

PROTOKÓŁ
z posiedzenia Komisji Budżetu i Spraw Gospodarczych
w dniu 21 stycznia 2026 roku
o godz. od 15:45 – 17:25
w sali nr 15 UMiG Dolsk

W posiedzeniu wzięli udział członkowie komisji:

Lista obecności stanowi załącznik nr 1.

- 1) Lidia Grześkowiak,
- 2) Janina Pawełczyk,
- 3) Grzegorz Borowski,
- 4) Michał Kierzkowski.

a także przedstawiciele urzędu:

- 1) Zbigniew Rusak – Dyrektor Biura Związku Powiatowo Gminnego Wielkopolski Transport Regionalny
- 2) Magdalena Surmicka – Skarbnik Miasta i Gminy Dolsk,
- 3) Tomasz Frąckowiak – Burmistrz MiG Dolsk,
- 4) Marek Gogół – Inspektor ds. gospodarki komunalnej i dróg,

Obrady rozpoczęły się z 45-minutowym opóźnieniem, wynikającym ze spóźnienia Dyrektora Rusaka spowodowanego utrudnieniami komunikacyjnymi na trasie z Poznania.

Porządek obrad:

1. Realizacja punktu 10. z planu pracy Komisji z roku 2025 pn. "Transport publiczny na terenie gminy Dolsk – informacja i analiza obecnie funkcjonującego transportu, propozycje zmian."
2. Sprawy bieżące.

Przewodniczący Komisji Budżetu i Spraw Gospodarczych Grzegorz Borowski powitał wszystkich obecnych na posiedzeniu Komisji następnie rozpoczął obrady Komisji.

O zabranie głosu poprosił Dyrektora Zbigniewa Rusaka.

Nr linii: 172 relacje: Śrem, D.A.-Gostyń, D.A.; Gostyń, D.A.-Poznań, D.A.; Poznań, D.A.-Gostyń, D.A.

Dyrektor Z. Rusak przedstawił założenia do planu finansowego, rozpoczynając od omówienia linii nr 172 w relacji Poznań–Gostyń, wskazując ją jako najważniejszą i największą linię w systemie przewozowym.

Poinformował, że linia realizuje około 500 kursów miesięcznie, a roczna praca przewozowa przekracza 400 tys. kilometrów. Podkreślił, że jest to linia o najwyższej częstotliwości

i regularności kursowania, obsługująca około 180 tys. pasażerów rocznie. Roczny utarg brutto na linii wynosi blisko 3 mln zł.

Dyrektor zaznaczył, że linia 172, wraz z linią 212, została wskazana do eksploatacji nowych autobusów planowanych do zakupu w ramach wniosku PKS o dofinansowanie z CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych). Zgodnie z warunkami umowy pojazdy te muszą osiągać minimum 70 tys. kilometrów przebiegu rocznie.

Wskazał, że przy koszcie 7,20 zł za kilometr i planowanej stawce 10,50 zł konieczne jest dofinansowanie w wysokości około 3,30 zł do kilometra. Linia została ujęta we wniosku o dofinansowanie z funduszu, jednak wniosek został odrzucony z powodu zakwestionowania władztwa nad gminą Gostyń. Dyrektor wyraził brak zgody z tą interpretacją.

Wyjaśnił, że z gminą Gostyń zawarte było porozumienie obowiązujące do czasu jej przystąpienia do związku. Obecnie Gostyń jest pełnoprawnym członkiem związku, co zostało potwierdzone ogłoszeniem nowego statutu w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego z dniem 31 grudnia 2025. Sprawa dofinansowania pozostaje w toku i znajduje się w gestii przewodniczącej zgromadzenia.

Na zakończenie Dyrektor podkreślił, że linia 172 pozostaje linią priorytetową, a zarząd będzie dążył do utrzymania obecnego poziomu oferty przewozowej.

Nr linii: 213 relacje: Śrem, D.A.-Śrem, D.A.

Następnie dyrektor przedstawił informację dotyczącą linii nr 213 w relacji Śrem–Śrem przez gminę Dolsk, wskazując, że zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią linia ta nie została ujęta w rozliczeniu.

Poinformował, że jest to linia o niewielkiej skali funkcjonowania, na której realizowany jest w praktyce jeden kurs. Przychody z biletów są około dwukrotnie niższe w porównaniu do większych linii. W skali roku linia obsługuje około 4,5 tys. pasażerów, a po uwzględnieniu dodatkowych przewozów w grudniu – łącznie około 5 tys. pasażerów rocznie. Średnia liczba pasażerów na kurs wynosi około 26 osób.

Dyrektor zaznaczył, że w skali całej działalności przewozowej linia 213 jest linią mało wykorzystywaną. Średnie dofinansowanie do tej linii wynosi około 6 zł do kilometra. Udział finansowania ze strony Państwa obejmuje około 2 tys. kilometrów, co stanowi blisko 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na tej linii.

Burmistrz T. Frąckowiak zwrócił uwagę, że w listopadzie nastąpił wyraźny, skokowy wzrost liczby pasażerów przypadających na jeden kurs. Wskazał, że przy średniej wynoszącej około 20 osób na kurs, w listopadzie odnotowano wzrost do 44 pasażerów na kurs, co uznał za zjawisko warte odnotowania.

