

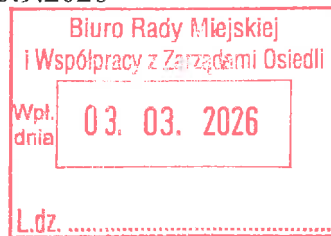


## PREZYDENT MIASTA PRZEMYŚLA

37-700 Przemyśl, Rynek 1, tel. +48 16 675 21 52, fax +48 16 678 64 49  
www.przemysl.pl kancelaria@um.przemysl.pl

Przemyśl, dnia 2 marca 2026 r.

KTD.0003.9.2026



**Pan  
Paweł Rząsa  
Radny Rady Miejskiej  
w Przemyślu**

W odpowiedzi na interpelację z dnia 17 lutego 2026 r. dotyczącą zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych na terenie Miasta Przemyśla przez przewoźników realizujących przewozy regionalne i międzymiastowe uprzejmie informuję, co następuje.

Zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miejska Przemyśl, regulowane są przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz uchwałą Nr 33/2013 Rady Miejskiej w Przemyślu z dnia 24 stycznia 2013 r. (z późn. zm.) w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miejska Przemyśl, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Infrastruktura przystankowa stanowi majątek komunalny i ma przede wszystkim na celu zapewnienia sprawnej, bezpiecznej i uporządkowanej obsługi transportowej mieszkańców miasta.

Wbrew twierdzeniom zawartym w interpelacji należy jednoznacznie wskazać, że udostępnienie przystanków zlokalizowanych w centrum miasta przy ul. Jagiellońskiej dla przewoźników realizujących przewozy regionalne i międzymiastowe stanowiło działanie rozszerzające dostęp do infrastruktury miejskiej, a nie jego ograniczenie. Przez wiele lat, począwszy od 2013 r., przystanki te nie były udostępniane dla prywatnych przewoźników. Decyzja o ich udostępnieniu została podjęta po analizie sytuacji transportowej miasta oraz w odpowiedzi na wieloletnie postulaty przewoźników, a jej celem było utworzenie w tym miejscu funkcjonalnego węzła przesiadkowego integrującego transport regionalny i międzymiastowy z komunikacją miejską.



Węzeł przesiadkowy przy ul. Jagiellońskiej umożliwia pasażerom przyjeżdżającym do Przemyśla środkami transportu regionalnego i międzymiastowego sprawną przesiadkę na autobusy komunikacji miejskiej, które kursują z wysoką częstotliwością przez cały dzień i zapewniają bezpośredni dojazd do wszystkich kluczowych obszarów miasta, w tym szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, instytucji publicznych oraz obiektów sportowych i rekreacyjnych. Rozwiązanie to zapewnia logiczny i bezpieczny model kontynuacji podróży, przy jednoczesnym zachowaniu właściwej organizacji ruchu w przestrzeni miejskiej. Istotnym jest, że przewozy o charakterze typowo międzymiastowym realizowane są zasadniczo z wykorzystaniem dworca autobusowego, który stanowi podstawowy i docelowy punkt obsługi tego rodzaju połączeń. Podkreślenia wymaga fakt, że funkcjonowanie węzła przesiadkowego w tej lokalizacji odbywa się w sposób w pełni kontrolowany i zgodny z zasadami organizacji ruchu drogowego. Rozkłady jazdy przewoźników, podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą drogi, który każdorazowo analizuje natężenie ruchu oraz przepustowość przystanków. Oznacza to, że ilości zatrzymań środków transportu oraz ich rozłożenie w czasie są dostosowane do rzeczywistych uwarunkowań, w sposób eliminujący ryzyko zakłóceń w ruchu drogowym. W związku z powyższym nie istnieje ryzyko „zakorkowania” ul. Jagiellońskiej w wyniku koncentracji zatrzymań w tej lokalizacji, gdyż system funkcjonuje w oparciu o zatwierdzone i skoordynowane rozkłady jazdy, uwzględniające możliwości przepustowe infrastruktury drogowej i przystankowej.

