

Tczew, dnia 7 września 2026 r.

WRZ.152.1.1.2026

Szanowny Pan

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

I. Wstęp

Odpowiadając na petycję w sprawie poprawy publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Tczewskiego, wniesioną przez Panów i podpisaną przez 2224 mieszkańców, uprzejmie informuję, że wszystkie przedstawione w niej postulaty zostały szczegółowo przeanalizowane zarówno pod względem stanu faktycznego, jak i obowiązujących przepisów prawa. Poniżej przedstawiam stanowisko odnoszące się do poszczególnych kwestii poruszonych w petycji.

Na wstępie pragnę podkreślić, że podzielam pogląd autorów petycji, że dostępność komunikacyjna jest jednym z podstawowych czynników decydujących o jakości życia mieszkańców. Jednocześnie obowiązkiem organów administracji publicznej jest podejmowanie działań zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa, z uwzględnieniem rzeczywistych kompetencji organów oraz zasad racjonalnego i gospodarnego wydatkowania środków publicznych.

Podkreślenia wymaga też fakt, że obecny okres jest wyjątkowy z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Równocześnie prowadzone są prace nad kompleksową nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, weszły w życie przepisy dotyczące związku metropolitalnego w województwie pomorskim, a jednostki samorządu terytorialnego przygotowują się do realizacji nowych obowiązków planistycznych i organizacyjnych. Wszystkie te okoliczności musiały zostać uwzględnione przy ocenie postulatów zawartych w petycji.

W związku z wniesioną petycją przeprowadzono analizę obowiązującego modelu funkcjonowania przewozów regularnych na terenie Powiatu Tczewskiego, zakresu kompetencji Starosty wynikających z ustawy o transporcie drogowym oraz możliwości podejmowania działań na gruncie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Przeanalizowano również projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700) zapowiadający największą od 16 lat reformę publicznego transportu zbiorowego.

Dodatkowo należy wskazać, że istotny wpływ na przyszły model organizacji publicznego transportu zbiorowego może mieć również wejście w życie ustawy z dnia 11 czerwca 2026 r. o związku metropolitalnym w województwie pomorskim, która weszła w życie 31 lipca 2026 r.

Rozważając postulaty zawarte w petycji, uwzględniono również doświadczenia wynikające z wieloletniego funkcjonowania przewozów regularnych wykonywanych przez przedsiębiorców na podstawie zezwoleń.

W toku rozpatrywania petycji dokonano również analizy możliwości zmiany obecnego modelu funkcjonowania transportu poprzez organizowanie przez Powiat przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Powyższe oznacza, że rozpatrzenie petycji nie ograniczyło się wyłącznie do oceny zgłoszonych postulatów, lecz objęło również analizę aktualnego stanu prawnego, projektowanych zmian legislacyjnych, sytuacji transportowej Powiatu Tczewskiego, możliwości organizacyjnych i finansowych Powiatu oraz potencjalnych skutków ewentualnej zmiany modelu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Dopiero po zakończeniu powyższych analiz dokonano oceny poszczególnych postulatów petycji oraz uznano, że podejmowanie obecnie decyzji wywołujących długofalowe skutki organizacyjne i finansowe powinno następować z uwzględnieniem kierunku projektowanych zmian legislacyjnych.

II. Działania podjęte przez Starostę przed rozpatrzeniem petycji

Na potrzeby rozpatrzenia petycji zostały podjęte także działania przygotowawcze, w ramach których dokonano w szczególności:

- analizy aktualnej sytuacji transportowej na terenie Powiatu Tczewskiego oraz funkcjonowania przewozów regularnych wykonywanych na podstawie zezwoleń;
- oceny obowiązujących przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o transporcie drogowym pod kątem zakresu kompetencji Powiatu;
- szczegółowej analizy projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700), przewidującego największą od kilkunastu lat reformę zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego i nałożenie na starostów szeregu nowych obowiązków;
- analizy wpływu przepisów ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim na przyszły model organizacji transportu publicznego w regionie;
- oceny możliwości organizowania przez Powiat przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obejmującej aspekty prawne, organizacyjne, finansowe i kadrowe;
- analizy możliwości wykorzystania środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz warunków ich pozyskania;
- analizy projektowanych obowiązków dotyczących sporządzenia nowych planów transportowych, opracowania schematów sieci komunikacyjnej oraz dostosowania rozkładów jazdy do nowych wymagań przewidzianych w projektowanych przepisach;
- wstępnej oceny zasadności aktualizacji obowiązującego planu transportowego. W tym celu w dniu 21 lipca 2026 r. skierowano zapytania ofertowe do trzech wyspecjalizowanych podmiotów zajmujących się opracowywaniem dokumentów planistycznych z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Dwa podmioty przedstawiły oferty obejmujące wykonanie takiego opracowania;
- w dniu 16 lipca 2026 r. Zarząd Powiatu Tczewskiego zorganizował posiedzenie z udziałem przedstawicieli gmin powiatu tczewskiego oraz przewoźnika (Tomasza Latochy) w sprawie zgłoszonych problemów z transportem zbiorowym i likwidacji niektórych kursów;
- w dniu 28 lipca 2026 r. dla Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg tut. Starostwa, jako komórki merytorycznej zlecono zadania przygotowania stanowiska w zakresie możliwości formalno-prawnych, administracyjnych oraz organizacyjnych i finansowych realizacji postulatów zawartych w petycji;
- w dniu 30 lipca 2026 r. zwrócono się do Dyrektora Biura Związku Powiatowo-Gminnego z siedzibą w Pruszczu Gdańskim, posiadającego praktyczne doświadczenie w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego, o przedstawienie orientacyjnej kalkulacji kosztów organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na przykładowej linii komunikacyjnej nr 50, w zakresie przebiegającym w granicach administracyjnych Powiatu Tczewskiego;
- w dniu 10 sierpnia 2026 r. skierowano wystąpienie do wszystkich przewoźników drogowych o przedstawienie informacji o problemach w realizacji kursów i planowanych zmianach;
- w dniu 12 sierpnia 2026 r. do miejscowości Stare Miasto k. Konina skierowano 2 pracowników Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg na specjalistyczne szkolenie dotyczące przygotowywanej reformy publicznego transportu zbiorowego, w celu zapewnienia właściwego przygotowania Powiatu do realizacji nowych obowiązków ustawowych.