Radna J. Paweńczyk poprosiła o wskazanie przebiegu trasy tego kursu?

Przewodnicząca RMiG Dolsk L. Grześkowiak zwróciła uwagę, że we wnioskach z posiedzenia Komisji Budżetu z dnia 16.12.2024 r. radni wskazali ten kurs miał zostać poddany analizie.

Dyrektor Z. Rusak przedstawił przebieg linii komunikacyjnej nr 213, która prowadzi przez Sosnowiec i Pyszącą do Księża Wielkopolskiego, następnie przez Chwałkowo Kościelne, po czym wraca przez Włoskiejewice i Błażejewo, dalej przez Masłowo i Drzonek. Godz. 07:55 wyjeżdża ze Śremu.

Radna J. Pawełczyk wskazała, że linia ta wiedzie przez Nowieczek z Błażejewa, tam wysiadają ostatnie osoby. Na ostatniej Komisji Budżetu w dniu 16.12.2024 r. wspominała o kursującym praktycznie na pusto autobusie tej relacji. Autobus ten z Błażejewa jedzie w kierunku punkt widokowy w Dolsku i skręca na Śrem. Miała być zaproponowana zmiana co do tego kursu.

Tak naprawdę zaczynają wsiadać mieszkańcy dopiero we Włoskiejewicach.

Dyrektor Z. Rusak zaproponował odłożenie decyzji dotyczącej ewentualnej zmiany trasy do czasu przeprowadzenia szczegółowej analizy liczby pasażerów wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach. Wyjaśnił, że obecnie PKS znajduje się w trakcie zmiany oprogramowania, co uniemożliwia przedstawienie pełnych danych.

Zadeklarował przygotowanie stosownej analizy i przekazanie jej burmistrzowi. Poinformował, że technicznie możliwe jest skierowanie autobusu bezpośrednio do Książa Wielkopolskiego i Chwałkowa stałą trasą, z pominięciem gminy Dolsk, jednak decyzja w tym zakresie powinna zostać podjęta dopiero po dokładnym przeanalizowaniu rzeczywistego wykorzystania linii przez pasażerów.

Burmistrz T. Frąckowiak zaznaczył, że w przypadku linii nr 213 rozważane są różne warianty jej funkcjonowania. Wskazał, że najgorszym rozwiązaniem teoretycznie byłoby skierowanie linii bezpośrednio do Książa Wielkopolskiego, jeśli mieszkańcy naszej gminy nie korzystają z przystanków pośrednich. Zasygnalizował możliwość rozważenia alternatywnej trasy, omijającej miejscowości o niskim wykorzystaniu, z potencjalnym uwzględnieniem miejsc, z których mogą korzystać pasażerowie, choć jednocześnie zauważył, że nie jest pewien, czy w praktyce mieszkańcy takich miejscowości jak np. Mełpin będą korzystać z tej opcji.

Nr linii: 233 relacje: Dolsk-Śrem, D.A; Śrem, D.A.-Dolsk

Następnie dyrektor przedstawił linię nr 233 do Mszczyczyna, określając ją jako linię „taksówkową” i wskazując, że w jej przypadku dokonywane jest największe dofinansowanie ze strony gminy.

Przewodnicząca RMiG Dolsk L. Grześkowiak przypomniała, że w roku 2024 wspomniano, że trasa ta ma być realizowana busami.

Dyrektor Z. Rusak poinformował, że obecnie nie dysponują mniejszymi busami, jednak pojawiła się możliwość wprowadzenia usługi „autobus na życzenie”. Wyjaśnił, że w ciągu roku linia przewiozła 1 574 pasażerów, a średni utarg brutto z kilometra wynosi 1,55 zł z uwzględnieniem refundacji ulg ustawowych. Podkreślił, że liczba pasażerów na kurs jest niewielka, w czerwcu wynosiła od 4 do 6 osób, a w miesiącach lipiec–sierpień linia nie kursuje.

Zaznaczył, że w ramach nowej usługi autobus wyjeżdża wyłącznie w przypadku zgłoszonego zapotrzebowania, a pasażer wskazuje godzinę odjazdu kursu i powrotu. Pojazd ma pojemność 7–9 osób, co pozwala ograniczyć koszty paliwa, jednak całkowite oszczędności są niewielkie ze względu na konieczność zapewnienia gotowości kierowcy.

Wskazał, że Gmina Dolsk mogłaby pełnić rolę ośrodka pilotażowego dla tej usługi, która jest nowością i dotychczas wykorzystywana była głównie do dowozów dzieci niepełnosprawnych do ośrodków. Zaznaczył, że w pierwszej kolejności usługa byłaby realizowana na linii 233, a następnie planowane jest rozszerzenie jej na inne linie o niskim obciążeniu,

m.in. w kierunku Brodnicy oraz Książa i Chwałkowa. Zapowiedział przygotowanie oferty wraz z operatorem i dalszą analizę możliwości realizacji tej usługi. Wyjaśnił, że przy stawce 10,50 zł i uwzględnieniu dofinansowania z FRPA (Fundusz Rozwoju Przewozów Pasażerskich) linia jest finansowana na poziomie około 6 zł do kilometra. Zaznaczył, że linia przebiega w dużym stopniu przez teren gminy Dolsk. Wyraził zainteresowanie ofertą operatora, wskazując, że jeśli koszt realizacji wyniesie 3–4 zł za kilometr, będzie rekomendował wypróbowanie nowego systemu, co uczyniłoby gminę Dolsk pionierem w regionie.

