

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obligatoryjnych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obligatoryjnych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obligatoryjnych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem

Leszno, dnia 04.11.2016 r.

BR.0004.66.2016

Pani

W odpowiedzi na otrzymaną petycję, uprzejmie informuję, że Komisja Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej na swych posiedzeniach w dniu: 19 października 2016 roku i 2 listopada 2016 roku rozpoznawała poruszaną sprawę i zapoznała się ze stanowiskiem Dyrektora MZK w przedmiotowej sprawie.

### **1. Bezpłatna komunikacja miejska w Lesznie**

Bezpłatna komunikacja to zjawisko szerokie, którego nie można sprowadzić tylko do kwestii transportu, ekonomii czy rozwiązań czysto urbanistycznych. Bezpłatny transport publiczny ma swoich zagorzałych zwolenników jak i przeciwników, ale jedno wydaje się bezsporne, nie powstał do tej pory jeden idealny model funkcjonowania darmowych autobusów, który można by wdrożyć, zarówno w mniejszych miejscowościach jak i dużych metropoliach. Tak naprawdę nie ma darmowej komunikacji. To, że pasażerowie nie płacą za bilety, nie oznacza, że faktycznie są one za darmo. Płaci oczywiście samorząd, finansując komunikację bezpośrednio z budżetu.

Darmowa komunikacja może oznaczać wzrost liczby pasażerów, ale to automatycznie zacznie generować większe wydatki na jej utrzymanie. Miasta, które wprowadziły bezpłatny transport publiczny wydają na komunikację miejską więcej o około 40% niż w okresie gdy obowiązywał przejazd za bilet.

W skutek zwiększonego popytu na transport publiczny miasta, które wprowadziły bezpłatną komunikację borykają się z brakiem taboru oraz mają problemy z pozyskaniem dodatkowych kierowców do obsługi dodatkowych kursów. Braki taboru próbują uzupełnić dzierżawą z innych zakładów komunikacji miejskiej, braki kadrowe próbują uzupełnić zatrudnieniem kierowców na umowę zlecenie z innych zakładów pracy. Takim przykładem są Polkowice, które po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęły borykać się z brakiem taboru, bo oczekiwania mieszkańców znacznie wzrosły. Zakład komunikacji miejskiej zwrócił się do naszego i innych zakładów komunikacyjnych z prośbą o dzierżawę autobusów, gdyż z chwilą wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej zaczęło brakować taboru, a zakup nowego lub używanego wymaga przeprowadzenia odpowiedniej procedury związanej z ich pozyskaniem.

W kwestii cen biletów i zarzut, że są za drogie, to informuję, że ostatnia zmiana taryfy opłat na terenie Leszna miała miejsce w listopadzie 2012 roku. Cena biletu jednorazowego od tego czasu do chwili obecnej jest niezmienna i wynosi 2,70 zł. Nadmieniam jednocześnie, że od maja 2005 roku do chwili obecnej, a więc przez okres 11 lat cena biletu jednorazowego normalnego wzrosła w Lesznie o 70 groszy.

Dla przykładu obowiązujące ceny biletów jednorazowych w miastach wielkości Leszna są następujące: Głogów - 3,00 zł, Gniezno - 2,70 zł, Konin - 2,80 zł, Ostrów Wlkp. - 2,80 zł, Piła - 2,70 zł, Mielec - 2,70 zł, Ciechanów - 2,80 zł.

Zatem cena leszczyńskiego biletu jednorazowego nie odbiega od cen stosowanych przez inne miasta porównywalne wielkością do Leszna.

## **2. Zaniechanie dalszych inwestycji Miejskiego Zakładu Komunikacji w Lesznie - związanych z odpłatnością za bilety**

W ramach projektów współfinansowanych przez Unię Europejską, która promuje strategię niskoemisyjną, Miasto Leszno zgłosiło dwa projekty w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego oraz Leszczyńskiego Obszaru Strategicznej Interwencji. W obu projektach zaplanowano między innymi pozyskanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru oraz urządzeń z zakresu telematyki /biletomaty oraz urządzenia dynamicznej informacji pasażerskiej/.