III. Analiza aktualnej sytuacji transportowej Powiatu Tczewskiego oraz stanowisko w sprawie dalszego modelu organizacji przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego

1. Dotychczasowe funkcjonowanie przewozów

Obecnie Powiat Tczewski nie wykonuje zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Publiczny transport autobusowy na terenie Powiatu realizowany jest przez przedsiębiorców wykonujących regularny przewóz osób na podstawie zezwoleń wydanych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym. Przewozy te mają charakter komercyjny i są wykonywane na ryzyko gospodarcze przedsiębiorców.

Analiza wykazała, że po 1 lipca 2026 r. pojawiły się sygnały o nieprawidłowościach funkcjonowania przewozów regularnych na części obszaru Powiatu związane z ograniczaniem liczby kursów, zmianami rozkładów jazdy oraz pogorszeniem dostępności komunikacyjnej niektórych miejscowości. Okoliczności te zostały podniesione w petycji mieszkańców z dnia 21 lipca 2026 r. oraz:

- wniosku z dnia 1 lipca 2026 r. radnego gminy Gniew o udostępnienie informacji publicznej w sprawie ograniczenia liczby kursów wykonywanych w okresie wakacyjnym bieżącego roku,
- wniosku z dnia 6 lipca 2026 r. przedstawiciela Ruchu Narodowego w Tczewie o udostępnienie informacji publicznej w sprawie wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych dla P. Latocha oraz przekazania dokumentacji na podstawie której wydano zezwolenia,

Przeprowadzona analiza aktualnej sytuacji transportowej, wieloletniego funkcjonowania przewozów regularnych wykonywanych na podstawie zezwoleń wykazała, że przez wiele lat funkcjonowania obecnego modelu przewozów komercyjnych do Starostwa Powiatowego nie wpływały sygnały świadczące o konieczności zwiększenia liczby kursów na liniach powiatowych. Nie odnotowano systematycznych skarg dotyczących zbyt małej liczby połączeń, niewystarczającej liczby kursów w godzinach dojazdu do pracy lub szkół ani ograniczonej dostępności przewozów w soboty, niedziele i święta.

Nie odnotowano zgłoszeń dotyczących wykluczenia komunikacyjnego poszczególnych miejscowości, niewystarczającej liczby kursów, niewłaściwego przebiegu tras komunikacyjnych ani konieczności ich zmiany w związku z pojawieniem się nowych generatorów ruchu, takich jak zakłady pracy, placówki oświatowe czy inne obiekty użyteczności publicznej.

Do Starostwa nie wpływały również skargi dotyczące standardu wykonywanych usług przewozowych, stanu technicznego taboru, punktualności wykonywania przewozów czy jakości obsługi pasażerów. Kwestie te nie były także sygnalizowane podczas spotkań z mieszkańcami, przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego ani w toku bieżącej współpracy z gminami.

Prawidłowość wykonywania przewozów regularnych znajdowała ponadto potwierdzenie w wynikach kontroli prowadzonych przez pracowników Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg, czynności kontrolnych realizowanych przez inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gdańsku oraz funkcjonariuszy Komendy Powiatowej Policji w Tczewie. Analiza dostępnych danych, w tym informacji gromadzonych w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), nie wykazywała nieprawidłowości, które uzasadniałyby konieczność zasadniczej zmiany obowiązującego modelu organizacji przewozów.

2. Aktualny problem

Zmiana sytuacji nastąpiła z dniem 1 lipca 2026 r., kiedy zbiegły się dwa istotne uwarunkowania. Z jednej strony z tym dniem nastąpiła zmiana stanu prawnego dotyczącego wykonywania regularnego przewozu osób, skutkująca koniecznością uzyskania przez przedsiębiorców nowych zezwoleń. Z drugiej strony dzień 1 lipca jest corocznie początkiem okresu wakacyjnego, w którym – zgodnie z obowiązującymi rozkładami jazdy – część kursów nie jest wykonywana. Ograniczenia te nie były zatem zjawiskiem nowym i wynikały z zasad realizacji przewozów określonych w rozkładach jazdy, w których zamieszczona jest odpowiednia legenda wskazująca kursy nieobowiązujące w okresie wakacji.

Szczególna sytuacja w 2026 r. polegała na tym, że rozpoczęcie okresu wakacyjnego zbiegło się z koniecznością uzyskania nowych zezwoleń i dostosowania do nich rozkładów jazdy. Gdyby dotychczasowe zezwolenia zachowały swoją ważność, rozpoczęcie okresu wakacyjnego nie powodowałoby konieczności opracowywania nowych rozkładów jazdy, a przewoźnicy realizowaliby przewozy zgodnie z dotychczas obowiązującymi rozkładami, uwzględniającymi przewidziane w nich wakacyjne ograniczenia kursów. Zbieg obu tych okoliczności spowodował natomiast, że w tym samym czasie nastąpiły zmiany organizacyjne w wykonywanych przewozach, co mogło wywołać zwiększone zainteresowanie i niezadowolenie części pasażerów.

Należy zauważyć, że obecne trudności mają charakter stosunkowo nowy, wyjątkowy i są konsekwencją wyjątkowych okoliczności związanych ze zmianą stanu prawnego. Okoliczność ta nie może stanowić wystarczającej podstawy do uznania, że dotychczasowy model przewozów komercyjnych utracił swoją funkcjonalność.

Przeciwnie, wieloletnie doświadczenia wskazują, że obowiązujący model zapewniał prawidłową realizację przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego, natomiast obecne problemy mogą mieć charakter incydentalny i wymagają przede wszystkim monitorowania oraz oceny skutków zmian wprowadzonych od dnia 1 lipca 2026 r.