Radna J. Pawelczyk zadała pytanie dotyczące linii do Mszczyczyna, prosząc o informację, czy dyrektor dysponuje wykazem lub zestawieniem pozwalającym określić, ilu pasażerów to osoby korzystające z biletów miesięcznych, a ilu to pozostali pasażerowie, oraz ile młodzieży korzysta z tej linii?

Dyrektor Z. Rusak na początku lutego przekaze burmistrzowi szczegółową analizę.

Nr linii: 241 **relacje: Błażejewo-Śrem, D.A; Śrem, D.A.-Błażejewo**

Dyrektor Z. Rusak wyjaśnił, że w ciągu roku linia przewiozła ponad 13 000 pasażerów. Gmina pokrywa 370 kilometrów, co stanowi około 5% całości. Dyrektor podkreślił, że nie ma potrzeby dalszej dyskusji nad tą linią, ponieważ przychód wynosi 8,19 zł z kilometra, a poziom dofinansowania kształtuje się na poziomie 2 zł za kilometr.

Zaznaczył, że kurs realizowany o godzinie 16:30 generuje dochód w wysokości 44 zł, natomiast kurs poranny generuje koszt w wysokości 99 zł. Kurs o godzinie 14:30 przynosi natomiast dochód na poziomie 300 zł.

Wyjaśnił, że uzyskiwane dochody przeznaczone są na finansowanie linii deficytowych. W jego ocenie linia na obecnym etapie utrzymuje się samodzielnie, mimo niewielkiego przebiegu. Jednocześnie zadeklarował sprawdzenie liczby pasażerów wsiadających w miejscowości Błażejewo.

Dodał, że możliwe jest rozważenie przekształcenia linii 213 w dodatkowy kurs na linii 241, jednak ograniczeniem pozostaje kwestia zgodności z wnioskami złożonymi w ramach FRPA na rok 2024, obejmującymi lata 2025–2027, w szczególności w zakresie nieprzekraczania zakładanej liczby kilometrów. Zaznaczył, że temat ten będzie przedmiotem dalszej analizy z uwzględnieniem wszystkich argumentów za i przeciw.

Nr linii: 314 **relacje: Błażejewo-Śrem, D.A;**

Dyrektor Z. Rusak poinformował, że linia ta została wyeliminowana z bieżącego rozliczenia. Zwrócił uwagę, że średnia liczba pasażerów na kurs wynosi 0,17 co jednoznacznie wskazuje na bardzo niskie wykorzystanie tej linii.

Wyjaśnił, że był to kurs powrotny do Śremu, realizowany przez Trąbinek. Zaznaczył, że zgodnie z wcześniejszą deklaracją, w zestawieniu na rok 2026 linia ta nie została już ujęta. Kurs ten jest kursem technicznym, nie jest on uwzględniany w rozliczeniu.

Dodał, że koszty realizacji tego kursu są obecnie ponoszone wspólnie, jednak zgodził się z opinią komisji, że w sytuacji, gdy kurs odbywa się praktycznie bez pasażerów, dalsze jego utrzymywanie, w tym również w rozkładach jazdy, jest pozbawione uzasadnienia.

Wrócił do pytania radnej Janiny Pawełczyk dotyczącego liczby uczniów jeżdżących linią nr 233. W styczniu ubiegłego roku na linii 233 sprzedano 26 biletów normalnych i 45 biletów okresowych. Na kursie popołudniowym było to 1 do 1, 23 bilety normalne i 22 bilety okresowe.

Poinformował, że w styczniu utarg netto na kursie porannym wyniósł 1 158 zł, z czego 430 zł stanowiła dopłata z tytułu ulg marszałkowskich, co oznacza, że około 40% wpływów pochodziło z biletów ulgowych.

Dodał, że w godzinach popołudniowych wpływy wyniosły około 900 zł, natomiast dopłata z Urzędu Marszałkowskiego ukształtowała się na poziomie 326 zł.

Podkreślił, że linia wymaga dalszych działań optymalizacyjnych, jednak przed podjęciem decyzji konieczne jest szczegółowe przeliczenie potencjalnych strat i korzyści, a także określenie kosztów operacyjnych związanych z ewentualnym wykorzystaniem mniejszego pojazdu.

Radna J. Pawełczyk zapytała, ilu pasażerów wsiada na odcinku Lubiatówko–Mełpin. Stwierdziła, że gdyby na tej trasie, już od Dolska, obłożenie było większe, to na dalszych odcinkach kurs musiałby być bardziej rentowny, dlatego podejrzewa, że również w Mełpinie nie ma pasażerów na tym kursie.

Dyrektor Z. Rusak zadeklarował, że analiza zostanie przeprowadzona na wszystkich liniach, obejmujących łącznie pięć linii, oraz że zostanie przygotowane szczegółowe zestawienie liczby pasażerów z podziałem na poszczególne przystanki.

