



jako element publicznego transportu metropolitalnego

Charakterystyka sieci komunikacyjnej PKS Poznań S.A.

Obsługiwany obszar:

- 2 województwa;
- 12 powiatów i Miasto Poznań
- 40 gmin
- **6.102 km²** (20,5% województwa)

Liczba mieszkańców :

- **1.179.043** (33,75% województwa)
- w tym poza Poznaniem:
- **642.605** (18,39%)

Liczba miejscowości :

- **1.006** (18,07% województwa)

Liczba kursów:

- **285** w dni robocze,
- **84** w soboty
- **71** w niedziele i święta.

Roczna praca przewozowa

- **3.200.000** wozokilometrów

Liczba pasażerów (2018)

- **1.120.000**



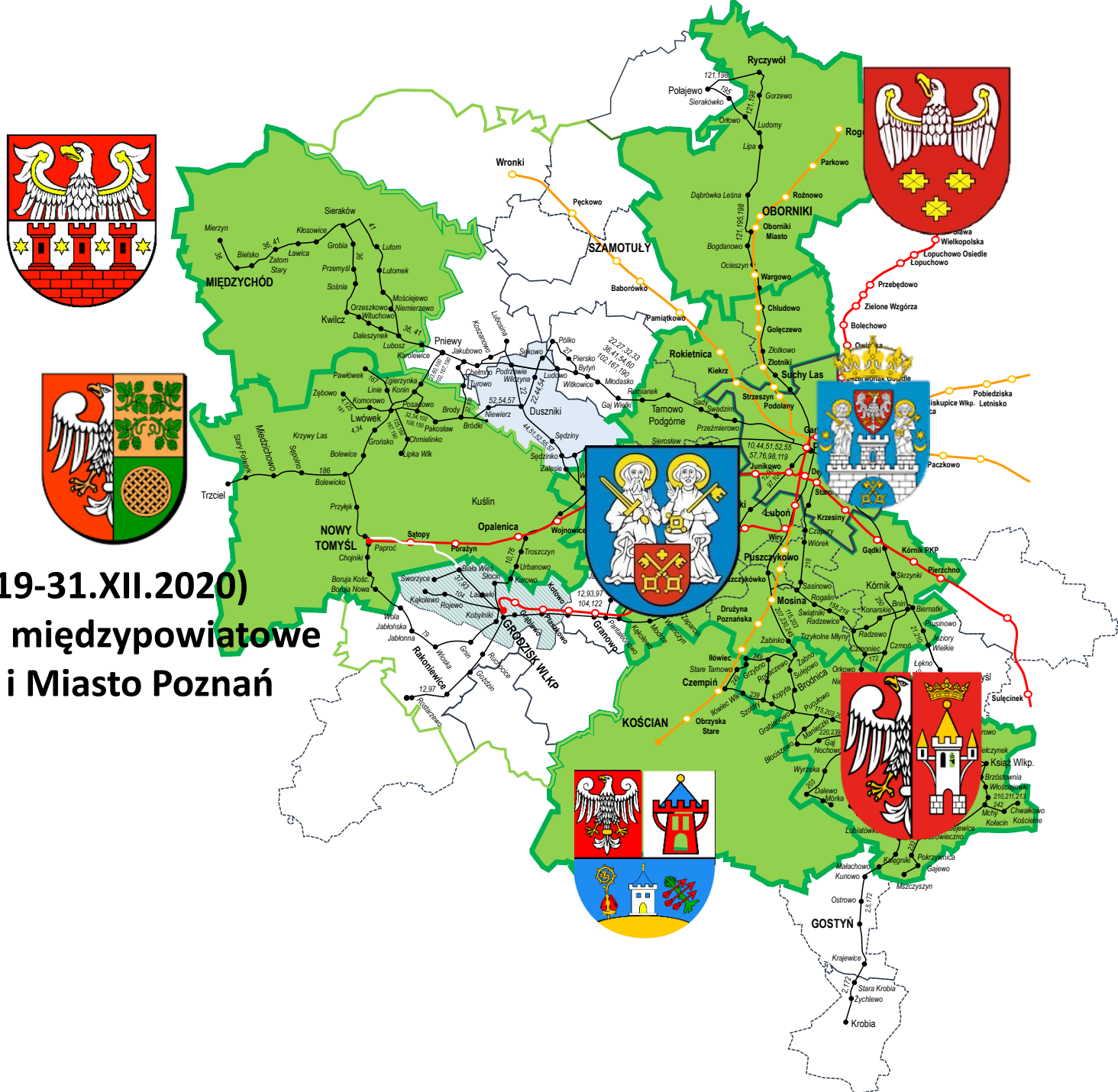
Przyczyny podjęcia działań w zakresie organizacji drogowego, publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu poznańskiego i powiatów przyległych.