3. Zmiany legislacyjne

Na ocenę aktualnej sytuacji wpływ miały również prowadzone prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700), zapowiadającym największą od 16 lat reformę publicznego transportu zbiorowego i przewidującym istotne zmiany w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym nowe obowiązki organizatorów, nowe wymagania dotyczące planów transportowych, obowiązek opracowania schematów sieci komunikacyjnej oraz zmiany dotyczące organizacji przewozów i rozkładów jazdy.

Projektowana nowelizacja ustawy przewiduje istotne zmiany dotyczące planów transportowych. Zgodnie z projektowanymi przepisami obecnie obowiązujące plany zachowają moc jedynie do dnia 31 grudnia 2029 r., natomiast nowe dokumenty będą musiały spełniać odmienne wymagania dotyczące ich zakresu i treści. Projekt ustawy wprowadza również nowe obowiązki związane z opracowaniem schematów sieci komunikacyjnej,

nowymi zasadami planowania przewozów oraz zmianami dotyczącymi rozkładów jazdy i organizacji rynku przewozów.

Projektowana nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ma istotnie zmienić zasady planowania i wykonywania przewozów. Skoro równocześnie rozważa się aktualizację planu transportowego, a projektowane przepisy mogą zmienić wymagania dotyczące planów, schematów sieci, rozkładów jazdy i obowiązków przewoźników, to podejmowanie dzisiaj decyzji organizacyjnych byłoby przedwczesne.

Uchwalona przez Sejm (procedowana jako rządowy druk sejmowy nr 2700) wielka nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym diametralnie zmienia dotychczasowy, dobrowolny model organizacji przewozów na model nakazowy.

4. Nowe rozwiązania metropolitalne

W odpowiedzi na petycję uwzględniono także wejście w życie ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim, która może mieć wpływ na przyszły model organizacji transportu publicznego w regionie.

Ustawa ta tworzy nowe ramy prawne współpracy jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wykonywania zadań publicznych, w tym organizacji transportu zbiorowego. Na obecnym etapie nie jest jeszcze możliwe jednoznaczne określenie wpływu nowych rozwiązań na sposób funkcjonowania przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego, jednak odpowiedzialne planowanie działań w tym obszarze wymaga uwzględnienia również tych zmian.

Ustawa metropolitalna wyznacza nowe zadania i wyzwania dla Powiatu (Powiat będzie musiał ściśle uzgadniać rozkłady swoich autobusów z nowo powstającymi metropolitalnymi przewozami pasażerskimi oraz kolejowymi, aby linie powiatowe dowoziły pasażerów na pociągi "na styk" i nie dublowały tras metropolii, Powiat Tczewski stanie przed strategiczną decyzją, czy i które linie o charakterze międzygminnym będzie można w przyszłości dobrowolnie przekazać do zorganizowania związkowi metropolitalnemu).

5. Perspektywa czasowa

Nawet gdyby dzisiaj rozpoczęto przygotowania do organizowania przewozów użyteczności publicznej, nie oznaczałoby to uruchomienia autobusów od jutra. Przygotowanie takiego systemu wymaga czasu.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że nawet w przypadku podjęcia obecnie decyzji o organizowaniu przez Powiat Tczewski publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie takich przewozów nie mogłoby nastąpić w krótkim czasie. Wymagałoby ono przeprowadzenia wieloetapowego procesu obejmującego m. in. przygotowanie lub aktualizację dokumentów planistycznych, zabezpieczenie środków finansowych w budżecie Powiatu, opracowanie modelu finansowania, przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wyboru operatora, przeprowadzenie odpowiednich procedur przewidzianych przepisami prawa oraz zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych. Ponadto konieczne byłoby stworzenie odpowiedniego zaplecza organizacyjnego i kadrowego umożliwiającego wykonywanie nowych zadań przez Powiat.

Uwzględniając czas niezbędny do realizacji powyższych czynności, należy przyjąć, że ewentualne uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogłoby nastąpić dopiero po upływie około dwóch lat od podjęcia decyzji o zmianie modelu funkcjonowania transportu. W tym czasie mogą wejść w życie nowe rozwiązania ustawowe, rozpocząć funkcjonowanie nowe mechanizmy organizacji transportu wynikające z ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim, a także mogą zmienić się potrzeby przewozowe mieszkańców oraz sytuacja na rynku przewozów.

6. Koszty i ryzyko finansowe

Szczególne znaczenie ma przy tym fakt, że koszt organizacji przewozów nie byłby kosztem jednorazowym, lecz wydatkiem związanym z zapewnieniem ciągłości świadczenia usług w kolejnych latach. Oznacza to konieczność uwzględnienia nie tylko kosztów uruchomienia systemu, ale również jego wieloletnich skutków dla budżetu Powiatu, w tym możliwości wzrostu kosztów wynagrodzeń, paliwa, energii, utrzymania infrastruktury i taboru oraz innych kosztów związanych z realizacją usług przewozowych.

Koszty ponoszone przez Powiat mogą ulegać zmianom w okresie obowiązywania umów z operatorem, m.in. w związku ze zmianami cen paliwa lub energii, kosztów pracy, części zamiennych, ubezpieczeń oraz innych kosztów związanych z wykonywaniem przewozów.

Ryzyko może wiązać się również z niewystarczającym poziomem wykorzystania uruchomionych połączeń. Organizator, dążąc do zapewnienia dostępności transportowej, może być zobowiązany do utrzymywania kursów, które ze względu na niewielką liczbę pasażerów będą generowały wysoką dopłatę do pojedynczego przejazdu. Z

jednej strony realizacja takich kursów może być uzasadniona względami społecznymi, z drugiej jednak może powodować zwiększenie obciążenia budżetu Powiatu.