Radna J. Pawełczyk zwróciła uwagę na stosunkowo wysoki poziom dofinansowania tej linii oraz zapytała, czy możliwe byłoby pozostawienie połączenia z miejscowości Mszczyczyn z dojazdem busem do Dolska, a jednocześnie rozszerzenie trasy autobusu podmiejskiego o odcinek Lubiatowo – Lubiatówko – Mełpin, zgodnie z wcześniej omawianymi propozycjami.

Dyrektor Z. Rusak zwrócił uwagę, że warto policzyć, ile gmina płaci za linie podmiejskie miastu Śrem. Poinformował, że dofinansowanie z FRPA wynosi 3,00 zł za kilometr. Jednocześnie wskazał, że wynik przetargu na komunikację miejską w Śremie opiewa na kwotę 12,40 zł za kilometr, zaznaczając, że nie posiada informacji, czy podana stawka jest kwotą netto czy brutto.

M. Gogół odpowiedział, że jest to koszt ok. 10,00 zł.

Radna J. Pawełczyk zaznaczyła, że Śrem też prawdopodobnie starał się o dofinansowanie na komunikację podmiejską.

M. Gogół wskazał, że linia nr 233 rozpoczyna kurs o godzinie 6:25 w Dolsku, następnie o 6:40 jest w Mszczyczynie i ponownie o 6:55 w Dolsku. Zapytał, o której godzinie autobus linii nr 172, wyjeżdżający o 6:55 z Gostynia, dociera do Dolska oraz czy możliwe byłoby, aby pasażerowie po przyjeździe mniejszym busem z Mszczyczyna do Dolska mogli przesiąść się na autobus linii nr 172 i jechać do Śremu?

Dyrektor Z. Rusak poinformował, że trwają prace nad nową taryfą biletową, obejmującą bilety na jedną, dwie lub trzy gminy, umożliwiające przesiadki. Zaznaczył, że obecnie pokrycie kosztów wpływami wynosi około 50% i każda zmiana taryfy może obniżyć te wpływy. Podkreślił potrzebę ujednolicenia cen biletów na trasach, np. z Poznania do Śremu, oraz wskazał, że zarząd polecił PKS-owi opracowanie systemu stałych cen. Dodał, że

podobne rozwiązania będą poszukiwane dla innych linii, a w przypadku biletów miesięcznych należy zapewnić elastyczność umożliwiającą wygodne przesiadki pasażerów.

M. Gogół zwrócił uwagę, że w mniejszym pojeździe należy przede wszystkim zapewnić miejsca dla pasażerów korzystających z biletów jednorazowych. Dodał, że w przypadku kilku osób z Mszczyczyna, posiadających bilety miesięczne, możliwe byłoby wysiadanie w Dolsku, aby zwolnić miejsca dla kolejnych podróżnych na odcinku Lubiatówko – Lubiatów – Mełpin w kierunku Śremu, ze względu na ograniczoną liczbę miejsc.

Radna J. Pawelczyk zwróciła uwagę, że wielu pasażerów z Mszczyczyna wysiada w Dolsku i przesiada się do busa Marcopolo. Bilety są o wiele tańsze z czego korzysta młodzież.

Zwróciła także uwagę, że skoro ten autobus jedzie z Mszczyczyna przez Gajewo, Pokrzywnicę Ostrowieczno i Ostrowieczko to czy nie warto przemyśleć żeby w Ostrowiecznie jechał do Kadzyna i dalej do Trąbinka i także wyjechałby w Dolsku?

Mieszkańcy Ostrowieczna, Kadzyna i Trąbinka dojeżdżają do Dolska na autobus, którym następnie udają się do szkoły. Radna zaznaczyła, że skoro gmina ma ponosić i prawdopodobnie nadal będzie ponosić znaczne dopłaty, należałoby rozważyć zmianę trasy przejazdu – tak, aby nie prowadziła przez Ostrowieczko.

Przewodniczący Komisji G. Borowski zaznaczył, że wówczas pominięte zostałyby Ostrowieczko. Należałoby zrobić analizę ilu mieszkańców korzysta z tego autobusu.

Dyrektor Z. Rusak stwierdził, że konieczne jest dokonanie przeliczeń i analizy, a w przypadku gdy zmiana spowodowałaby wzrost liczby pasażerów, opowiedział się za takim rozwiązaniem.

M. Gogół zaznaczył, że należy pamiętać, iż są to linie komunikacyjne, na których autobus nie może zatrzymywać się w dowolnym miejscu, lecz wyłącznie na przystankach komunikacyjnych wyznaczonych w systemie komunikacyjnym.

Dyrektor Z. Rusak podkreślił, że kluczowe znaczenie dla przystanku komunikacyjnego ma linia P17 oraz znak D-15. Wskazał, że ich wprowadzenie leży wyłącznie w kompetencjach zarządcy drogi i musi być powiązane ze stałą organizacją ruchu, ze względów bezpieczeństwa.

Radna J. Pawelczyk zapytała o kwotę dopłaty jaką Gmina Dolsk poniosła w roku 2025?

Skarbnik M. Surmicka w roku 2025 była to kwota 258 520 ,00 zł.