Ograniczenie dostępu prywatnych przewoźników do przystanków udostępnionych wyłącznie operatorowi komunikacji miejskiej było konsekwencją licznych i powtarzających się naruszeń obowiązujących zasad korzystania z infrastruktury przystankowej. Dochodziło do nagminnego zatrzymywania się przewoźników poza godzinami zatwierdzonymi w rozkładach jazdy, wykorzystywania zatok przystankowych jako miejsc postoju oraz blokowania przystanków w sposób uniemożliwiający ich wykorzystanie przez autobusy komunikacji miejskiej. W praktyce prowadziło to do sytuacji, w których autobusy MZK Sp. z o.o. w Przemyślu zmuszone były do obsługi pasażerów poza zatoką przystankową, bezpośrednio z jezdni, co stanowiło realne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Sytuacje te były przedmiotem licznych skarg pasażerów oraz interpelacji Radnych, składanych w obronie interesu mieszkańców. Pomimo wielokrotnych wezwań do zaprzestania nieprawidłowych praktyk,



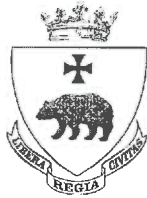
naruszenia miały charakter powtarzalny i systematyczny. Prywatni przewoźnicy nie zdyscyplinowali się.

Moim priorytetem jest ochrona interesu mieszkańców oraz zapewnienie sprawnego funkcjonowania komunikacji miejskiej, która stanowi zadanie własne gminy realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Warto wspomnieć, że w wyniku zawartych porozumień międzygminnych komunikacja miejska zapewnia regularne połączenia z miejscowościami położonymi na terenie Gminy Przemyśl, umożliwiając mieszkańcom poszczególnych sołectw, w tym uczniom oraz osobom pracującym, codzienny dojazd do szkół, zakładów pracy, instytucji publicznych oraz innych obiektów zlokalizowanych na terenie miasta. Analogicznie, na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego z Gminą Krasieczyn, zapewniony został dostęp do komunikacji miejskiej dla mieszkańców miejscowości Prałkowce, umożliwiając im bezpośredni dojazd do Przemyśla oraz korzystanie z pełnej oferty komunikacji miejskiej.

Jednocześnie należy podkreślić, że Gmina Miejska Przemyśl wielokrotnie deklarowała gotowość rozszerzenia współpracy w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego również na rzecz mieszkańców innych gmin. Pomimo przedstawianych propozycji oraz istniejących możliwości prawnych zawierania porozumień międzygminnych, pozostałe gminy nie podjęły działań zmierzających do zapewnienia swoim mieszkańcom dostępu do komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Przemyśl w tym do pełnej infrastruktury przystankowej. Należy przy tym wskazać, że organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie danej gminy należy do kompetencji jej władz, a brak zawarcia stosownego porozumienia oznacza brak formalnych podstaw do objęcia danego obszaru usługą przewozową w ramach przemyskiej komunikacji miejskiej.

Odnosząc się do dostępności komunikacyjnej nowo powstającego kompleksu basenowego należy wskazać, że planowane jest uruchomienie dodatkowej linii śródmiejskiej zapewniającej bezpośrednie połączenie obiektu z węzłem przesiadkowym na ul. Jagiellońskiej. Rozwiązanie to umożliwi obsługę zwiększonego ruchu pasażerskiego przy wykorzystaniu zorganizowanego systemu transportu miejskiego, zamiast dopuszczenia do sytuacji, w której liczne pojazdy różnych przewoźników wjeżdżałyby bezpośrednio w rejon obiektu, co mogłoby prowadzić do nadmiernego obciążenia infrastruktury drogowej, w szczególności w rejonie ul. Sanockiej.



Informuję, że tut. Urząd dysponuje pełnymi i aktualnymi danymi dotyczącymi przewoźników realizujących przewozy regularne na terenie miasta oraz obsługiwanych przez nich linii komunikacyjnych. Szczegółowe dane przedstawiam w załączeniu do niniejszego pisma. Dodam, że liczba realizowanych kursów wynika wprost z zatwierdzonych rozkładów jazdy, które pozostają do wglądu w Wydziale Komunikacji, Transportu i Dróg tut. Urzędu.