- Konieczność zamknięcia wszystkich deficytowych linii o zasięgu regionalnym obsługiwanych przez PKS Poznań SA przy braku wsparcia j.s.t. na terenie których działa PKS (92% połączeń);
- Stworzenie warunków do stopniowego wygaszania połączeń tak, aby nie pozostawić mieszkańców bez komunikacji „z dnia na dzień”;
- Zapewnienie dowozu uczniów szkół ponadpodstawowych do liceów, techników i szkół branżowych w związku z koniecznością przyjęcia do szkół młodzieży z „podwójnego rocznika”;
- Utrzymanie na co najmniej obecnym poziomie udziału podróży realizowanych transportem publicznym;
- Wyrównanie szans mieszkańców obszarów z dostępem i bez dostępu do Poznańskiej Kolei Metropolitalnej;

Przyczyny podjęcia działań w zakresie organizacji drogowego, publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu poznańskiego i powiatów przyległych.

- Ewentualna likwidacja PKS-u pociągnęłaby za sobą zmianę zachowań komunikacyjnych i znaczny wzrost ruchu samochodowego.
- Pełne wykorzystanie zasobów ludzkich i technicznych PKS Poznań SA.
- W przypadku likwidacji PKS Poznań SA, odbudowa zintegrowanej sieci która jest obsługiwana przez PKS może być procesem długotrwałym i bardzo kosztownym. W przypadku kursów najbardziej dochodowych, które dzisiaj finansują funkcjonowanie linii mniej dochodowych, odbudowanie ich może być niemożliwe, z uwagi na przejęcie ich przez innych przewoźników.

Etap I (1.X.2019-31.XII.2020)
Porozumienie międzypowiatowe
- 6 powiatów i Miasto Poznań





Etap I (1.X.2019-31.XII.2020)
Porozumienie międzypowiatowe
- 6 powiatów i Miasto Poznań

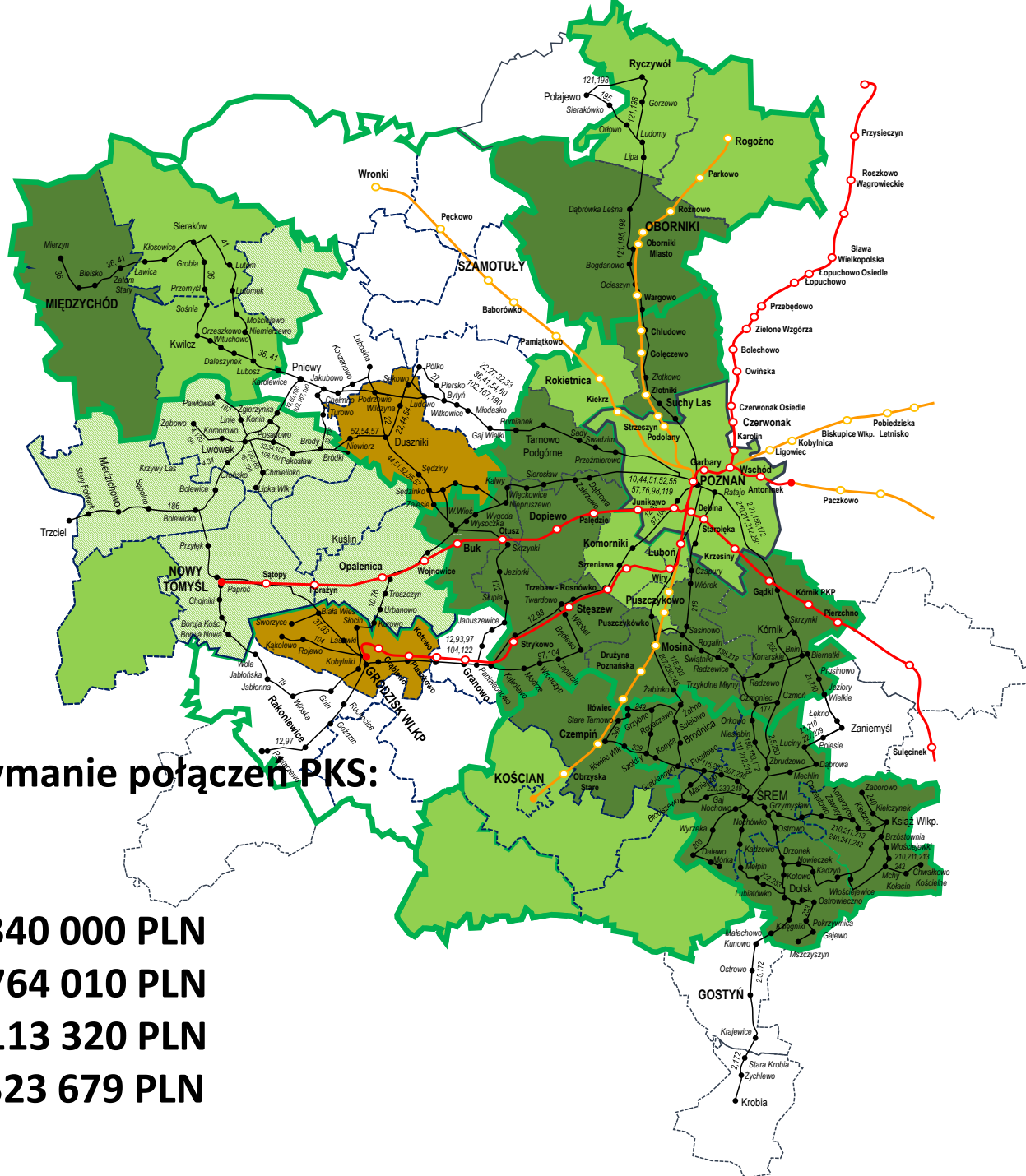
Od 1 listopada 2019 r.
- kolejne 2 powiaty