W celu uzyskania praktycznego punktu odniesienia pozyskano orientacyjną kalkulację kosztów organizacji przewozów na przykładowej linii komunikacyjnej nr 50, w zakresie przebiegającym w granicach administracyjnych Powiatu Tczewskiego.

Przy przyjętych założeniach koszt funkcjonowania tej linii w pierwszym roku funkcjonowania takiego rozwiązania oszacowano na około 431.594,76 tys. zł, w kolejnych – 245.494,76 tys. zł. rocznie (przy założeniu możliwości uzyskania dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych).

Przedstawiona kalkulacja ma charakter orientacyjny, ale już w przypadku wariantu obejmującego jedną przykładową linię skala potencjalnego zaangażowania finansowego Powiatu jest istotna. Rozszerzenie organizacji przewozów na większą liczbę linii powodowałoby odpowiednio większe potrzeby finansowe i organizacyjne.

Aktualnie nie jest zatem zasadne podejmowanie decyzji o trwałym obciążeniu budżetu Powiatu kosztami organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez uprzedniego wykazania, że obecny model nie zapewnia mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępności komunikacyjnej oraz bez przeprowadzenia pełnej analizy finansowej i organizacyjnej.

Nie oznacza to jednocześnie rezygnacji z monitorowania sytuacji. Uzyskanie informacji od przewoźników, analiza zmian w rozkładach jazdy, obserwacja rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz uwzględnienie projektowanych zmian ustawowych pozwolą w przyszłości ponownie ocenić, czy zmiana modelu organizacji przewozów jest uzasadniona i możliwa do sfinansowania przez Powiat.

7. Uwarunkowania organizacyjne i kadrowe

Należy mieć na uwadze, że utworzenie systemu przewozów o charakterze użyteczności publicznej wymaga nie tylko zabezpieczenia środków finansowych na realizację przewozów, lecz również zbudowania po stronie Powiatu odpowiedniego zaplecza organizacyjnego i kadrowego, którego przygotowanie powinno poprzedzać faktyczne uruchomienie systemu.

Organizacja przewozów wymagałaby w szczególności zapewnienia pracowników posiadających odpowiednią wiedzę i doświadczenie w zakresie publicznego transportu zbiorowego, przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przepisów dotyczących transportu drogowego, zasad organizowania i finansowania przewozów, planowania sieci komunikacyjnej, opracowywania rozkładów jazdy oraz prowadzenia postępowań związanych z wyborem operatora i zawieraniem umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Istotnym uwarunkowaniem jest również obecne obciążenie pracowników Starostwa realizujących zadania z zakresu transportu drogowego i publicznego transportu zbiorowego. Powierzenie im dodatkowych zadań związanych z pełnieniem funkcji organizatora, bez odpowiedniego zwiększenia zasobów kadrowych, mogłoby prowadzić do nadmiernego obciążenia pracowników i utrudnić prawidłową realizację zarówno nowych, jak i dotychczas wykonywanych zadań.

Należy również uwzględnić czas niezbędny do przygotowania pracownika lub zespołu pracowników do realizacji nowych zadań. Osoby, która miałyby zajmować się organizacją przewozów, powinny posiadać nie tylko znajomość przepisów prawa, ale również praktyczną wiedzę dotyczącą funkcjonowania przewoźników, konstruowania sieci komunikacyjnej, rozkładów jazdy, zasad rozliczania przewozów, współpracy z operatorami oraz finansowania publicznego transportu zbiorowego.

8. Wnioski i końcowe stanowisko

Przeprowadzona analiza wykazała, że na obecnym etapie nie zachodzą przesłanki uzasadniające zmianę przyjętego modelu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Tczewskiego i przejęcia przez Powiat roli organizatora publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Analiza wykazała, że w obecnym stanie prawnym oraz przy uwzględnieniu uwarunkowań organizacyjnych i finansowych Powiatu rozwiązanie to pozostaje na dzień dzisiejszy najbardziej racjonalnym sposobem zapewnienia wykonywania przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego.

Ocena zasadności zmiany modelu organizacji publicznego transportu zbiorowego powinna opierać się na analizie długookresowego funkcjonowania systemu transportowego, a nie wyłącznie na skutkach pojedynczego zdarzenia lub przejściowych trudnościach wynikających ze zmiany przepisów prawa.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że sama zmiana modelu organizacji przewozów, w tym przejście przez Powiat roli organizatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej, nie stanowi gwarancji rozwiązania wszystkich występujących problemów komunikacyjnych. Analogicznie sama możliwość pozyskania zewnętrznego finansowania nie oznacza, że organizacja przewozów nie będzie powodowała istotnego i wieloletniego zaangażowania środków własnych Powiatu. Ostateczny efekt takiej zmiany zależałby także od możliwości finansowych Powiatu, dostępności operatorów i taboru oraz rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców.

Zwiększenie zaangażowania środków publicznych nie oznacza zatem automatycznie proporcjonalnego zwiększenia jakości lub dostępności usług przewozowych i będzie równoznaczna z poprawą sytuacji komunikacyjnej mieszkańców. Przejście przez Powiat roli organizatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej stworzyłoby możliwość kształtowania sieci połączeń w większym zakresie, ale jednocześnie nie gwarantowałoby, że przyjęte rozwiązania będą bardziej efektywne od obecnie funkcjonujących przewozów. Ewentualna zmiana modelu powinna zatem zostać poprzedzona wykazaniem, że przewidywane korzyści dla mieszkańców będą pozostawały w racjonalnej proporcji do dodatkowych kosztów i obowiązków organizacyjnych, które musiałby przejąć Powiat. Na obecnym etapie takiej zależności nie można jednoznacznie stwierdzić.

Z tego względu decyzja o zmianie obecnego modelu nie powinna być podejmowana wyłącznie na podstawie założenia, że organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej z definicji zapewni mieszkańcom lepszą ofertę przewozową. Nie można zatem utożsamiać samego przejścia przez Powiat roli organizatora z gwarancją poprawy sytuacji komunikacyjnej mieszkańców.