Radna J. Pawelczyk wskazała, że z przedstawionych wyliczeń wynika, iż do niektórych linii gmina ponosi znaczne dopłaty, co świadczy o niskiej liczbie pasażerów. Jako przykład podała dopłatę w wysokości 22 000,00 zł do kursu o godz. 7:35 na linii Śrem–Gostyń.

Dyrektor Z. Rusak nr linii 172 Śrem D.A – Gostyń D.A kursuje w dni nauki szkolnej. godz. 7.35. wielkość deficytu jest na poziomie 8,91 zł ten autobus jedzie po to, żeby potem podjąć kurs z Gostynia.

Radna J. Pawelczyk stwierdziła, że wskazany kurs realizowany jest praktycznie bez pasażerów. Wyjaśniła, że w praktyce gmina nie musiałaby ponosić kosztów za normalny kurs, a jedynie za przejazd techniczny autobusu.

Dyrektor Z. Rusak poinformował, że sporządził już takie wyliczenia dla linii 314, jednak zaznaczył, że przy rozszerzeniu rozliczeń na wszystkie linie liczba kilometrów technicznych, za które gmina nie otrzymuje dofinansowania (3 zł/km), znacząco wzrośnie. Wyjaśnił, że obecnie wniosek o dofinansowanie został odrzucony, a przy próbie uznawania kursów technicznych na wszystkich trasach gmina i tak musiałaby je finansować. Jako przykład podał

sytuację linii Śrem–Gostyń i możliwość podobnych problemów przy trasach do Nowego Tomysła czy Trzciela, gdzie kurs techniczny byłby traktowany jako przejazd bezpasażerski, a opłaty i tak spadłyby na gminę.

Radna J. Pawelczyk zasugerowała, że możliwe jest częściowe zmodyfikowanie przejazdów, aby linia w Śremie zabierała pasażerów i była przynajmniej częściowo rentowna.

Dyrektor Z. Rusak odpowiedział, że linia teoretycznie zabiera pasażerów, ponieważ figuruje w rozkładzie jazdy, jednak z niej korzysta niewiele osób.

Burmistrz MiG Dolsk T. Frąckowiak dodał, że nie wiadomo, ile osób w Dolsku korzysta z kursu do Gostynia i dopiero po sprawdzeniu szczegółów będzie można ocenić rentowność linii.

Radna J. Pawelczyk zasugerowała także przeanalizowanie kursu o godz. 20:00 na trasie Gostyń D.A.–Poznań D.A. kurs nr 691, w celu ustalenia, czy istnieje potrzeba utrzymania tego kursu o tak późnej porze. Przy dopłacie brutto ponad 25 000,00 zł.

Dyrektor Z. Rusak poinformował, że kurs funkcjonuje w wakacje, a decyzja o jego ewentualnym „wycofaniu” wymaga uprzedniego sprawdzenia tzw. turnusu, ponieważ autobus musi wrócić na miejsce wyjazdu.

Radna J. Pawelczyk zwróciła uwagę, że do kursu nr 668 o godz. 21.20 na trasie Poznań D.A – Gostyń D.A gmina również dopłaca ok. 21 000,00 zł, należy przeanalizować zasadność jego kursowania. Następny to jest kurs 623 godz. 4.40 Gostyń D.A.–Poznań D.A gmina dopłaca do niego ponad 17 000,00 zł.

Radna wskazała, że kurs o godz. 4:40 generuje dopłatę w wysokości 17 000,00 zł. Zaznaczyła, że nawet przy powiązaniu kursów nie są to puste przejazdy, ponieważ autobus wieczorem dojeżdża do Gostynia, za co dopłacane jest około 20 000 zł, a następnie rano realizuje kurs do Poznania, co generuje kolejne 17 233,64 zł dopłaty. Łącznie daje to niemal 40 000,00 zł dopłaty do tych dwóch kursów.

Przewodnicząca RMiG Dolsk L. Grześkowiak zauważyła, że kurs nr 668 o godz. 21.20 na trasie Poznań D.A – Gostyń D.A jest jedynym wieczornym autobusem z Poznania do Gostynia warto byłoby go zostawić.

Dyrektor Z. Rusak podkreślił, że jego podejście wynika z doświadczenia w komunikacji miejskiej i że zawsze powinien być zapewniony pierwszy poranny kurs, aby pasażerowie mogli dojechać do pracy na godzinę 6:00. Wyraził również poparcie dla utrzymania ostatnich kursów, aby zapewnić ludziom możliwość powrotu.

Radna J. Pawelczyk podkreśliła, że zestawienie przedstawione przez dyrektora wymaga szczegółowej analizy. Zwróciła uwagę, że ostatni kurs do Gostynia jest powiązany z pierwszym kursem następnego dnia i wskazała potrzebę przyjrzenia się tej sytuacji, aby gmina Dolsk nie ponosiła tak wysokich dopłat, zauważając, że w porównaniu z innymi samorządami, np. gminą Gostyń czy Książ Wlkp. jej koszty są znacznie wyższe.