Organizator:



**POWIAT
POZNAŃSKI**

**Pomoc finansowa
16 gmin, którzy na
współfinansowanie PKS Poznań
przeznaczyci łącznie 3.323.000 PLN**



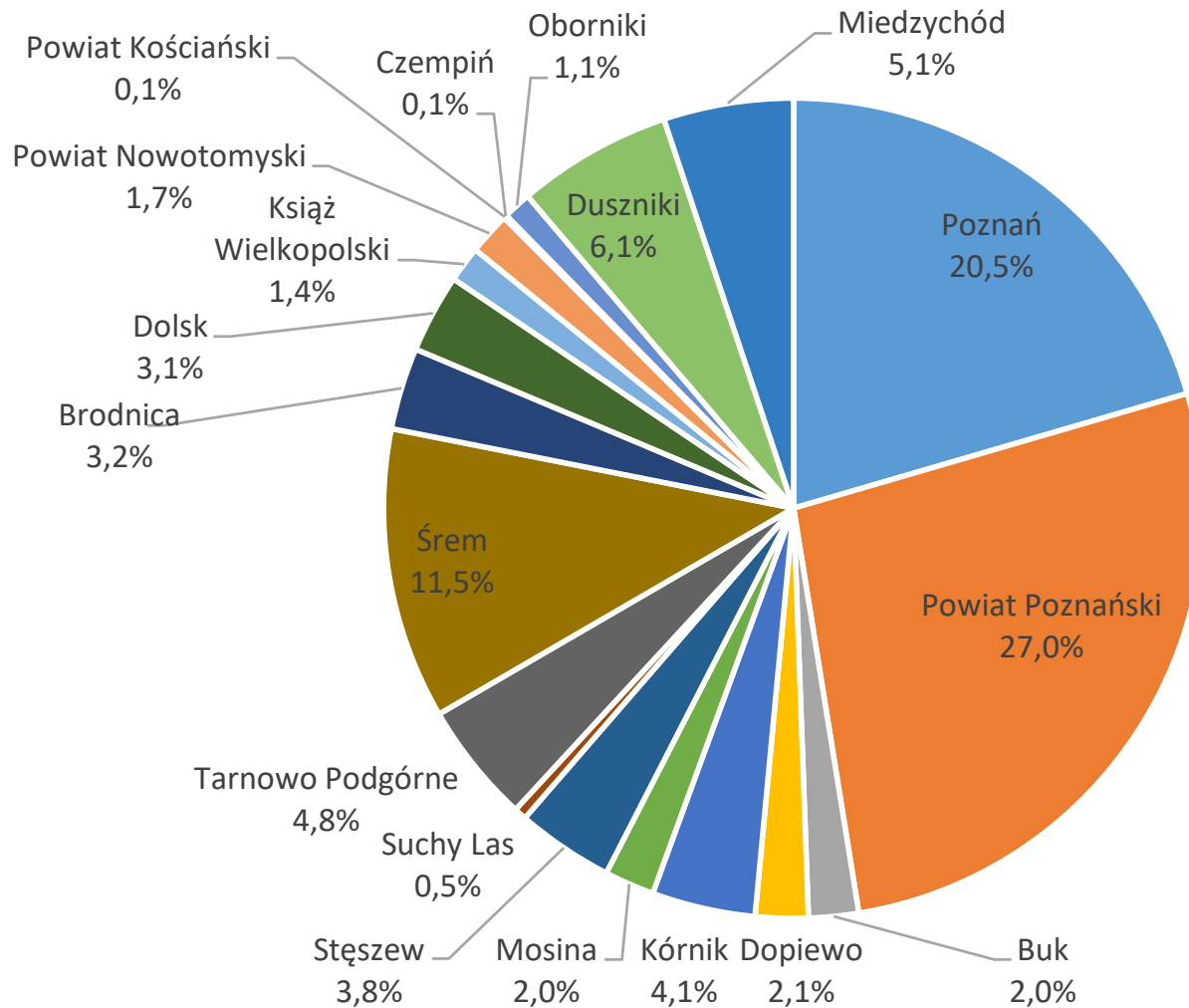
łączne nakłady na utrzymanie połączeń PKS:

6.541.009 PLN

w tym:

- **Miasto Poznań :** 1 340 000 PLN
- **Powiat poznański :** 1 764 010 PLN
- **Pozostałe powiaty:** 113 320 PLN
- **Gminy:** 3 323 679 PLN

Udział poszczególnych j.s.t. w finansowaniu PKS



Związek powiatowo - gminny

- W docelowym układzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego w tym obszarze ma zostać związek powiatowo-gminny, który nieodpłatnie przejąłby zorganizowaną część przedsiębiorstwa PKS Przewozy (kierowcy, autobusy, dworce w Śremie i Nowym Tomyślu oraz obsługa warsztatowa i administracyjna). W takim układzie PKS Poznań SA stałby się operatorem wewnętrznym w rozumieniu Rozporządzenia UE 1370/2007 (zlecenie pracy przewozowej bez konieczności organizacji przetargów).

Związek powiatowo - gminny

1. Głównym celem Związku Powiatowo-Gminnego jest :

- organizacja **szybkich i regularnych** połączeń autobusowych o charakterze międzypowiatowym, pomiędzy Poznaniem, a głównymi ośrodkami miejskimi powiatu poznańskiego i 7 powiatów okalających powiat poznański oraz pomiędzy ośrodkami miejskimi powiatów wchodzących w skład związku.
 - zwiększenie udziału podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym oraz minimalizację wykluczenia społecznego osób nie posiadających dostępu do samochodu. Pośrednimi celami jest zmniejszenie natężenia ruchu na drogach dojazdowych do Poznania i pozostałych ośrodków miejskich (zmniejszenie emisji CO₂).
2. Połączenia autobusowe mają być komplementarne w stosunku do połączeń realizowanych w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, pełnić funkcje dowozowe do kolei w relacjach ponadgminnych oraz uzupełniające w korytarzach pozbawionych dostępu do kolei.
 3. Połączenia organizowane przez Związek Powiatowo-Gminny powinny być prowadzone wzdłuż dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych, które gwarantują osiągnięcie jak najwyższej prędkości komunikacyjnej.
 4. Związek Powiatowo-Gminny ma być związkiem celowym, odpowiedzialnym za publiczny transport zbiorowy na liniach o charakterze międzymiastowym, z długimi odcinkami międzyprzystankowymi, wymagających innego taboru pod względem pojemności i komfortu (liczba miejsc siedzących) niż tabor miejski, zarządzany obecnie przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

