

Łańcut, 28 grudnia 2018 r.

Sz. P. Adam Krzysztoń
Starosta Powiatu Łańcuckiego

Sprawa: komunikacja na terenie Powiatu Łańcuckiego.

Szanowny Panie Starosto,

Podczas posiedzeń Komisji Ochrony Środowiska, Rolnictwa, Leśnictwa, Porządku i Bezpieczeństwa Publicznego Rady Powiatu Łańcuckiego, w minionej kadencji wielokrotnie sygnalizowałam problem zmniejszenia ilości połączeń autobusowych wykonywanych do gmin Powiatu Łańcuckiego. Brak połączeń, ich sporadyczność i nieprzewidywalność powodują, że Mieszkańcy wybierają komunikację samochodową, a uczniowie decydują się na dojazd do szkół zlokalizowanych w Rzeszowie. Problem z komunikacją autobusową o zasięgu powiatowym dotyczy również terenu Miasta Łańcuta.

Proszę o podjęcie interwencji u przewoźników wykonujących kursy na trasach powiatowych, w tym przez Łańcut, w związku z następującymi problemami:

1. Prywatni przewoźnicy („EUROBUS” - Firma Handlowo-Usługowa Mariusz Franków, Maława 23/1 37-740 Bircza NIP PL 7952027783 oraz „BUS NATURA”) nie zatrzymują się na dwóch przystankach zlokalizowanych przy ulicy Kościuszki w Łańcucie (pomiędzy ulicą Graniczną, a Sowińskiego).

2. Prywatni przewoźnicy („EUROBUS”, „BUS NATURA”) nie zatrzymują się na przystanku Łańcut – Grabskie.

3. Na przystankach i wiatkach przystankowych brakuje rozkładów jazdy, ten problem występuje na terenie Miasta Łańcuta i całego Powiatu Łańcuckiego.

4. Prywatni przewoźnicy nie zajeżdżają na dworzec przy ulicy Kościuszki w Łańcucie, co powoduje odcięcie tej części miasta od dostępności do komunikacji autobusowej, a dla Mieszkańców gmin, zwłaszcza młodzieży szkolnej oznacza to dodatkową trudność w zlokalizowaniu i dotarciu do przystanku obsługiwanego przez przewoźnika.

Rozmawiałam telefonicznie z właścicielem „EUROBUS” - Firma Handlowo-Usługowa Mariusz Franków, Maława 23/1 37-740 Bircza NIP PL 7952027783, poprosiłam o wprowadzenie do rozkładu jazdy dwóch przystanków autobusowych przy ulicy Kościuszki w Łańcucie i jednego w lokalizacji Łańcut – Grabskie (w stronę Rzeszowa) oraz przystanku Łańcut – Grabskie i przystanku przy ul. Kościuszki w Łańcucie (w stronę Przeworska). Przewoźnik zadeklarował, że będzie to możliwe, gdyż planują wprowadzenie zmian do rozkładu jazdy. Jednak, aby prośby wielu Mieszkańców i mój wniosek zostały wzięte pod uwagę, to do przewoźnika musi wpłynąć oficjalne zgłoszenie ze Starostwa Powiatu Łańcuckiego oraz Urzędu Miasta Łańcuta – jako zarządcy przystanków, że wyrażają zainteresowanie sprawą.

Serdecznie proszę o nawiązanie kontaktu z przewoźnikiem i dłożenie wszelkich starań, aby na rozkładzie jazdy „EUROBUS” znalazły się w/w przystanki. Sprawa jest bardzo pilna z uwagi na plany przewoźnika związane z wdrożeniem nowego rozkładu jazdy.

Z wyrazami szacunku
Radna Rady Powiatu Łańcuckiego
Monika Roman

Otrzymali:

Adresat: Starosta Powiatu Łańcuckiego

Do wiadomości: Burmistrz Miasta Łańcuta

Do wiadomości: Mieszkańcy



STAROSTA ŁAŃCUCKI

KT.7142.25.2018

Łańcut, 9 stycznia 2018 r.