Dyrektor Z. Rusak wyraził zadowolenie, że gmina Gostyń przystąpiła do projektu, jednocześnie wskazując, że wcześniejsze informacje o konieczności dopłaty przez Gostyń miliona złotych były nieprecyzyjne – faktyczna propozycja wynosiła 180 000,00 zł przy trasie 8 km. Zgodził się, że możliwa jest zmiana sposobu podziału kosztów, podkreślając jednak, że wymaga to analizy efektów oraz zgody wszystkich stron. Zaznaczył, że choć liczenie kosztów jest ważne, obsługa linii musi pozostać na odpowiednim poziomie.

Radna J. Pawelczyk zgłosiła wniosek, w związku z przeprowadzoną dziś dyskusją oraz zgłoszonymi uwagami dotyczącymi linii komunikacyjnych, które generują dla gminy najwyższe koszty. Wnioskuje o to, aby dyrektor wraz z kierownictwem oraz burmistrzem, we współpracy z Gostyniem, przeanalizowali najbardziej kosztowne pozycje i rozważyli możliwość zmniejszenia wydatków lub wprowadzenia zmian korzystnych dla gminy.

Zgłaszająca podkreśla, że linie dochodowe można policzyć na palcach jednej ręki, natomiast celem gminy jest ograniczenie ponoszonych kosztów, zwłaszcza że widoczne jest niskie obłożenie trzech linii, które jednocześnie wymagają wysokiego dofinansowania. W jej ocenie linie te wymagają szczegółowej analizy.

W szczególności odnosi się to do trasy 172 oraz do połączenia przez Mszczyszyn. Zgłaszająca proponuje rozważenie zmiany przebiegu trasy, nie od przyszłego roku, lecz – o ile będzie to możliwe – już od 1 marca lub 1 kwietnia, z uwzględnieniem kursu przez Mały Trąbinek i Duży Trąbinek.

Przewodnicząca RMiG Dolsk L. Grześkowiak zwróciła uwagę, że te same wnioski członkowie Komisji wysnuwają dzisiaj co rok temu.

Burmistrz MiG Dolsk T. Frąckowiak przypomniał, że linia nr 314 relacji Błazejewo-Śrem, D.A; została wyeliminowana z kursów.

Podkreślił, że rozumie optykę Pana Dyrektora. Wyjaśnił jednocześnie radnym, że właśnie z tego powodu zadał pytanie dotyczące liczby pasażerów korzystających z danej linii, nawet jeśli formalnie nie jest ona deficytowa. Wskazuje, że do niego również zgłaszają się mieszkańcy postulujący uruchomienie np. porannego kursu w niedzielę, ponieważ dojeżdżają rano do pracy i obecnie nie mają takiej możliwości.

Zaznaczył, że często chodzi o niewielką liczbę osób – trzy, pięć mieszkańców gminy – i w tym kontekście pojawia się pytanie, czy kosztem około czterdziestu tysięcy złotych rocznie ponoszonych przez gminę można pozbawić tych mieszkańców bez możliwości dojazdu do miejsc pracy i powrotu do domu.

Są to również koszty o charakterze społecznym, które należy brać pod uwagę przy podejmowaniu decyzji.

Radna J. Pawelczyk nie mówi o likwidacji połączeń. Wyjaśniła, że posługując się przykładem ostatniej omawianej trasy Poznań–Gostyń, gmina dokłada do niej kwotę 21 000,00 złotych. Jednocześnie wskazuje, że sam Pan Dyrektor przyznał, iż kierowca prawdopodobnie nocuje w Gostyniu, a następnie rano wykonuje kurs w kierunku gminy, w związku z czym – zdaniem radnej – koszty tego połączenia nie powinny być aż tak wysokie. Kurs linii nr 172 Śrem D.A – Gostyń D.A, który kursuje w dni nauki szkolnej godz. 7.35 zrobić kursem technicznym.

Burmistrz MiG Dolsk T. Frąckowiak dopytał, czy do tej pory dominującą zasadą rozliczania kosztów pozostaje liczba kilometrów przejechanych przez teren gminy?

Dyrektor Z. Rusak potwierdził.

Przewodnicząca RMiG Dolsk L. Grześkowiak wskazała, że należałoby rozważyć zmianę sposobu rozliczania lub analizy linii komunikacyjnych, tak aby uwzględniać liczbę pasażerów wsiadających na terenie gminy, a nie wyłącznie liczbę kilometrów przejechanych przez jej obszar.

Podkreśliła, że jej zdaniem na terenie gminy Dolsk nie wsiada więcej pasażerów jadących w kierunku Poznania niż w Gostyniu. Zwraca uwagę, że linia 172 ma w przeważającej mierze

charakter relacji Gostyń–Poznań, natomiast przejazd przez Dolsk ma charakter tranzytowy, a autobus jedynie zatrzymuje się na terenie gminy.

Przewodnicząca wyraziła wątpliwość, aby w ciągu całego dnia z przystanków na terenie Dolska korzystała znacząca liczba pasażerów, adekwatna do ponoszonych przez gminę kosztów. W związku z tym wskazała na zasadność ustalenia, ilu mieszkańców faktycznie wsiada na przystankach w Dolsku w ciągu dnia.

