

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI POLITYKI SENIORALNEJ**
(NR 65)
z dnia 28 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Polityki Senioralnej (nr 65)

28 maja 2026 r.

Komisja Polityki Senioralnej, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Joanny Boro-
wiak (PiS)**, przewodniczącej Komisji, oraz **Iwony Marii Kozłowskiej (KO)**, zastępcy
przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

**– informację ministra infrastruktury o wykluczeniu transportowym osób star-
szych z uwzględnieniem poszczególnych regionów oraz obszarów wiejskich.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Bartosz Jabłonka** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogo-
wego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Aleksandra Szelągowska** zastępca
dyrektora Departamentu Strategii i Rozwoju Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Krzysztof Kaca**
zastępca dyrektora Departamentu Polityki Regionalnej i Współpracy z Organizacjami Pozarządowymi
Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, **Zbigniew Tomczak** przewodniczący
Obywatelskiego Parlamentu Seniorów wraz ze współpracownikiem, **Elżbieta Ostrowska** przewodni-
cząca zarządu głównego Polskiego Związku Emerytów i Rencistów wraz ze współpracownikiem, **Jerzy**
Piókarz prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej, **Wojciech Kałkusiński**
oraz **Jagoda Bogusiewicz** ambasadorowie „Głosu Seniora”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Andrzej Kniaziowski i Elżbieta**
Przybylska – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Szanowni państwo, otwieram 65. posiedzenie Komisji Polityki Senioralnej. Witam państwa
serdecznie.

Stwierdzam przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia Komisji, chyba że są jakieś
uwagi do protokołu. Nie ma uwag? Dobrze. W takim razie protokół został przyjęty.

Witam panie i panów posłów, a także wszystkich gości; witam serdecznie Bartosza Jabłonkę,
zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, dzień
dobry; witam pana Marka Mosio, radcę w Departamencie Transportu Drogowego MI, witam
pana serdecznie; witam pana Krzysztofa Kacę, zastępcę dyrektora Departamentu Polityki
Regionalnej i Współpracy z Organizacjami Pozarządowymi Państwowego Funduszu Reha-
bilitacji Osób Niepełnosprawnych; witam serdecznie panią Jagodę Bogusiewicz, ambasador
„Głosu Seniora”, bardzo serdecznie witam panią; witam panią Elżbietę Ostrowską, prze-
wodniczącą Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów i Rencistów, bardzo serdecznie
witam panią przewodniczącą; witam panią Barbarę Ruszkowską-Gębke, członka ZG PZEmR
również. Serdecznie państwa wszystkich witam.

Oczywiście jeszcze będą do nas zarówno posłowie, jak i goście docierali w trakcie posiedzenia,
ale my już rozpoczniemy rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury o wykluczeniu trans-
portowym osób starszych z uwzględnieniem poszczególnych regionów oraz obszarów wiejskich.
Referuje zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MI pan Bartosz Jabłonka.
Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Bartosz Jabłonka:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, przedstawię pokrótce informację mini-
stra infrastruktury w sprawie wykluczenia transportowego osób starszych z uwzględnieniem
poszczególnych regionów.

Publiczny transport zbiorowy w Polsce funkcjonuje w oparciu o ustawę o publicznym trans-
porcie zbiorowym, która stanowi podstawowy fundament prawny organizacji regularnych prze-
wozów pasażerskich na terenie kraju. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym
organizatorami publicznego transportu zbiorowego są jednostki samorządu terytorialnego

na poziomie gmin, powiatów, województw lub związki tych jednostek. Natomiast minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, na liniach komunikacyjnych albo sieciach komunikacyjnych w międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich. Jednostki samorządu terytorialnego otrzymały realne wsparcie finansowe w organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego dzięki Funduszowi rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Fundusz stanowi istotne narzędzie wspierające samorządy w realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, szczególnie tam, gdzie połączenia autobusowe są deficytowe, lecz społecznie niezbędne, czyli głównie na obszarach wiejskich. Mechanizm dopłaty do wysokości deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej, wynoszący maksymalnie 3 zł do jednego wozokilometra, umożliwia organizatorom utrzymanie i rozwijanie lokalnych połączeń autobusowych. Warto wskazać, że systematyczne zwiększanie budżetu funduszu od 300 mln zł w 2019 r. do ponad 1 mld 235 mln zł w obecnym roku świadczy o rosnącym znaczeniu transportu publicznego w Polsce. W 2024 r. budżet funduszu wynosił 1 mld zł, a dopłatą objęto 7455 linii komunikacyjnych. W 2025 r. budżet wynosił ponad 1 mld 70 mln zł, dopłatą objętych było 8367 linii komunikacyjnych. W obecnym roku przy budżecie ponad 1 mld 235 mln zł objęto ponad 9000 linii komunikacyjnych.

