLOK	605662860 fphu.kubus@interia.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 zrekonstruowanie 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
6.01pt	30.06.2015	URZĄD GMINY SKOŁYSZYN	JOZEF ZABAN	13-449731	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	JOZEF ZABAN	13-449731	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: Błazowa
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: Błazowa
16. Rzeszów – Wola Zgłobieńska, rondo przez: Boguchwał
17. Rzeszów – Piątkowa – Dynów, D. A.
18. Rzeszów – Hucisko przez: Przewrotne
19. Rzeszów – Straszyle, 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 – Górno 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 – Straszędzie
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 tracą 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.

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**

DT-III.8050.041.2015.WT

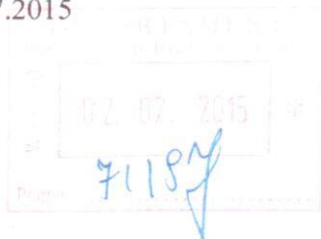
DT
m

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
Wicemarszałek Województwa



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:*

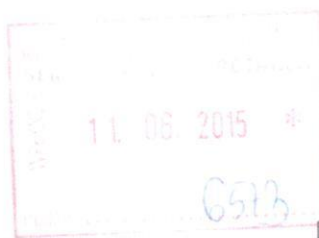
Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

DT-III.8050.091.2015.WT



Marszałek
Województwa Lubelskiego
Sławomir Sosnowski



Lublin, czerwca 2015 r.

DT/...
DT 14/11
J. Twardzik
16.06.2015

DT-I.8050.6.2015.GSK

Pan
Władysław Ortyl
Marszałek Województwa Podkarpackiego

6411

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.

[Signature]
MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Sławomir Sosnowski