M. Gogół wskazał, że wartość kilometrów jest wartością stałą i możliwą do precyzyjnego wyliczenia, co ma istotne znaczenie przy ustalaniu składek oraz zasad finansowania. Przyznaje, że w tym zakresie argument jest zasadny. Jednocześnie zaznacza, że liczba pasażerów stanowi wartość zmienną, trudną do jednoznacznego określenia.

Wyjaśnia, że w przypadku oparcia rozliczeń na liczbie pasażerów konieczne byłoby każdorazowe odnoszenie się do danych historycznych, co znacząco utrudniałoby ustalanie składek. Dodatkowo podkreśla, że kluczowym elementem jest fakt, iż ewentualna zmiana zasad rozliczania wymagałaby zgody wszystkich członków Wielkopolskiego Transportu Regionalnego.

Dyrektor Z. Rusak wskazał, że wspólna organizacja transportu w ramach związku jest rozwiązaniem tańszym i bardziej efektywnym niż samodzielne działania poszczególnych gmin, wymagające zapewnienia zaplecza kadrowego, taborowego i organizacyjnego. Podkreślił konieczność utrzymania prostego i przejrzystego systemu rozliczeń. Zwrócił uwagę na ograniczenia finansowe związku, wynikające z relatywnie niewielkiego budżetu w porównaniu do innych struktur metropolitalnych, oraz wyraził obawy dotyczące planowanych zmian legislacyjnych w zakresie tzw. związków rozwojowych. Wskazał na znaczenie planu transportowego marszałka województwa oraz zasad dofinansowania w ramach FRPA, zauważając problematyczność ograniczeń dotyczących pokrywania się linii. Pozytywnie ocenił propozycję zapewnienia minimum trzech par połączeń dziennie w każdej gminie oraz zadeklarował dalszą analizę danych i uwzględnienie zgłoszonych uwag.

Radna J. Pawelczyk poprosiła o przygotowanie symulacji danych za lata 2024 i 2025, obejmującej liczbę pasażerów wsiadających m.in. w Gostyniu oraz na trasach przebiegających przez teren gminy Dolsk, tak aby możliwe było porównanie tych dwóch lat pod kątem porównywalności liczby pasażerów.

Radna podkreśliła, że analiza tych danych mogłaby stanowić podstawę do rozważenia zmiany zasad rozliczania kosztów, w szczególności odejścia od rozliczania wyłącznie według liczby kilometrów. Wskazała, że w sytuacji, gdyby okazało się, iż w Gostyniu wsiada znacząco więcej pasażerów niż na terenie gminy Dolsk, zasadne byłoby postawienie pytania o zasadność ponoszenia przez gminę kosztów liczonych od długiego odcinka trasy przebiegającego przez jej teren.

Dyrektor Z. Rusak wskazał, że dyskusja nie dotyczy wyłącznie kosztów funkcjonowania linii, ale również generowanych wpływów z biletów. Zwrócił uwagę, że choć może się wydawać, iż gmina Gostyń ponosi relatywnie niewielkie koszty, to w rzeczywistości pasażerowie z tej gminy stanowią znaczącą część użytkowników połączeń, szacunkowo około 30%, a tym samym współfinansują funkcjonowanie linii.

Podkreślił, że wpływy z biletów, w wysokości ok. 7 zł na kilometr, pochodzą także od mieszkańców Gostynia i są uwzględniane w ogólnym rozliczeniu, niezależnie od miejsca wsiadania pasażerów. Wskazał jednocześnie, że przy koszcie funkcjonowania linii na

poziomie ok. 10,50 zł za kilometr, zmiana sposobu rozliczania, np. wyłącznie w oparciu o liczbę pasażerów wsiadających na terenie danej gminy, mogłaby w efekcie prowadzić do wyższych kosztów po stronie gminy Dolsk.

Radna J. Pawelczyk poprosiła o przedstawienie rozliczeń w związku z funkcjonowaniem linii śremskiej, podmiejskiej na terenie gminy Dolsk.

M. Gogół poinformował, że koszty poniesione w związku z funkcjonowaniem kursu linii nr 11 dotyczą jednego kursu, ponieważ drugi kurs jest finansowany przez gminę Śrem. Wyjaśnił, że koszt jednego kursu w ciągu 12 miesięcy wyniósł 88 686,59 złotych, przy czym obecnie funkcjonują dwa kursy – poranny i popołudniowy.

Radna J. Pawelczyk dopytała czy rozliczenie nie jest uzależnione od kilometrów kursu po terenie gminy Dolsk tych dwóch kursów?

M. Gogół odpowiedział, że nie. Ustalenia są takie, że jeden kurs pokrywa gmina Dolsk, a drugo gmina Śrem.

Radna J. Pawelczyk dopytała od kiedy obowiązują takie ustalenia?

M. Gogół odpowiedział, że od samego początku.

Radna J. Pawelczyk zapytała ile zrealizowanych kilometrów wskazuje rozliczenie?

M. Gogół poinformował, że więcej kilometrów zrealizowano na terenie gminy Dolsk niż na terenie gminy Śrem.

Przewodniczący Komisji G. Borowski zauważył, że jest to bardzo korzystne dla naszej gminy.