W latach 2021–2025 na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury konsorcjum czterech politechnik: poznańskiej, gdańskiej, śląskiej oraz warszawskiej realizowało projekt finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju pod tytułem „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego”. Wyniki projektu zostały opublikowane w pierwszym kwartale bieżącego roku na stronach MI. Badanie stanowi pierwszą kompleksową ocenę skali wykluczenia komunikacyjnego w Polsce wraz z opracowaniem metodologii oraz narzędzi służących do monitorowania tego zjawiska. Analiza opierała się na ocenie dostępności transportowej konkretnych punktów adresowych i objęła około 99% kursów publicznego transportu zbiorowego w poszczególnych województwach. Badanie pokazuje stan wykluczenia komunikacyjnego na listopad 2024 r.

W odniesieniu do tematyki Komisji przedstawiam poniżej informacje o skali wykluczenia komunikacyjnego osób starszych powyżej 60. roku życia z uwzględnieniem poszczególnych regionów oraz obszarów wiejskich. Na potrzeby niniejszej informacji przyjęto analizę gmin, w których współczynnik wykluczenia komunikacyjnego punktów adresowych wynosił od 80% do 100%. Zidentyfikowano 815 takich gmin. W gminach tych mieszka około 5 mln osób. I tak – 26,9% stanowią osoby w wieku 60 plus; 13,7% stanowią osoby w wieku 70 plus i 4% są to osoby w wieku powyżej 80. roku życia. Analizując skalę wykluczenia komunikacyjnego osób starszych w poszczególnych województwach z uwzględnieniem obszarów wiejskich należy wskazać, że najwyższy udział osób w wieku powyżej 60. roku życia odnotowano w województwach: świętokrzyskim, dolnośląskim, podlaskim oraz lubelskim. Obszary wiejskie definiowane są dla celów niniejszej analizy jako gminy wiejskie oraz obszary wiejskie w granicach miejsko-wiejskich. Stanowią one 66,5% wszystkich gmin o współczynniku wykluczenia komunikacyjnego powyżej 0,8 i takich gmin jest 548.

W kontekście sytuacji na terenach wiejskich należy zwrócić uwagę na województwo podlaskie. Na obszarach wiejskich osoby w wieku 60 plus stanowią 28% mieszkańców, przy czym 5,7% stanowią osoby w wieku powyżej 80. roku życia. W województwie lubelskim zidentyfikowano 114 gmin wiejskich o współczynniku wykluczenia komunikacyjnego powyżej 0,8. Udział osób powyżej 60. roku życia wynosi tam 28%, co przy populacji 474 tys. przekłada się na ponad 132 tys. seniorów zamieszkujących obszary zagrożone wykluczeniem transportowym. W województwie świętokrzyskim odnotowano najwyższy udział osób powyżej 60. roku życia na obszarach wiejskich, wynoszący 31,4% przy realnie niewielkiej liczbie gmin i relatywnie małej populacji. W województwie mazowieckim zidentyfikowano 88 gmin wiejskich o współczynniku wykluczenia powyżej 0,8. Populacja tych obszarów wynosi 425 tys. osób. Jest to skala zbliżona do województwa lubelskiego przy nieco niższym udziale osób powyżej 60. roku życia, gdzie te osoby stanowiły 26,1%. Przedstawione wyniki wskazują, że problem wykluczenia komunikacyjnego osób starszych pozostaje szczególnie istotny na obszarach wiejskich i wymaga dalszych działań systemowych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Z tego też względu resort infrastruktury rozpoczął prace nad zmianą systemu organizacji publicznego transportu zbiorowego w Polsce. W dniu dzisiejszym projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw – UD232 – został rozpatrzony przez Stały Komitet Rady Ministrów.