Ewentualna zmiana modelu powinna prowadzić do rzeczywistej i odczuwalnej poprawy dostępności oraz jakości transportu dla mieszkańców, odpowiadającej skali dodatkowych nakładów finansowych i organizacyjnych ponoszonych przez Powiat. Na obecnym etapie nie ma jednak podstaw do przyjęcia, że samo przejście przez Powiat organizacji przewozów zapewni taki efekt. Ostateczny rezultat zależałby bowiem od wielu okoliczności.

10. Monitorowanie aktualnej sytuacji

Obecna sytuacja wymaga przede wszystkim monitorowania skutków wprowadzonych rozwiązań oraz oceny, czy zaobserwowane problemy mają charakter trwały i uzasadniają podjęcie zasadniczej zmiany sposobu organizacji przewozów.

IV. Stanowisko starosty wobec poszczególnych postulatów petycji

Ad. 1. Przeanalizowanie możliwości zwiększenia liczby operatorów świadczących usługi przewozowe na liniach pozostających w zakresie właściwości Powiatu Tczewskiego

Na wstępie należy wskazać, że obecnie przewozy wykonywane na terenie Powiatu Tczewskiego realizowane są przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób wydawanych zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Powiat Tczewski nie organizuje obecnie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, a tym samym nie zawiera umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W obowiązującym modelu prawnym Starosta nie posiada kompetencji do wyłaniania dodatkowych przewoźników w drodze postępowania konkurencyjnego ani do wskazywania przedsiębiorcom, na których liniach mają wykonywać działalność gospodarczą. Każdy przedsiębiorca spełniający wymagania określone przepisami prawa może ubiegać się o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób. Organ administracji rozpatruje taki wniosek o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w granicach obowiązujących przepisów.

Zwiększenie liczby przedsiębiorców wykonujących przewozy regularne jest uzależnione przede wszystkim od decyzji podmiotów gospodarczych oraz ekonomicznej opłacalności prowadzenia działalności przewozowej na określonych liniach komunikacyjnych. Są to okoliczności pozostające poza zakresem kompetencji Starosty.

Niezależnie od powyższego sytuacja na rynku przewozów regularnych będzie nadal monitorowana, a każdy wniosek przedsiębiorcy o wydanie nowego zezwolenia lub zmianę istniejącego zezwolenia będzie rozpatrywany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Powiat pozostaje również otwarty na współpracę z przedsiębiorcami zainteresowanymi wykonywaniem przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego.

Odnosząc się do powyższego pytania, należy wskazać, że częściowa odpowiedź została już przedstawiona w rozdziale III. „Analiza aktualnej sytuacji transportowej Powiatu Tczewskiego oraz stanowisko w sprawie dalszego modelu organizacji przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego”. Zawarte tam wyjaśnienia pozostają aktualne również w odniesieniu do niniejszego pytania.

Ad. 2. Ocena możliwości przeprowadzenia konkurencyjnego postępowania na świadczenie usług przewozowych, jeżeli będzie ono dopuszczalne i wymagane obowiązującymi przepisami

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że przeprowadzenie konkurencyjnego postępowania na świadczenie usług przewozowych jest instrumentem przewidzianym dla organizatora publicznego transportu zbiorowego wyłącznie w przypadku organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Postępowanie takie służy wyborowi operatora, z którym organizator zawiera umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na terenie Powiatu Tczewskiego przewozy autobusowe wykonywane są obecnie przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na podstawie zezwoleń wydanych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym. Powiat nie organizuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a zatem nie występują przesłanki prawne do wszczęcia konkurencyjnego postępowania w celu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, uznano, że obecnie nie zachodzą podstawy do przeprowadzenia konkurencyjnego postępowania na świadczenie usług przewozowych. Jednocześnie nie wyklucza się ponownej oceny tej kwestii w przyszłości, jeżeli zmianie ulegną przepisy prawa lub uwarunkowania organizacyjne i finansowe wpływające na sposób wykonywania zadań Powiatu w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Odnosząc się do powyższego pytania, należy wskazać, że częściowa odpowiedź została już przedstawiona w rozdziale III. „Analiza aktualnej sytuacji transportowej Powiatu Tczewskiego oraz stanowisko w sprawie dalszego modelu organizacji przewozów na terenie Powiatu Tczewskiego”. Zawarte tam wyjaśnienia pozostają aktualne również w odniesieniu do niniejszego pytania.

Ad. 3. Weryfikacja obowiązujących standardów jakości usług, w tym punktualności, niezawodności kursów, dostępności połączeń oraz standardu taboru

Podziela się stanowisko autorów petycji, że jakość świadczonych usług przewozowych, punktualność wykonywania kursów, niezawodność połączeń oraz odpowiedni standard taboru mają istotny wpływ na poziom obsługi mieszkańców korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Są to elementy, które decydują nie tylko o komforcie podróżowania, ale również o realnej dostępności szkół, miejsc pracy, placówek ochrony zdrowia oraz innych usług publicznych.

Jednocześnie należy wskazać, że przewozy wykonywane na terenie Powiatu Tczewskiego realizowane są przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na podstawie zezwoleń wydanych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym. W obowiązującym modelu prawnym przedsiębiorca ponosi odpowiedzialność za organizację przewozów, wykorzystywany tabor oraz zapewnienie wykonywania przewozów zgodnie z warunkami udzielonego zezwolenia i obowiązującymi przepisami prawa.