Odnosząc się do zawartego w interpelacji stwierdzenia sugerującego, iż przyjęte rozwiązania organizacyjne miałyby stanowić formę wsparcia operatora komunikacji miejskiej poprzez ograniczanie prywatnym przewoźnikom dostępu do infrastruktury przystankowej, należy jednoznacznie wskazać, że twierdzenie to jest całkowicie nieuprawnione i nie znajduje żadnego potwierdzenia w stanie faktycznym. Tego rodzaju ocena pomija rzeczywiste przyczyny wprowadzenia obowiązujących rozwiązań, w szczególności wieloletnie, powtarzające się przypadki naruszania zasad korzystania z przystanków przez przewoźników prywatnych, skutkujące blokowaniem zatok przystankowych, dezorganizacją ruchu oraz stwarzaniem realnego zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej, o czym szczegółowo wskazano powyżej. Wprowadzone rozwiązania nie stanowiły działania ukierunkowanego na jakiegokolwiek uprzywilejowanie operatora komunikacji miejskiej, lecz były konieczną i w pełni uzasadnioną reakcją na utrzymujące się nieprawidłowości, które bezpośrednio uderzały w mieszkańców oraz utrudniały prawidłowe funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego. Sugerowanie, iż działania te miały charakter preferencyjny wobec MZK Sp. z o.o. w Przemyślu, pozostaje nie tylko niezgodne z rzeczywistym stanem faktycznym, lecz także pomija podstawowy obowiązek organu zarządzającego infrastrukturą komunalną, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa, porządku organizacyjnego oraz sprawnego funkcjonowania komunikacji miejskiej w interesie mieszkańców miasta.

Jednocześnie należy stanowczo podkreślić, że Gmina Miejska Przemyśl zapewnia finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w sposób w pełni transparentny, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa oraz na zasadach wynikających wprost z regulacji ustawowych, poprzez wypłatę należnej rekompensaty. Mechanizm ten stanowi standardowy element funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i nie jest działaniem nadzwyczajnym ani wynikiem jakichkolwiek trudności finansowych operatora.



Wbrew sugestiom zawartym w interpelacji, które mogą prowadzić do powstania mylnego obrazu sytuacji, MZK Sp. z o.o. w Przemyślu pozostaje podmiotem stabilnym finansowo, osiągającym dodatnie wyniki finansowe oraz konsekwentnie rozwijającym swoją działalność. Spółka funkcjonuje w sposób efektywny, zapewniając mieszkańcom miasta ciągłość oraz wysoki standard usług transportowych, a jej sytuacja finansowa nie uzasadnia ani nie wymaga stosowania jakichkolwiek działań o charakterze preferencyjnym czy ochronnym.

W zakresie kwestii finansowych należy wskazać, że Gmina Miejska Przemyśl dysponuje rzeczywistymi danymi dotyczącymi liczby zatrzymań środków transportu oraz wpływów z tego tytułu. Dokonano analizy z opłat za korzystanie z przystanków w latach 2015 - 2025, która wskazała, że zdecydowaną większość wpływów generuje komunikacja miejska. W analizowanym okresie średni udział wpływów pochodzących od MZK Sp. z o.o. w Przemyślu wyniósł 68,29%, podczas gdy udział pozostałych prywatnych przewoźników wyniósł 31,71%. Oznacza to, że ponad dwie trzecie wpływów z opłat przystankowych stanowią wpływy związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej, co potwierdza stabilny i dominujący charakter tego źródła dochodów. Opłata za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku wynosi 0,05 zł i ma charakter symboliczny, nie pokrywając w praktyce nawet kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury przystankowej, w tym jej sprzątnięcia, konserwacji oraz remontów. W związku z powyższym organizacja systemu przystankowego nie może być rozpatrywana wyłącznie przez pryzmat wpływów finansowych, lecz przede wszystkim w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, właściwej organizacji ruchu oraz ochrony interesu mieszkańców miasta, którzy są podstawowymi użytkownikami infrastruktury komunalnej.

Dodatkowo informuję, że zgodnie z obowiązującymi regulacjami przejściowymi prywatni przewoźnicy korzystają z dotychczasowych przystanków do czasu obowiązywania aktualnych rozkładów jazdy, tj. do dnia 30 czerwca br. Od dnia 1 lipca br., wraz z wejściem w życie nowych rozkładów jazdy, zatrzymania realizowane będą na przystankach zlokalizowanych przy ul. Jagiellońskiej. W konsekwencji wpływy z tytułu opłat za korzystanie z przystanków przez przewoźników będą nadal uzyskiwane. Wprawdzie na nieco niższym poziomie, jednak przy jednoczesnym zapewnieniu uporządkowania ruchu oraz poprawy bezpieczeństwa i funkcjonalności systemu transportowego.