Biletomaty mobilne, które planuje się zainstalować tylko w autobusach komunikacji miejskiej ułatwią zakup biletu i przyczynią się do rezygnacji z biletów papierowych dostępnych w punktach handlowych /obecnie zakład udziela 8% marży placówkom handlowym sprzedającym w naszym imieniu bilety komunikacji miejskiej/.

Wbrew temu co zostało wskazane w petycji informuję, że nie jest planowany zakup biletomatów stacjonarnych, które są znacznie droższe od wartości podanej w petycji, gdyż koszt zakupu bez instalacji takiego biletomatu wynosi od 120 do 150 tys. zł.

## **3. Umożliwienie dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom miasta Leszna pracującym w Winkhaus Rydzyna ul. Przemysłowa 1**

Miejski Zakład Komunikacji realizował przewozy w ramach linii komunikacyjnej dedykowanej wyłącznie pracownikom zakładu Winkhaus do końca czerwca 2012 roku.

Z uwagi na coraz mniejsze zainteresowanie pracowników dowozami, gdzie z kursu o godz. 5:15 korzystało zaledwie 15 osób, z kursu o godz. 6:10 korzystały średnio 4 osoby, z kursu o godz. 13:15 korzystało średnio 14 osób, z kursu o godz. 14:10 korzystało 17 osób, z kursu o godz. 21:15 korzystały średnio 3 osoby, a z kursu o godz. 22:10 korzystało 15 osób i wykonywanej dziennej pracy przewozowej w wielkości 210 km, po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej funkcjonowania linii uznano, że dalsze utrzymywanie tego typu połączenia bez wsparcia finansowego firmy Winkhaus jest niemożliwe.

Prowadzone rozmowy z ówczesnym kierownictwem firmy Winkhaus na temat dofinansowania dowozu pracowników do zakładu w Rydzynie zakończyły się niepowodzeniem. Kierownictwo zakładu nie było zainteresowane dofinansowaniem dowozu pracowników, dlatego też od 1 lipca 2012 roku zaprzestano takiego dowozu. Proponowane w petycji wydłużenie linii komunikacyjnej nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie przy obecnie wytyczonej i przyjętej przez pasażerów z Leszna i z gminy Rydzyna trasie i częstotliwości kursów zmiana aktualnego rozkładu jazdy będzie trudna do przeprowadzenia. Samorząd Rydzyny przy takim rozwiązaniu musiałby zwiększyć dofinansowanie do funkcjonowania linii nr 12 w związku ze zwiększoną pracą przewozową na terenie gminy Rydzyna.

Ponadto na terenie miasta nastąpiło by skrócenie trasy przejazdu autobusu i zamiast z Gronowa autobus w godzinach dowozu pracowników do firmy Winkhaus w Rydzynie musiał by rozpoczynać kurs z Al. Krasieńskiego. Takim rozwiązaniem pozbawi się jednak dużą grupę mieszkańców Gronowa korzystania z linii nr 12 w

porach największego przez nich zainteresowania, to jest w godzinach 5:00 - 7:00 oraz 13:00 - 15:00.

Przy obecnej trasie przejazdu pokonanie całej linii z Gronowa do Kłody i Tarnowej Łąki zajmuje 57 minut, a w związku z tym dodatkowy wjazd do firmy Winkhaus jest niemożliwy do zrealizowania.

#### **4. Przedłużenie trasy linii autobusowej numer 1 do Zaborowa**

Miejski Zakład Komunikacji w przyszłości także widzi potrzebę wydłużenia linii nr 1 na terenie Zaborowa. Taką docelową pętlą autobusową mogłoby być miejsce w okolicach kompleksu sportowego /po jego przeciwnej stronie/ przy ulicy Górowskiej. Miejsce pod ewentualną pętlę wymaga jednak przygotowania terenu, w tym prac planistycznych.