Nie oznacza to jednak braku zainteresowania funkcjonowaniem przewozów ani braku kontroli nad ich wykonywaniem. Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg analizuje zgłoszenia i informacje wpływające od mieszkańców, prowadzi postępowania administracyjne w zakresie wynikającym z ustawy o transporcie drogowym oraz przeprowadza, w granicach posiadanych kompetencji, kontrole przedsiębiorców i wykonywanych przez nich przewozów. Ponadto, w przypadku uzyskania informacji o możliwych nieprawidłowościach lub potrzebie weryfikacji sposobu wykonywania przewozów - występuje do właściwych służb i organów, w szczególności do Komendy Powiatowej Policji w Tczewie oraz Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gdańsku, z wnioskami o przeprowadzenie kontroli drogowych. Informacje i ustalenia wynikające z tych czynności są uwzględniane przez Wydział przy ocenie funkcjonowania przewozów w zakresie pozostającym we właściwości Starosty.

Należy również zauważyć, że projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700) przewiduje rozwiązania zmierzające do poprawy organizacji rynku przewozów, koordynacji sieci komunikacyjnej oraz planowania przewozów. Uznaje się, że wdrożenie nowych regulacji może przyczynić się do poprawy jakości funkcjonowania transportu zbiorowego również na terenie Powiatu Tczewskiego.

Mając powyższe na uwadze, uznaje się za zasadne dalsze monitorowanie jakości funkcjonowania przewozów regularnych w granicach posiadanych kompetencji oraz wykorzystywanie zgłoszeń mieszkańców jako jednego z elementów oceny dostępności komunikacyjnej na terenie Powiatu.

Ad. 4. Rozważenie wprowadzenia lub zaostrożenia wymagań jakościowych wobec podmiotów realizujących przewozy, w szczególności w zakresie sprawności technicznej, komfortu podróży, informacji pasażerskiej oraz wyposażenia pojazdów

Podziela się pogląd autorów petycji, że wysoki standard świadczonych usług przewozowych ma istotne znaczenie dla mieszkańców korzystających z publicznego transportu zbiorowego. W szczególności sprawność techniczna pojazdów, komfort podróżowania, właściwa informacja pasażerska oraz odpowiednie wyposażenie autobusów wpływają na bezpieczeństwo, jakość i atrakcyjność transportu zbiorowego.

Jednocześnie należy wskazać, że przedsiębiorcy wykonujący regularny przewóz osób na podstawie zezwoleń wydanych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym zobowiązani są do spełniania wymagań określonych w obowiązujących przepisach prawa, w tym dotyczących dopuszczenia pojazdów do ruchu, wykonywania badań technicznych oraz spełniania wymagań wynikających z przepisów regulujących wykonywanie transportu drogowego.

Starosta nie posiada kompetencji do jednostronnego nakładania na przedsiębiorców dodatkowych wymagań jakościowych wykraczających poza obowiązujące przepisy prawa lub warunki określone w wydanych zezwoleniach. Organ administracji publicznej działa wyłącznie na podstawie i w granicach prawa, a zakres obowiązków przedsiębiorców wykonujących przewozy regularne określają przepisy ustawowe i wykonawcze.

Starosta nie jest organem właściwym do prowadzenia bieżącej kontroli jakości usług przewozowych w rozumieniu oczekiwanym przez autorów petycji, natomiast w przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów prawa lub warunków wykonywania przewozów podejmuje działania przewidziane w obowiązujących przepisach.

Powiat będzie nadal monitorował sygnały przekazywane przez mieszkańców dotyczące jakości wykonywanych przewozów, analizował wpływ projektowanych zmian ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na zakres kompetencji organów administracji oraz podejmował działania przewidziane obowiązującymi przepisami prawa w przypadku stwierdzenia naruszeń warunków wykonywania przewozów lub innych obowiązków wynikających z przepisów prawa.

Należy również zauważyć, że jakość świadczonych usług przewozowych podlega w znacznym stopniu mechanizmom rynkowym. Przedsiębiorcy wykonujący przewozy regularne są zainteresowani utrzymaniem pasażerów oraz pozyskiwaniem nowych klientów, co stanowi naturalną motywację do podnoszenia jakości świadczonych usług. Powiat oczekuje, że przewoźnicy będą uwzględniać zgłaszane przez mieszkańców potrzeby i dążyć do systematycznej poprawy standardu świadczonych usług.

Ad. 5. Sporządzenie i opublikowanie tabelarycznej analizy dostępności połączeń autobusowych na terenie Powiatu Tczewskiego

Odnosząc się do postulatu sporządzenia i opublikowania tabelarycznej analizy dostępności połączeń autobusowych na terenie Powiatu Tczewskiego, należy wskazać, że Starosta Tczewski zapewnia pasażerom dostęp do aktualnych informacji dotyczących wykonywanych przewozów regularnych poprzez publikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Tczewie rozkładów jazdy obowiązujących na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Jeżeli przez analizę dostępności należy rozumieć rzeczywistą analizę funkcjonowania sieci połączeń, powinna ona mieć znacznie szerszy zakres. W szczególności powinna uwzględniać liczbę i częstotliwość kursów, ich rozmieszczenie w ciągu dnia, możliwość dojazdu do Tczewa i innych miejscowości, połączenia w godzinach dojazdu do pracy i szkół oraz powrotu, funkcjonowanie połączeń w soboty, niedziele i święta, obsługę miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców, a także powiązanie sieci przewozowej z istotnymi generatorami ruchu.

Tak rozumiana analiza wymaga jednak pozyskania dodatkowych informacji, których nie można uzyskać wyłącznie z samych rozkładów jazdy. Szczególne znaczenie będą miały informacje dotyczące rzeczywistego wykorzystania poszczególnych kursów, zgłoszeń pasażerów, przyczyn zmian rozkładów jazdy oraz planów przewoźników w zakresie dalszego wykonywania przewozów. Z tego względu Wydział Komunikacji podjął działania zmierzające do uzyskania od przedsiębiorców wykonujących przewozy regularne informacji o problemach występujących przy realizacji kursów, zmianach wprowadzonych od 1 lipca 2026 r., zgłaszanych przez pasażerów potrzebach oraz planowanych zmianach w zakresie wykonywanych przewozów.

Należy również wskazać, że dla Powiatu Tczewskiego obowiązuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, przyjęty uchwałą Rady Powiatu Tczewskiego w 2017 r. Plan ten został ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego i stanowi dokument o charakterze planistycznym odnoszący się do organizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu.

