

Mława, dnia 20 marca 2026 roku.

Or.152.1.2026

**Prezes Stowarzyszenia
Gospodarstwa Wiejskiego
Marysinek 6
06-445 Strzegowo**

Szanowna Pani.

W nawiązaniu do petycji z dnia 26 stycznia 2026 roku przesłanej do Starosty Mławskiego przez Radę Gminy Strzegowo (data wpływu do tut. urzędu w dniu 5 marca 2026 roku) oraz petycji tej samej treści przesłanej przez Wójta Gminy Strzegowo (data wpływu do tut. urzędu w dniu 6 marca 2026 roku), złożonej w interesie publicznym, dotyczącej organizacji publicznego transportu zbiorowego ze Strzegowa do Mławy informuję jak niżej.

W chwili obecnej autobusowe przewozy pasażerskie możemy podzielić na przewozy o charakterze komercyjnym wykonywane przez przedsiębiorcę po uzyskaniu zezwolenia na podstawie ustawy z 6 września 2001 roku o transporcie drogowym oraz przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie ustawy z 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.

W przewozach komercyjnych wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym należy złożyć, w zależności od zasięgu tych przewozów, odpowiednio do:

- 1) wójta,
- 2) burmistrza albo prezydenta miasta,
- 3) prezydenta miasta na prawach powiatu,
- 4) starosty,
- 5) marszałka województwa.

Obecnie na obszarze Powiatu Mławskiego przewozy o charakterze komercyjnym wykonywane są przez przedsiębiorcę Przewozy Fabisiak L. Spółka Komandytowa. Organ wydający zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym nie może zmusić żadnego przedsiębiorcy do wykonywania częstszych połączeń na danej linii komunikacyjnej, uwzględniających oczekiwania mieszkańców. To każdy przedsiębiorca sam określa częstotliwość i ilość wykonywanych przewozów po rozpoznaniu rynku, w zależności od potrzeb pasażerów.

Starosta Mławski podejmując działania zmierzające do poprawy dostępności komunikacyjnej dla lokalnych mieszkańców kilkakrotnie zwracał się do przewoźników z prośbą o zmianę lub utworzenie nowych połączeń komunikacyjnych, które uwzględniłyby aktualne potrzeby transportowe.

Przechodząc na grunt przewozów o charakterze użyteczności publicznej, wskazać należy, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest odpowiednio: gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny lub województwo.

Fundamentalna rola w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego spoczywa na organie stanowiącym (rada gminy, rada powiatu, sejmik województwa), ponieważ polega ona na kreowaniu lokalnej polityki transportowej, stanowieniu prawa miejscowego oraz zabezpieczaniu środków finansowych. Organ stanowiący wyznacza ogólne ramy prawne i finansowe komunikacji, podczas gdy organ wykonawczy (wójt, burmistrz, prezydent, zarząd powiatu/województwa) zajmuje się bieżącą organizacją transportu, planowaniem sieci komunikacyjnej, zawieraniem umów z przewoźnikami (operatorami) oraz zarządzaniem transportem.

Nieorganizowanie na obszarze Powiatu Mławskiego powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej wynika ze splotu przyczyn ekonomicznych, demograficznych, infrastrukturalnych oraz zmian społecznych. Oto kluczowe aspekty związane z nieorganizowaniem przewozów przez powiat:

- 1) Degradacja infrastruktury i likwidacja dawnych przewoźników: po upadku państwowych przedsiębiorstw komunikacji samochodowej (PKS) po 1989 roku nie stworzono spójnego, lokalnego systemu zastępczego.
- 2) Pogarszająca się struktura demograficzna: wyludnianie się mniejszych miejscowości oraz starzenie się społeczeństwa zmniejsza bazę potencjalnych klientów (mniej młodzieży dojeżdżającej do szkół, mniej osób pracujących), co czyni transport mniej zasadnym ekonomicznie.
- 3) Wysoki stopień zmotoryzowania społeczeństwa: masowe posiadanie samochodów osobowych sprawiło, że popyt na komunikację zbiorową spadł. Samochód stał się dla wielu koniecznością, a nie wyborem, co tworzy błędne koło tj. mniej pasażerów oznacza mniej kursów, a rzadsze kursy zniechęcają kolejnych pasażerów.
- 4) Wady istniejącej oferty transportowej: transport publiczny jest często postrzegany jako wolniejszy, mało elastyczny i rzadszy niż transport prywatny (autobusy zatrzymują się na każdym przystanku, rzadko kursują w weekendy lub wieczorami).
- 5) Niska opłacalność ekonomiczna i wysokie koszty: transport publiczny często nie generuje wystarczających przychodów z biletów, aby pokryć koszty operacyjne (paliwo, pensje kierowców, utrzymanie taboru).

- 6) Priorytetyzacja innych zadań: powiat musiałaby wybierać między finansowaniem transportu, a innymi obowiązkami (np. szkołami, drogami, infrastrukturą wodno-kanalizacyjną).

Zauważyć należy, że mimo funkcjonowania ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wiele obszarów w Polsce pozostaje wykluczonych komunikacyjnie, a autobusowe przewozy pasażerskie funkcjonują głównie w oparciu o przewozy o charakterze komercyjnym. Samorządy, mimo podpisywania umów w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, coraz częściej zgłaszają, że dopłaty do wozokilometra są niewystarczające w obliczu rosnących kosztów operacyjnych (paliwo, kierowcy, serwis).

Analizując aktualne rozkłady jazdy autobusów uznać należy, że występujące na obszarze Powiatu Mławskiego połączenia autobusowe, w tym z miejscowości Strzegowo do Mławy o charakterze komercyjnym (w okresie szkolnym) zapewniają podstawowe potrzeby transportowe mieszkańcom, szczególnie w zakresie połączeń do urzędów, szkół czy placówek zdrowia.

Starosta

Witold Okumski

Załączniki:

1. Kserokopia rozkładu jazdy na linii Syberia – Mława przez Dąbrowa
2. Kserokopia rozkładu jazdy na linii Unierzyż – Mława przez Stare Kosiny