Na chwilę obecną nie otrzymujemy sygnałów od mieszkańców Zaborowa, aby wydłużyć trasę dla autobusu linii nr 1.

Wizja lokalna ulic w Zaborowie przeprowadzona w związku z otrzymaną petycją w większości z nich eliminuje je do dopuszczenia na nich ruchu autobusów komunikacji miejskiej.

Tak jak obecnie do wykorzystania dla autobusów komunikacji miejskiej pozostają ulice Górowska, 1 Maja i Rynek Zaborowski.

Parametry pozostałych ulic oraz ich nośność nie jest dostosowana do projektowania po nich nowych tras autobusowych, wspomnę tylko, że dopuszczalna masa całkowita autobusu wynosi 18 ton.

#### **5. Umożliwienie mieszkańcom Leszna dojazdów do pracy, do Śródmieścia, w soboty i niedziele**

Komunikacja miejska w roku bieżącym obchodziła 40 lecie swojego istnienia. Na przestrzeni tego okresu dokonano wielu korekt w rozkładzie jazdy, które związane były między innymi ze zmianą tras, pojawianiem się i likwidacją linii oraz korektą kursów. Przyczyną takiego stanu rzeczy była między innymi transformacja ustrojowa i gospodarcza. Duże zakłady przemysłowe albo przestały istnieć, albo drastycznie zmniejszyły zatrudnienie, co spowodowało spadek liczby korzystających z usług komunikacji miejskiej.

Wobec powyższych okoliczności komunikacja miejska musiała realnie ocenić swoją pozycję i dostosować się z jednej strony do aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, a z drugiej strony do oczekiwań mieszkańców, tym bardziej, że w bardzo szybkim tempie wzrastała i dalej wzrasta liczba samochodów osobowych.

W roku 2003 w Lesznie zarejestrowanych było 18537 samochodów osobowych, a na koniec 2015 roku ich ilość wyniosła 32116 pojazdów. Transport indywidualny zaczął gwałtownie wypierać transport publiczny. Leszno obecnie jest miastem, gdzie na jedną rodzinę przypada więcej niż jeden samochód osobowy.

Sięgając do naszego archiwum, mogę podać dane którymi dysponujemy, aby wyjaśnić kwestie, że likwidacja 13 kursów na linii nr 6 nie miała miejsca. Na linii nr 6 w roku 1993 wykonywano w dni robocze 49 kursów, a obecnie na linii nr 6 wykonuje się 73 kursy.

Wykonanie pracy przewozowej w 1993 roku wynosiło 923 tys. km, plan na rok 2016 zakłada wykonanie pracy przewozowej na poziomie 1,085 tys. km.

Nie zawsze jednak notujemy wzrost, zmniejszeniu uległa długość linii, która w 1993 wynosiła 234,9 km, obecnie 134,2 km. Zdecydowanie mniej naszymi autobusami przewozimy pasażerów. W roku 1993 przewieziono 4.029 tys. pasażerów, a w roku 2015 przewieźliśmy 2,168 tys. pasażerów.

Obecny rozkład jazdy jest dostosowany do aktualnych potrzeb korzystających z komunikacji miejskiej, ale i także do możliwości i potencjału jakim dysponuje Miejski Zakład Komunikacji. Zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkich tak opracowanym rozkładem jazdy można zadowolić, ale naszym celem z jednej strony jest zapewnienie społecznej, służebnej wobec społeczeństwa roli publicznego transportu zbiorowego, ale z drugiej strony nie można zapominać jednak o stronie ekonomicznej funkcjonowania całego przedsięwzięcia.

Odpowiadając na prośbę aby autobusy jeździły jak najkrótszą trasą i w jak najkrótszym czasie, to w przypadku Leszna większość linii komunikacyjnych charakteryzuje się rozbudowanymi trasami ze znaczącym wydłużeniem drogi, a w konsekwencji wydłużeniem też czasu przejazdu.