M. Gogół zaznaczył, że niezasadne byłoby to zmieniać. Dodał, że zasadnym rozwiązaniem byłoby ujednolicenie zasad funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy Dolsk, wskazując dwie możliwe opcje: wprowadzenie komunikacji bezpłatnej, na co gmina prawdopodobnie nie ma środków, lub wprowadzenie komunikacji odpłatnej np. poprzez Wielkopolski Transport Regionalny, tak aby pasażerowie gminy Dolsk korzystający z komunikacji publicznej byli traktowani na równych zasadach.

Radna J. Pawelczyk zapytała ile złotych wychodzi za 1 km?

M. Gogół odpowiedział, że jest to kwota ok. 10 zł.

Radna J. Pawelczyk zapytała, czy znana jest liczba osób korzystających z tej komunikacji?

M. Gogół odpowiedział, że nie jest znana, ponieważ nie jest prowadzona sprzedaż biletów.

Radna J. Pawelczyk wskazała, że nigdy nie była zwolenniczką wprowadzenia całkowicie darmowej komunikacji. Zaznaczyła, że nawet symboliczna opłata w wysokości 5 zł mogłaby znacząco zmniejszyć wydatki gminy. Podkreśliła, że bilet PKS jest drogi, nawet po uwzględnieniu dopłaty gminnej.

Dyrektor Z. Rusak wskazał, że możliwe jest precyzyjne określenie liczby pasażerów wsiadających na liniach obsługujących gminę Dolsk oraz udziału finansowego wynikającego z ich przejazdów, co pozwoli ocenić zasadność ewentualnej zmiany modelu rozliczeń. Podkreślił znaczenie zapewnienia mieszkańcom gminy dojazdu zarówno do Śremu, jak i do Gostynia, który jako istotny generator ruchu zwiększa frekwencję i stabilność funkcjonowania linii. Wyraził zadowolenie z funkcjonowania Związku, podziękował za współpracę oraz zapowiedział dalszą analizę linii lokalnych i poszukiwanie nowych form obsługi komunikacyjnej, przy jednoczesnym wzmocnieniu potencjału kadrowego biura.

M. Gogół podniósł kwestię komunikacji bezpłatnej, wskazując, że nie popiera tego rozwiązania. Jako przykład podaje miasto Śrem, gdzie wprowadzenie bezpłatnej komunikacji spowodowało problemy społeczne (podróżowanie osób bezdomnych) i organizacyjne.

Dyrektor Z. Rusak wskazał, że bilety jednorazowe powinny mieć cenę rynkową, natomiast system ulg i promocji powinien koncentrować się na biletach okresowych, skierowanych do stałych pasażerów, którzy regularnie korzystają z transportu publicznego.

Burmistrz MiG Dolsk T. Frąckowiak zwrócił uwagę, że problemy z funkcjonowaniem komunikacji wynikają nie tylko z kwestii odpłatności, ale również z ograniczeń organizacyjnych i kadrowych po stronie operatorów, w tym z braku kierowców, co utrudnia uruchamianie dodatkowych kursów.

Dyrektor Z. Rusak potwierdził trudną sytuację kadrową wśród kierowców i wskazuje na możliwość wdrożenia rozwiązań w postaci „autobusu na żądanie”, obsługiwanego pojazdami do 9 osób, prowadzonymi przez kierowców z kategorią B. Poinformował o planowanym spotkaniu z potencjalnym operatorem takiej usługi oraz o konieczności przeanalizowania wpływu tego rozwiązania na finansowanie, w tym środki z FRPA oraz honorowanie biletów PKS.

Radna J. Pawelczyk poruszyła również możliwość rozszerzenia istniejących linii o dodatkowe miejscowości, wskazując, że nawet niewielki wzrost liczby pasażerów mógłby uzasadniać takie działania.

Dyrektor Z. Rusak zaznaczył, że rozwiązanie w postaci autobusu na żądanie powinno mieć charakter elastyczny i obejmować różne linie, nie tylko jedną konkretną trasę.

Przewodniczący Komisji G. Borowski wskazał, że dalsze decyzje powinny zostać podjęte po uzyskaniu szczegółowych danych dotyczących liczby pasażerów.

O godz. 17.20 obrady opuściła Przewodnicząca RMiG Dolsk Lidia Grześkowiak.

Ad.2. Sprawy bieżące.

Radna Pawelczyk poinformowała o złożeniu trzech projektów uchwał: dwóch dotyczących przyjęcia strategii rozwoju wsi Nowieczek i Rusocin oraz jednego dotyczącego zgłoszenia sołectwa Rusocin do konkursu „Wielkopolska Odnowa Wsi”. Wyjaśnia, że dokumentacja została złożona w sekretariacie, a projekty wymagają jeszcze sprawdzenia pod względem prawnym. Wskazuje również na źródła finansowania opracowanych strategii. W przypadku Rusocina z ich środków w własnych z koła gospodyń, a u nas zapłaciło stowarzyszenie.

Porządek obrad został wyczerpany.

Przewodniczący Komisji podziękował wszystkim za udział w posiedzeniu Komisji Budżetu i Spraw Gospodarczych i o godz. 17:25 zakończył posiedzenie.

Przewodniczący Komisji
Budżetu i Spraw Gospodarczych

Grzegorz Borowski

Protokolant

Julia Kotkowiak