Jakie są główne założenia proponowanych zmian? Ustanowienie marszałków województwa integratorami przewozów w województwie; wprowadzenie obowiązku sporządzenia przez marszałków województwa jako pełniącego rolę integratora przewozów schematu sieci komunikacyjnej w danym województwie; dopłata z funduszu będzie przyznawana wyłącznie do linii komunikacyjnych lub przejazdu na żądanie zawartych w schemacie sieci komunikacyjnej województwa; marszałkowie przejmą od wojewodów zadania z zakresu obsługi funduszu; wprowadzenie do porządku prawnego definicji wykluczenia; określenie minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego wraz ze standardem częstotliwości ich wykonywania; minimalny standard połączenia między miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami będącymi siedzibami władz powiatów. Jeżeli chodzi o standard powiatowy, połączenia będą pomiędzy siedzibami władz gminy a miejscowościami stanowiącymi siedzibę władz powiatu. I standard gminny – zapewnienie możliwości dojazdu w ramach danej gminy do miejsc użyteczności publicznej; wprowadzenie definicji legalnej transportu na żądanie; transport na żądanie będzie wykonywany samochodem osobowym jako uzupełnienie transportu zbiorowego; zostały uproszczone plany transportowe; zmniejszenie liczby organizatorów zobowiązanych do sporządzenia planów transportowych; zwiększenie dostępności przystanków komunikacyjnych; i wprowadzenie możliwości zawierania wieloletnich umów o dopłatę na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat. Jeżeli chodzi o same gminy wiejskie i miejsko-wiejskie, tutaj znacząca zmiana będzie polegała na wprowadzeniu przewozów na żądanie, które, tak jak już wcześniej powiedziałem, będą wykonywane samochodami osobowymi i taki przewóz będzie każda osoba starsza mogła sobie zamówić. Nie będą to linie, które będą kursowały za każdym razem, tylko na wcześniejsze zgłoszenie do danego wójta. Takie połączenie będzie mogło być realizowane i taka osoba czy grupa ludzi, osób starszych też, będzie mogła z takiego przewozu skorzystać.

W zakresie transportu kolejowego, proszę państwa, za organizację i finansowanie wojewódzkich połączeń kolejowych odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego, co podkreśla kluczową rolę samorządu w przeciwdziałaniu wykluczeniu. Część połączeń realizowanych przez PKP Intercity obsługuje również tereny wiejskie. Zasadniczy ciężar zapewnienia codziennej dostępności komunikacyjnej mieszkańców na tych obszarach spoczywa na władzach wojewódzkich. W latach 2025–2032 planowane są inwestycje w infrastrukturę kolejową, które przekroczą wartość 180 mld zł. Jest to między innymi program Kolej+ oraz program budowy i modernizacji przystanków kolejowych tworzących kompleksowy system inwestycyjny służący poprawie dostępności transportu.

W zakresie infrastruktury drogowej też w 2025 r. w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych” oddano do użytku blisko 340 km nowych dróg; „Program budowy 100 obwodnic” – wydatkowano środki w kwocie powyżej 1 mld zł, oddano do użytku 9 obwodnic o łącznej długości 68 km; „Program wzmacniania krajowej sieci drogowej” – łączna wartość programu 6,5 mld zł. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Bardzo dziękuję.

Jest z nami również pani Krystyna Lewkowicz, stały doradca Komisji, ekspert, dziękuję za obecność. A także pan Jerzy Płókarz, Krajowy Sztab Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej, również dziękuję serdecznie za obecność.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów chciałby zabrać głos w związku z przedstawionym materiałem? W pierwszej kolejności państwo posłowie. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Piątkowski.

Poseł Krzysztof Piątkowski (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, krótkie pytanie.