**Pani
Monika ROMAN
Radna
Rady Powiatu Łańcuckiego**

W odpowiedzi na Pani pytanie zawarte w piśmie z dnia 28 grudnia 2018 r., informuje że Powiat Łańcucki jako jeden z pierwszych starał się przygotować na wdrożenie w życie w całości przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2017 r. poz. 2136 z późn. zm.). W dniu 23 czerwca 2015 r. został przyjęty plan transportowy i na BIP zostało zamieszczone ogłoszenie o wyborze operatora transportu publicznego w drodze koncesji. Zostały przeprowadzone liczne konsultacje z wójtami w sprawie wspólnego zorganizowania przewozów o charakterze publicznym. Mimo tych przedsięwzięć nie udało się wprowadzić w życie postanowień ww. ustawy. Założenia nowelizacji tej ustawy są odmienne od pierwotnych regulacji. Brak pewności co do pełnego kształtu ustawy i ciągle przesuwanie terminu wejścia jej w życie nie sprzyjają podejmowaniu jakiegokolwiek działania w tym kierunku. Projekty podważają zasady planu transportowego, którego nie można zmieniać dowolnie, gdyż zatwierdzenie go następuje w drodze uchwały Rady Powiatu. Plan ten opiera się na jednym przewoźniku, a projekty zakładają pakiety linii z udokumentowanym przewozem pasażerskim na poszczególnych liniach. Postępowanie koncesyjne także zajmuje kilka miesięcy, a w obecnych realiach jeśli wszyscy przewoźnicy i operatorzy będą mieli zwrot za bilety ulgowe, to żaden z przewoźników może się nie zgłosić, ponieważ koncesja jest prowadzona na własne ryzyko operatora. Zmiana postępowania z koncesji na przetarg wiąże się z ponownym ogłoszeniem w Dzienniku Urzędowym UE oraz BIP z rocznym wyprzedzeniem.

W obecnym stanie prawnym działamy na ustawie o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 2200 z późn. zm.). Ustawa reguluje wydawanie zezwoleń na linie regularne według zgłoszonych projektów rozkładów jazdy. Za rozkłady jazdy, a także uruchomienie linii odpowiadają przewoźnicy, a Powiat może zatwierdzić, bądź odmówić wydania/zmiany zezwolenia. Odmowa wiąże się z dobrym udokumentowaniem, że uruchomienie lub zmiana stanowić będzie zagrożenie dla istniejących linii regularnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników lub zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych, bądź wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem. Gdy następuje kolizja z istniejącymi rozkładami stosujemy praktykę zmiany rozkładu aby autobusy nie spotykały się na przystankach, mimo opinii SKO, że te same lub zbliżone godziny zatrzymywania się autobusów nie stanowią zagrożenia w ruchu drogowym.

Starosta nie może narzucić w obecnym stanie prawnym wykonywania przewozów na określonych liniach lub w określonych godzinach. Jedynie co można to poddać taką propozycję,

a przewoźnik sam decyduje o opłacalności takiego przewozu i może wystąpić o wydanie lub zmianę zezwolenia. Starosta nie może jako organ wydający zezwolenia dofinansowywać wybranych przedsiębiorców. Takie możliwości daje ustawa o transporcie publicznym ale nie na zasadzie koncesji. Wejście tejże ustawy nie pociąga pomocy państwa w tym zakresie i tylko stwarza możliwość zawarcia porozumienia powiatowo-gminnego w celu dofinansowania przewozów. Tu także padały propozycje z naszej strony do przedstawicieli gmin.

Obecnie przewozy powiatowe wykonywane są na 38 liniach komunikacyjnych, co daje 1 036 791 km rocznego przebiegu. Przy założeniu, że dopłaty do kilometra wynoszą około 4 zł, to wartość rocznego dofinansowania z budżetu samorządowego wyniesie 4 147 164 zł. Wraz ze zwiększoną częstotliwością kursów kwota wzrasta. Jeżeli chcemy, aby transport się samofinansował przewoźnicy musieliby podnieść ceny biletów, a to pociąga za sobą niezadowolenie podróżnych i zastępowanie transportu publicznego własnym. Aby transport publiczny był na granicy opłacalności przewoźnicy ograniczają liczbę kursów do godzin szczytu. W powiatach ziemskich obecnie transport publiczny funkcjonuje na liniach i kursach opłacalnych. Nadto w dużych aglomeracjach, gdzie gęstość kursów jest większa, zwrot kosztów z biletów jest na granicy 30-40%, a reszta dofinansowywana jest z budżetu samorządów.

