

Treść interpelacji radnego Wojciecha Zabłockiego w sprawie prac nad rozwojem połączeń autobusowych na terenie województwa mazowieckiego

W związku z pojawiającymi się informacjami o pracach nad rozwojem połączeń autobusowych na terenie województwa mazowieckiego zwracam się z prośbą o przedstawienie stanowiska w kwestiach, które - zdaniem Pana Marszałka - uniemożliwiają jego efektywną realizację. W szczególności proszę o wskazanie jakie warunki organizacyjne musiałyby zostać spełnione dla w celu skutecznego organizowania przewozów autobusowych także na szczeblu województwa, w wyniku porozumienia z samorządami niższego szczebla. Działanie takie miałoby na celu zebranie dostępnego finansowania różnych szczebli samorządu w celu tworzenie oferty autobusowej, która zapewniałaby realizację różnych celów jednym środkiem transportu, np. dowóz do pracy, szkoły i pociągu. Cele podróży są różne i nie zawsze pokrywają się z granicami gmin, powiatów czy nawet województwa. Odrębne organizowanie każdego rodzaju na każdym szczeblu samorządu przewozów obniża ich efektywność ekonomiczną oraz grozi dublowaniem kursów. Stąd wydaje się, że zasadnym jest przede wszystkim dążenie do współpracy samorządów w celu zapewnienia transportu autobusowego realizującego poszczególne funkcje komplementarnie, a nie konkurencyjnie.

Innym czynnikiem ułatwiającym uruchamianie połączeń autobusowych są liczne firmy transportowe (o zróżnicowanej strukturze właścicielskiej: państwowe, samorządowe, prywatne - wszystkie mają równe szanse), które z powodzeniem konkurują o zamówienia. Jego ewentualna monopolizacja własną spółką w autobusowych przewozach wojewódzkich skutkować będzie pogorszeniem kondycji firm istniejących i zwiększeniem wydatków - ze względu na brak elementu konkurencyjności. Jednocześnie w systemie przetargowym nadal możliwe jest pozyskiwanie taboru (w ramach specjalnych programów) przez samorząd i jego użyczenie przewoźnikowi (operatorowi) wyłonionemu w przetargu. System przetargowy pozwala na ustalenie przez organizatora taryfy oraz założeń rozkładowych i jakościowych. Za wykonanie odpowiedzialny jest przewoźnik wybrany w postępowaniu przetargowym. System ten działa (i podniesiono także jakość wykonywanych przewozów) w ramach przewozów organizowanych przez Koleje Mazowieckie (autobusy na lotnisko w Modlinie, duże zamówienia w różnych częściach województwa na komunikację zastępczą za pociągi odwoływane w trakcie modernizacji). Na podstawie obserwacji można stwierdzić, że problemem nie jest brak przewoźnika, a brak założeń rozkładowych oraz brak zamówień na obsługę przewozów autobusowych.

Zwracam się z prośbą o analizę wyżej wskazanych kwestii i odniesienie się do nich oraz o odpowiedź na poniższe pytania:

1. Jakie są główne ograniczenia po stronie obowiązujących przepisów, które zdaniem Pana Marszałka uniemożliwiają skuteczne organizowanie przewozów autobusowych?
2. Jaki jest cel (argumenty za i przeciw) zakładania własnej spółki przewozowej, skoro bardzo dobrze działa model w którym organizator zleca przewozy na bardzo konkurencyjnym i rozdrobnionym rynku przewoźników autobusowych (własności zarówno państwowej, samorządowej, jak i prywatnej).
3. Czy wybrano model organizacji transportu autobusowego?
4. Czy Pan Marszałek składał wnioski o uruchomienie linii autobusowych z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych?
5. Kto, na jakiej podstawie, w jakim terminie i jakim kosztem prowadzi analizy związane z wyborem optymalnego modelu organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego?
6. Jakie kwestie podlegają analizie i jakie przyjęto wstępne założenia?
7. a) Czy rozważano powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu (na wzór ZTM), który mógłby pełnić rolę aplikanta o trasy pociągów oraz integratora z autobusami?

b) Czy analizowano możliwość i celowość powołania w tym celu związku metropolitalnego, o którym mowa w art. 7.1. ust. 4b) lit.b. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (z późn. zm.): "Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest związek metropolitalny, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego."

8. Czy zdaniem Pana Marszałka możliwe jest na podstawie przytoczonego w punkcie 7 przepisu uoptyz "skonsolidowanie" działań związanych z organizacją transportu zainteresowanych samorządów na szczeblu województwa? Jednocześnie nie wykluczałoby to możliwość samodzielnego organizowania przewozów w uzasadnionych przypadkach, np. wewnątrzgminnych.