Związek powiatowo - gminny

5. Związek Powiatowo-Gminny może przejąć także organizację linii o charakterze gminnym na obszarze gmin nie posiadających własnego operatora wewnętrznego, bądź nie powiązanych porozumieniem międzygminnym z inną gminą, która posiada własnego operatora, pod warunkiem wejścia takiej gminy w struktury związku oraz możliwości osiągnięcia efektu synergii poprzez łączenie linii o charakterze gminnym, z liniami o charakterze powiatowym bez istotnego wydłużenia czasu przejazdu tą linią.
6. Związek Powiatowo-Gminny musi być powiązany „unią biletową” z :
 - Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu,
 - Komunikacją Miejską w Obornikach Wlkp,
 - Poznańską Koleją Metropolitalną.
7. Warunkiem koniecznym jest przejęcie przez Związek 100% akcji PKS Poznań tak, aby związek posiadał własnego operatora wewnętrznego. Posiadanie własnego operatora wewnętrznego daje większe możliwości elastycznego reagowania na zmieniające się potrzeby przewozowe mieszkańców, możliwości zmiany rozkładu jazdy i korekty przebiegu linii.
8. Należy dążyć do takiej restrukturyzacji taboru, aby jego pojemność była optymalnie dostosowana do występujących potoków pasażerskich.

1. Zawiązanie związku pozwala na:

- 1) Stworzenie zintegrowanego systemu transportu drogowego, bazującego na szybkich połączeniach powiatów okalających Powiat Poznański z Miastem Poznaniem;
- 2) Utrzymania refundacji ustawowych ulg i zwolnień (Po 1.I.2017 r. o refundację ulg ustawowych będzie mógł wystąpić jedynie organizator, a nie operatorzy i przewoźnicy; warunkiem otrzymania refundacji jest publiczny charakter linii transportu zbiorowego - musi być wpisana w plan transportowy lub w inny dokument uchwalony uchwałą Rady Powiatu; Komunikacji miejskiej nie przysługuje refundacja ulg ustawowych; W skali związku jest to kwota 2.437.000 PLN, a więc 15,9% kosztów utrzymania linii);
- 3) Większy wpływ poszczególnych interesariuszy na kształtowanie ofert przewozowej na liniach wychodzących poza granice własnego powiatu;
- 4) Wprowadzenie zintegrowanej taryfy w skali całego związku;
- 5) Łatwiejszy proces wprowadzania taryfy zintegrowanej z koleją;
- 6) Większą elastyczność i szybszą reakcję w zamawianiu usług, dzięki posiadaniu operatora wewnętrznego, którego właścicielem ma być Związek Powiatowo-Gminny;
- 7) Zwolnienie poszczególnych j.s.t. z czynności wynikających z ustawy o ptz, za wyjątkiem inwestowania w infrastrukturę przystankową;
- 8) Zmniejszenie uzależnienia mieszkańców poszczególnych powiatów od samochodu, co jest zgodne z polityką UE i państwa;

2. Brak porozumienia w zakresie stworzenia związku :

- 1) Będzie grozić zamknięciem deficytowych linii autobusowych, międzyszczytowych, wieczornych oraz sobotnich i niedzielnych;
- 2) Uniemożliwi powiatom i gminom okalającym powiat poznański, współorganizowanie połączeń zapewniających dojazd do Poznania (poza liniami wpisanymi w PZRTP Województwa Wielkopolskiego);
- 3) Nie pozwoli na wykorzystanie zjawiska synergii, co spowoduje znacznie większe dopłaty do utrzymania istniejącego systemu połączeń na terenie poszczególnych powiatów;

Harmonogram działań w zakresie powołania Związku Powiatowo-Gminnego.

Ramowy harmonogram działań związanych z utworzeniem Regionalnego Związku Transportowego

- **XI 2019** – podpisanie listu intencyjnego o przystąpieniu do Związku Powiatowo-Gminnego;
- **I 2020** – przedstawienie projektu Statutu wraz z projektem budżetu;
- **II-III 2020** – negocjacje w zakresie Statutu;
- **IV-V 2020** – przyjęcie uchwał i utworzenie Związku;
- **V-IX 2020** – przeprowadzenie procedur rejestracji Związku;
- **do X.2020** – opracowanie Planu Transportowego i poddanie go konsultacjom społecznym;
- **XI.2020** – przyjęcie Planu Transportowego (o ile zadania tego nie przejmie Urząd Marszałkowski);
- **XII. 2020** – zawarcie umowy z operatorem wewnętrznym;
- **1.I.2021** – uruchomienie regionalnych linii autobusowych o charakterze publicznym

Dziękuję za uwagę !



Zbigniew Rusak
Główny Specjalista ds. Transportu Publicznego

Starostwo Powiatowe w Poznaniu ul. Jackowskiego 18, 60-509 Poznań
tel.kom. 501 578 843, e-mail: zbigniew.rusak@powiat.poznan.pl