Wynika to ze spełnienia zgłaszanych postulatów objęcia meandrującymi po mieście trasami linii komunikacji miejskiej jak największej liczby potencjalnych źródeł i celów ruchu. Żądania są znacznie większe i nie na wszystkie można się zgodzić /przykładem jest osiedle Grzybowo, gdzie oprócz dwóch linii nr 3 i nr 5, które kursują przez osiedle mieszkańcy, proponowali wydłużenie i wprowadzenia w tym rejonie jeszcze linii nr 2 i nr 10/.

Również stanowisko autora petycji wobec prośby o skrócenie tras autobusowych jest sprzeczne ze stanowiskiem także prezentowanym w tej petycji aby wydłużyć trasę linii nr 12 do ulicy Przemysłowej w Rydzynie.

Warto zaznaczyć, że na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacją miejską. Nastąpił spadek liczby i udziału podróży obowiązkowych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obowiązkowych wpływ miały dwa czynniki; demograficzny i społeczno-zawodowy.

Niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół, a w drugim przypadku zmieniła się struktura zatrudnienia.

Spadek udziału komunikacji miejskiej w podróżach obowiązkowych wynika między innymi w zaplanowaniu wspólnych dojazdów do miejsca pracy czy nauki przez całe rodziny lub grupy pracowników.

Druga z przyczyn, a więc społeczno-zawodowa; osoby dojeżdżające do pracy są zatrudnione, a więc uzyskują z tego tytułu dochody, umożliwiające im zakup i eksploatację samochodów osobowych.

Obecnie obserwujemy także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6:00, 14:00 i 22:00, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8:00 i 10:00, a kończy się między 16:00 i 19:00.

## **6. Przeprowadzenie kontroli wskaźników pracy i kosztów MZK Leszno**

Miejski Zakład Komunikacji co roku składa sprawozdanie finansowe z wykonania budżetu. Dane te są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawsze naszym priorytetem była optymalizacja kosztów funkcjonowania zakładu i taki kierunek jest dalej naszym celem.

Miejski Zakład Komunikacji jest członkiem Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Co roku Izba publikuje ważne dla każdego przewoźnika i operatora wskaźniki.

Najważniejszym z nich koszt wozokilometra. Miejski Zakład Komunikacji na tle pozostałych dziewięciu zakładów budżetowych, poza spółkami komunikacyjnymi gdzie koszt wozokilometra jest znacznie większy wypada nie najgorzej.

Dane za rok 2015 w gronie zakładów budżetowych prezentują się następująco:

MZK Leszno 5,70 zł, MZK Bielsko-Biała 6,61 zł, MZK Zielona Góra 7,38 zł, MZK Konin 5,70 zł, MZK Stargard Szczeciński 6,98 zł, ZMKS Stalowa Wola 5,83 zł, MPK Łomża 5,42, MZK Starogard Gdański - brak danych, ZKM Sochaczew 5,34 zł, MZK Nowy Targ 4,77 zł.

#### **7. Niezmienianie formy własności MZK w Lesznie z działalności usługowej na działalność handlową**

Podstawowym celem samorządowego zakładu budżetowego jest realizacja określonych zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (świadczenie konkretnych usług dla ludności).

Gospodarka komunalna to taka działalność gospodarcza, która nie jest nakierowana na zysk lecz jest realizowana ze względu na cel, którym jest – zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o gospodarce komunalnej – bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze usług powszechnie dostępnych.

Miejski Zakład Komunikacji ten służebny wobec społeczeństwa charakter realizuje.

#### **8. Nie zatrudnianie nowego dyrektora MZK w Lesznie**

Przedmiotowa sprawa została przekazana Prezydentowi Miasta Leszna, informuję, że Prezydent Miasta Leszna ma kompetencje do zajęcia stanowiska w powyższej sprawie.

#### **9. Nie przyłączanie Wilkowic do Leszna**

Członkowie Komisji Rozwoju i Infrastruktury Miejskiej zostali zapoznani z poruszaną tematyką. Sprawa ewentualnego przyłączenia Wilkowic do miasta Leszna wymaga przeprowadzenia stosownej procedury administracyjnej.

Z poważaniem