W kwestii analizy ryzyka ewentualnego odpływu pasażerów do innych form transportu, takich jak usługi taksówkowe lub przewozy realizowane za pośrednictwem aplikacji mobilnych, należy wskazać, że Gmina Miejska Przemyśl przeprowadziła kompleksową analizę funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej, obejmującą w szczególności analizę dostępności przestrzennej, rzeczywistych czasów przejazdów, napełnień pojazdów, rozmieszczenia przystanków oraz synchronizacji rozkładów jazdy z głównymi generatorami ruchu, takimi jak szkoły, zakłady pracy, instytucje publiczne oraz obiekty użyteczności publicznej. W wyniku przeprowadzonych analiz oraz wdrożonej optymalizacji układu tras i rozkładów jazdy zapewniona została wysoka dostępność komunikacyjna kluczowych obszarów miasta. Proces ten został poprzedzony konsultacjami m.in. z dyrektorami szkół, przedstawicielami zakładów pracy oraz innymi interesariuszami, co umożliwiło dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Jednocześnie funkcjonujący węzeł przesiadkowy przy ul. Jagiellońskiej zapewnia sprawne i przewidywalne przesiadki na linii komunikacji miejskiej kursujące z wysoką częstotliwością.

Mając na uwadze powyższe, obowiązujące zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych na terenie Miasta Przemyśla pozostają rozwiązaniem uzasadnionym, zgodnym z przepisami prawa oraz wynikającym z rzeczywistych uwarunkowań organizacyjnych i bezpieczeństwa. Przyjęty model zapewnia prawidłowe funkcjonowanie systemu transportowego oraz właściwe wykorzystanie infrastruktury komunalnej w interesie mieszkańców miasta, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości dogodnego i uporządkowanego kontynuowania podróży przez osoby przyjeżdżające do miasta z innych miejscowości.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

*mgr inż. Bartłomiej Barszczak*  
Zastępca Prezydenta

1. Adresat,
2. Biuro Rady Miejskiej i Współpracy z Zarządami Osiedli,
3. A/a.

**Wykaz przewoźników realizujących przewozy na terenie miasta Przemyśla na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.**

**1. Bus Natura Spółka z o.o.**

- Przemyśl – Medyka – Kalników

**2. DAMIL - TRANS Spółka z o.o.**

- Przemyśl - Żurawica

- Przemyśl - Żurawica – Duńkowiczki

**3. Firm Handlowo – Usługowa Mariusz Franków**

- Przemyśl, ul. Nestora – Krasiczyn –Olszany -Brylińce

- Przemyśl – Kalników

- Przemyśl - Hurko

- Przemyśl – Medyka

- Przemyśl – Lipa

- Przemyśl – Brzozów

- Przemyśl - Dynów

- Przemyśl – Rzeszów

- Przemyśl – Kupna przez: Chołowice

- Przemyśl - Reczpol przez: Korytniki wieś

- Przemyśl – Ciemięrzowice

- Przemyśl - Walawa

- Przemyśl – Jaksmanice

- Przemyśl – Żohatyń przez: Brzeżawę

- Przemyśl - Kalników przez: Starzawa, Barycz, Hruszowice

- Przemyśl – Ostrów

- Przemyśl - Kuńkowce

- Przemyśl - Średnia przez: Reczpol

- Przemyśl – Skopów przez: Bachów

- Przemyśl - Jaksmanice

- Przemyśl - Hurko

- Przemyśl - Duńkowiczki- Małkowice - Walawa

- Przemyśl - Brylińce przez: Krasiczyn

**4. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. w Przemyślu**

- Przemyśl – Batycze

- Przemyśl Dworskiego – Małkowice

- Przemyśl Dworskiego – Żurawica

- Przemyśl Dworskiego – Wyszatyce p. Żurawicę

- Przemyśl Polna – Małkowice

- Przemyśl ZPP – Małkowice

- Przemysł ZPP – Wyszatyce
- Przemysł Dworskiego – Wyszatyce
- Przemysł – Rokietnica p. Kosienice
- Przemysł – Ciemierzowice
- Przemysł – Fredropol
- Przemysł – Posada Rybotycka
- Przemysł – Posada Rybotycka p. Kniażyce
- Przemysł DA – Wyszatyce
- Przemysł DA – Makowa
- Przemysł – Fredropol
- Przemysł - Kuźmina
- Przemysł – Żohatyń
- Przemysł – Dubiecko p Birczę.

#### **5. FHU Tadeusz Sroka**

- Przemysł – Medyka Granica.