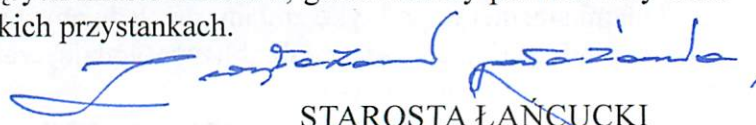
Regres komunikacji autobusowej i odpływ kolejnych pasażerów napędza błędne koło transportu publicznego na obszarach pozamiejskich. Posiadanie samochodu na terenach wiejskich jest często warunkiem uzyskania zatrudnienia, a wpływ publicznego transportu zbiorowego na życie mieszkańców poza miastami jest nie do przecenienia. Tymczasem skierowana niedawno do konsultacji publicznych nowelizacja ustawy o PTZ nie dość, że nie rozwiązuje bieżących problemów, to część z nich pogłębia. (cytat: Prawo & Finanse – Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku. Publikacja tekstu z 15 maja 2018 r.). Artykuł ten wiele wyjaśnia w sprawie tematów poruszanych przez Panią w piśmie z 28 grudnia 2018 r. Nie cytuję go w całości z uwagi na obszerność, ale warto się z nim zapoznać.

Nadmienię, że po zamknięciu oddziału łańcuckiej firmy Arriva, która zaprzestała wykonywania przewozów dokładnie na dzień rozpoczęcia nauki w szkołach, przewozy przejął PKS w Leżajsku Sp. z o.o., który wykonywał je na tych samych rozkładach jazdy co Arriva. Z uwagi na siedzibę w Leżajsku przystosowywali przewozy, aby autobusy nie miały pustych przebiegów. Arriva w tamtym okresie mocno uszczupliła częstotliwość kursów, a nawet zeszła z 35 zezwoleń do 27, a ustępując próbowała wymusić dotacje od gmin do linii z uwagi na ich nierentowność. Przejęcie przewozów poprzedzały rozmowy z przewoźnikami, ale jedynie PKS Sp. z o.o. w Leżajsku z uwagi na największą ilość taboru był w stanie podjąć obsługiwaniu takiej ilości linii, a także dzięki temu zatrudnił większość kierowców z łańcuckiego oddziału wycofującej się firmy Arriva.

W dniu 27.11.2018 r. przedstawiciele przewoźnika PKS Sp. z o.o. w Leżajsku zwrócili się do samorządów o wsparcie finansowe swoich przewozów na terenie Powiatu Łańcuckiego. Temat ten poruszano na posiedzeniu Konwentu Samorządów Powiatu Łańcuckiego w dniu 30.11.2018 r. Jednak żadnych zobowiązań nie podjęto.

W związku z Pani interwencją w sprawie braku rozkładów jazdy na przystankach i wiatach przystankowych informujemy, że dnia 19.11.2018 r. zostało wystosowane pismo w tej sprawie do wszystkich przewoźników, którym Starosta Łańcucki wydał zezwolenie.

Wielokrotnie były podejmowane rozmowy w sprawie zwiększenia zatrzymań na przystankach na terenie Miasta Łańcuta. Przewoźnicy nie wyrażali chęci do tego typu działań z uwagi na odpłatność za każde zatrzymanie się na przystankach zlokalizowanych na terenie miasta Łańcuta oraz zmian w rozkładach jazdy obejmujących miasto Rzeszów, gdzie zmiany powodowały brak możliwości zatrzymywania się na wszystkich przystankach.


STAROSTA ŁAŃCUCKI

Adam KRZYSZTOŃ