W związku z rozpatrywaniem petycji zostały podjęte również działania zmierzające do oceny zasadności aktualizacji obowiązującego planu transportowego. W tym celu skierowano zapytania ofertowe do trzech podmiotów posiadających doświadczenie w opracowywaniu tego rodzaju dokumentów.

Jednocześnie należy uwzględnić trwające prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700). Projektowane przepisy przewidują istotne zmiany w zakresie planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym nowe wymagania dotyczące planów transportowych oraz opracowywania schematów sieci komunikacyjnej. Zgodnie z projektowanymi rozwiązaniami obecnie obowiązujące plany transportowe zachowają ważność do dnia 31 grudnia 2029 r., a następnie będą musiały zostać zastąpione dokumentami odpowiadającymi nowym wymaganiom.

Należy przy tym podkreślić, że w przypadku aktualizacji planu transportowego będzie on podlegał procedurze przewidzianej przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a przyjęty przez Radę Powiatu dokument będzie podlegał publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego. W konsekwencji ustalenia dotyczące organizacji i rozwoju sieci transportowej, które zostaną ujęte w aktualizowanym planie, będą dostępne publicznie w ramach właściwego dokumentu planistycznego.

Mając powyższe na uwadze, nie uznaje się za celowe sporządzenie obecnie odrębnej tabelarycznej analizy obejmującej wyłącznie informacje już dostępne w publikowanych rozkładach jazdy. Jednocześnie nie wyklucza się przeprowadzenia pogłębionej analizy dostępności komunikacyjnej, jeżeli okaże się ona zasadna w związku z aktualizacją planu transportowego, zmianami przepisów prawa lub wynikami prowadzonego monitorowania sytuacji transportowej na terenie Powiatu.

Właściwym rozwiązaniem jest zatem wykorzystanie już dostępnych informacji oraz dalsze monitorowanie funkcjonowania przewozów, a w przypadku podjęcia aktualizacji planu transportowego – przeprowadzenie w jej ramach odpowiedniej analizy dostępności komunikacyjnej. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć dublowania informacji, a jednocześnie zapewni możliwość opracowania analizy odpowiadającej rzeczywistym potrzebom mieszkańców i aktualnym uwarunkowaniom prawnym.

Ad. 6. Przedstawienie wariantów dalszego działania Powiatu, w tym wariantu opartego na porozumieniach z gminami, z wykorzystaniem Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz wariantu przeprowadzenia konkurencyjnego postępowania na świadczenie usług przewozowych

W toku rozpatrywania petycji dokonano oceny możliwych kierunków dalszych działań Powiatu Tczewskiego w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej mieszkańców.

1. Pozostawienie obecnego modelu przewozów komercyjnych

Po przeprowadzeniu analizy prawnej, organizacyjnej i finansowej uznano, że na obecnym etapie najbardziej racjonalnym rozwiązaniem jest utrzymanie modelu przewozów regularnych wykonywanych przez przedsiębiorców na podstawie zezwoleń wydawanych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym. Model ten zapewnia wykonywanie przewozów bez ponoszenia przez Powiat kosztów związanych z finansowaniem usług przewozowych oraz tworzeniem struktur organizacyjnych niezbędnych do wykonywania zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego.

2. Wariant oparty na współpracy z gminami

Pozytywnie ocenia się możliwość współpracy z gminami Powiatu Tczewskiego oraz Miastem Tczew w zakresie identyfikowania potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, wymiany informacji oraz wypracowywania wspólnych rozwiązań służących poprawie dostępności transportowej. Jednocześnie należy wskazać, że zawieranie porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego samo w sobie nie stanowi podstawy do uruchamiania nowych połączeń ani nie zastępuje obowiązków wynikających z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ewentualny zakres współpracy uzależniony byłby od zgodnej woli zainteresowanych jednostek oraz możliwości organizacyjnych i finansowych każdej z nich.

3. Wariant wykorzystania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych

Uzyskanie dofinansowania z Funduszu nie stanowi jednak samodzielnej podstawy do uruchomienia przewozów. Warunkiem ubiegania się o środki jest wykonywanie przez Powiat zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz spełnienie wymagań określonych w przepisach regulujących funkcjonowanie Funduszu.

4. Wariant przeprowadzenia konkurencyjnego postępowania

Możliwość przeprowadzenia konkurencyjnego postępowania została oceniona w odpowiedzi na postulat nr 2 petycji.

Ad. 7. Przedstawienie mieszkańcom informacji o możliwych działaniach Powiatu, przewidywanym harmonogramie oraz ograniczeniach prawnych, finansowych i organizacyjnych

Postulat został poddany szczegółowej analizie i w ocenie Starosty zasługuje na uwzględnienie w zakresie przekazania mieszkańcom informacji o rzeczywistych możliwościach działania Powiatu wynikających z obowiązujących przepisów prawa.

Po rozpatrzeniu petycji oraz przeprowadzeniu analizy prawnej, organizacyjnej i finansowej Starosta Tczewski ustalił następujące kierunki dalszych działań:

1. Monitorowanie funkcjonowania przewozów regularnych

Powiat będzie nadal monitorował funkcjonowanie przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń wydanych zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, analizując zmiany rozkładów jazdy, wpływające sygnały od mieszkańców oraz informacje przekazywane przez przedsiębiorców wykonujących przewozy regularne.

2. Współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego

Kontynuowana będzie współpraca z gminami Powiatu Tczewskiego oraz innymi zainteresowanymi jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie identyfikowania potrzeb komunikacyjnych mieszkańców oraz wymiany informacji dotyczących funkcjonowania transportu zbiorowego.