Wydaje mi się, że część z tych informacji, o których mówił pan dyrektor, nie ma w materiale. Szczególnie tych, w których zdradził pan kilka szczegółów dotyczących, jak to wygląda w konkretnych województwach. Mam taką prośbę w związku z tym, że nie mogłem się z tym... Tak, bardzo prosiłbym o uzupełnienie tych danych, być może nawet bardziej szczegółowe,

takie w obrębie powiatu, bo wtedy te wykluczenia będą najbardziej widoczne, kiedy zejdziemy do poziomu bliżej mieszkańców. To taka moja ogromna prośba i również chyba co do tych planów dotyczących zmian legislacyjnych. W tym materiale jest trochę mniej, pan zdradził trochę więcej, więc bylibyśmy wdzięczni, bo to jest bardzo interesujące. W ogóle dziękuję za wiele tych szczegółów, które pan przekazał, bo to było naprawdę bardzo interesujące. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Bardzo dziękuję. Ze swojej strony oczywiście deklaruję dosłanie uzupełnionych materiałów i też nie wiem, czy państwu wystarczyłoby uzasadnienie do projektu ustawy czy... Uzasadnienie, dobrze, tak że uzasadnienie oraz szczegóły te, które między innymi tutaj przedstawiłem, oraz jeżeli będę posiadał bardziej kompleksowe informacje, przekażę je.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa posłów jeszcze chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń, w takim razie strona społeczna. Bardzo proszę, pani Krystyna Lewkowicz.

Stały doradca Komisji Krystyna Lewkowicz:

Dzień dobry państwu. Pani przewodnicząca, mam to samo spostrzeżenie, że szukałam intensywnie w tych materiałach przekazanych przez państwo informacji na temat wykluczenia komunikacyjnego, a znalazłam tylko podstawy prawne, zasady, różne informacje bardzo ogólne w skali globalnej, które praktycznie nie obrazują tematu wykluczenia komunikacyjnego.

Proszę państwa, mamy tu specjalną podkomisję, która się zajmuje obszarami wiejskimi. My jako organizacje senioralne też realizujemy projekty, a w tym roku priorytetem w rządowych projektach senioralnych jest właśnie aktywizacja obszarów wiejskich i wiejsko-miejskich. Pan kilkakrotnie jako negatywny przykład podał województwo świętokrzyskie. Ja właśnie między innymi realizuję pilotażowo projekt aktywizujący seniorów na terenie trzech województw: świętokrzyskiego, kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego. We wszystkich tych województwach problem jest podobny. W dużym mieście: Warszawa, Kraków itd. komunikacja jest, można powiedzieć, bardzo dobra. Mało tego, nawet autobusy miejskie są przystosowane specjalnie do przewozu osób starszych i osób niepełnosprawnych. Mają platformy dla wózków, mają specjalne miejsca dla osób niepełnosprawnych z pasami etc. Czym dalej od miasta, sytuacja jest coraz gorsza. Na poprzedniej Komisji przy innym temacie dawałam przykład bardzo dużej wsi mazowieckiej, gdzie autobus chodzi raz dziennie i to tylko trzy razy w tygodniu: w poniedziałki, środy i piątki. Trudno jest zaoferować tej wsi czy małemu miasteczku najciekawszy choćby projekt senioralny, jeżeli tam nie ma komunikacji. Co zrobić? Droga i środek komunikacji to jest podstawa wszelkiej cywilizacji i rozwoju przemysłu, handlu, nauki, i również aktywizacji osób starszych.

Bardzo też byłabym zainteresowana otrzymaniem od pana tych materiałów, które pan referował, bo pan referował zupełnie inny zakres niż to, co dostaliśmy w materiałach. Pana wypowiedź była bardzo interesująca i zawierała cały szereg elementów, na które bardzo czekaliśmy w materiałach, ale w materiałach ich nie ma. Więc jeżeli by pan zechciał te materiały przekazać pani przewodniczącej i pani dalej nam to przekazać, to bylibyśmy wdzięczni, dlatego że te materiały są jakimś punktem wyjścia do jakichś działań.