3. Przygotowanie do zmian legislacyjnych

Powiat prowadzi działania przygotowawcze związane z projektowaną reformą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W tym celu analizowane są projektowane przepisy, w tym dotyczące nowych planów transportowych, schematów sieci komunikacyjnej oraz nowych obowiązków organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

4. Analiza zmian systemowych

Przy podejmowaniu dalszych działań Powiat będzie uwzględniał zarówno ostateczny kształt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jak również rozwiązania wynikające z ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim. Oba akty prawne mogą mieć istotny wpływ na sposób organizacji transportu publicznego w przyszłości.

5. Harmonogram działań

Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie szczegółowego harmonogramu działań wykraczających poza bieżące wykonywanie ustawowych obowiązków, ponieważ uzależnione jest to od zakończenia procesu legislacyjnego oraz wejścia w życie nowych przepisów regulujących organizację publicznego transportu zbiorowego.

Do czasu zakończenia prac legislacyjnych Powiat będzie kontynuował działania analityczne oraz monitorowanie funkcjonowania przewozów regularnych. Po wejściu w życie nowych przepisów zostanie dokonana ich szczegółowa analiza pod kątem wpływu na zadania Powiatu Tczewskiego oraz ewentualnej potrzeby podjęcia dalszych działań organizacyjnych.

V. Rozstrzygnięcie petycji

Po przeprowadzeniu szczegółowej analizy przedstawionych w petycji postulatów, obowiązujących przepisów prawa, aktualnej sytuacji transportowej na terenie Powiatu Tczewskiego oraz uwarunkowań organizacyjnych i finansowych, uznaje petycję za częściowo zasadną.

Za zasadne uznano w szczególności postulaty dotyczące potrzeby prowadzenia stałej analizy dostępności komunikacyjnej mieszkańców, monitorowania zmian w sieci połączeń autobusowych, współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego oraz uwzględniania zgłaszanych przez mieszkańców problemów przy wykonywaniu ustawowych zadań Powiatu.

Nie uwzględniono natomiast tych postulatów, których realizacja w obecnym modelu organizacji przewozów, opartym na przewozach regularnych wykonywanych przez przedsiębiorców na podstawie zezwoleń, nie jest możliwa – z prawnego punktu widzenia - w sposób odpowiadający oczekiwaniom wnioskodawców.

VI. Podsumowanie

Dziękuję autorom petycji za zwrócenie uwagi na problemy związane z dostępnością transportu publicznego na terenie Powiatu Tczewskiego. Problematyka ta ma istotne znaczenie dla jakości życia mieszkańców oraz rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu i pozostaje przedmiotem bieżącej analizy.

Jednocześnie należy podkreślić, że działania organów administracji publicznej muszą być podejmowane na podstawie i w granicach obowiązującego prawa, z uwzględnieniem możliwości organizacyjnych i finansowych jednostki samorządu terytorialnego.

Powiat będzie nadal monitorował funkcjonowanie przewozów regularnych, analizował potrzeby komunikacyjne mieszkańców, współpracował z gminami oraz przedsiębiorcami wykonującymi przewozy, a także przygotowywał się do wdrożenia nowych obowiązków wynikających z planowanych zmian przepisów prawa.

Po zakończeniu procesu legislacyjnego oraz wejściu w życie nowych regulacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego podjęte zostaną działania w celu ponownej oceny wpływu tych zmian na zadania Powiatu Tczewskiego.

Na zakończenie należy wskazać, że na szczególne podkreślenie zasługuje również aktualny stan prac legislacyjnych dotyczących zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. W toku rozpatrywania petycji procedowany był rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, ujęty w druku sejmowym nr 2700. Projekt ten został następnie uchwalony przez Sejm, a ustawa z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw została przekazana Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej. Jednakże w dniu 19 sierpnia 2026 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej odmówił podpisania wskazanej ustawy. W konsekwencji ustawa ta nie weszła w życie i nie stanowi obecnie obowiązującego prawa.

Sytuacja ta dodatkowo przemawia za zachowaniem ostrożności w podejmowaniu decyzji o zasadniczej zmianie modelu organizacji przewozów na terenie Powiatu. Podejmowanie obecnie długoterminowych decyzji organizacyjnych i finansowych w oparciu o rozwiązania, które nie stały się obowiązującym prawem, byłoby przedwczesne.

Starosta Tczewski

Mirosław Augustyn

Otrzymują:

1. Adresat wraz z klauzulą RODO
2. a/a

Do wiadomości:

1. Prezydent Miasta Tczewa
2. Burmistrzowie i Wójtowi Gmin Powiatu Tczewskiego
3. Rada Powiatu Tczewskiego w/m

INFORMACJA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH W POSTĘPOWANIU SKARGOWYM

Administratorem danych osobowych zbieranych w ramach wykonywania zadań publicznych w Starostwie Powiatowym w Tczewie jest Powiat Tczewski reprezentowany przez Starostę Tczewskiego, z siedzibą w Tczewie przy ul. Piaskowej 2, 83-110 Tczew.

Kontakt do inspektora ochrony danych osobowych to: inspektor@powiat.tczew.pl. Zbierane dane osobowe są przetwarzane zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie) (Dz.U.UE.L.2016.119.1) w celu realizacji przez Powiat Tczewski obowiązków wynikających z przepisów prawa.

Dane kontaktowe przetwarzane są w celu ułatwienia komunikacji związanej z wykonywaniem ustawowych zadań Powiatu. W związku z przetwarzaniem przysługuje prawo dostępu do swoich danych oraz ich sprostowania, a także prawo ograniczenia przetwarzania ze względu na swoją szczególną sytuację oraz prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych. Wyrażoną zgodę na przetwarzanie danych osobowych można wycofać w dowolnym momencie lub żądać usunięcia oraz przeniesienia tych danych.

Pełna treść klauzuli informacyjnej dotycząca przetwarzania danych osobowych przez Powiat Tczewski dostępna jest na stronie internetowej BIP Powiatu Tczewskiego: Ochrona Danych Osobowych oraz na tablicach informacyjnych w Starostwie Powiatowym w Tczewie.