To, co pan powiedział – komunikacja na żądanie. Ona praktycznie w szarej strefie funkcjonuje cały czas, ale to nie chodzi o szarą strefę, tylko chodzi o system. Komunikacja dla osób starszych na terenach wiejskich i wiejsko-miejskich to musi niestety być komunikacja drzwi w drzwi, dlatego że autobus PKS czy jakiś inny przewoźnik chodzi po drogach powiatowych, a droga powiatowa od domu zamieszkania seniora czasem jest oddalona o 2–3 km. W związku z tym, jeżeli chcemy, żeby ten senior do nas przybył na jakiejkolwiek zajęcia do najbliższego miasteczka, trzeba mu to umożliwić. Autobusów nie ma, ale standardem na wsi polskiej jest, że na każdej posesji jest samochód osobowy. To są czasem dwa i więcej. W związku z tym jakieś przewozy sąsiedzkie, przyjacielskie, rodzinne funkcjonują de facto, tylko że trzeba mieć system legalnego wynagradzania tychże przewoźników. Ja cały czas promuję taką tzw. działalność gospodarczą nierejestrowaną. To jest działalność podobna do gospodarczej, tyle że na małą skalę i niewymagająca żadnych rejestracji, zupełnie żadnych dokumentów. Ale ona by mogła się sprawdzić w tych przewozach na żądanie, gdyby powiązać te dwa systemy: państwa propozycję przewozów na żądanie z tą działalnością nierejestrowaną. Bo w takiej formie, jak tutaj została

przedstawiona w tych materiałach, które my dostaliśmy, to ona ładnie brzmi, ale trochę nie bardzo sobie wyobrażamy, jak to będzie wyglądało.

Pracowałam 10 lat w transporcie zorganizowanym i od razu mi przychodzi do głowy: miejsce postoj, serwis, kierowca, ubezpieczenie, remont, przegląd techniczny itd. To jest cała już infrastruktura. Przewoźnicy zawodowi, którzy mają PKS czy jakieś inne środki komunikacji publicznej, są do tego przystosowani. Jeżeli mówimy o samochodach osobowych, vanach, busach małych, które pojadą na wieś i przywiozą dwie czy trzy osoby, to tacy przewoźnicy instytucjonalni na to nie są przygotowani. I teraz właśnie zamierzałam pana zapytać, a kto kupi te samochody, czyją one będą własnością, kto będzie je serwisował, kto będzie zatrudniał kierowców, jak będzie pobierana opłata od tego? Jeżeli pan ma na ten temat wiedzę, czy w tych projektach państwo to jakoś bliżej, oprócz hasła, analizowaliście, to chętnie byśmy się z tym zapoznali. Jeżeli jeszcze nie, to cóż, czekamy na szczegóły. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa przedstawicieli strony społecznej? Bardzo proszę, pan Jerzy Płókarz.

Prezes Krajowego Sztabu Ratownictwa Społecznej Sieci Ratunkowej Jerzy Płókarz:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Mam takie samo odczucie, czytając ten materiał, ale mam pytanie do pana dyrektora następujące, bo niby z sytuacji, którą państwo przedstawiliście jako ministerstwo, wynika, że samorządy mają obowiązek organizowania takiego zbiorowego transportu samochodowego.

Natomiast mam pytanie, w jaki sposób ministerstwo monitoruje wywiązywanie się z tego obowiązku i jakich narzędzi używa ministerstwo w celu dyscyplinowania samorządów do wywiązywania się z tego obowiązku zapewnienia ludziom transportu? Bo wprawdzie imponujący jest ten wzrost zainteresowania funduszem wspierającym powstawanie tego transportu, to jednak mimo to mamy ciągle wiele przypadków, gdzie są tereny, gminy zupełnie praktycznie pozbawione. To, co mówiła tu pani prezes przed chwilą np., że dwa czy trzy razy w tygodniu jedzie jakiś tam busik, to woła o pomstę do nieba, jeżeli chodzi o starsze osoby. Fakt faktem, że ludzie sobie radzą, bo Polacy potrafią sobie radzić, radzą sobie z tą pomocą sąsiedzką, ale to nie jest to.

I jeszcze jedno pytanie, bo jakiś czas temu przy okazji poruszania tego tematu zaproponowałam, aby pomyśleć nad uruchomieniem programu takiego, który by wciągnął w ten temat, zaktywizował organizacje społeczne, pozarządowe. Tyle, że PFRON np. daje dofinansowanie na samochód pod warunkiem, zdaje się, co najmniej 20% wkładu własnego. Organizacja społeczna nie włoży tego wkładu własnego, ale może włożyć kapitał ludzki, swój czas, swoją empatię. Należałoby sfinansować taki samochód dla organizacji i ta organizacja zapewni taką możliwość, tylko po prostu trzeba stworzyć jakieś takie warunki zachęcające, a nie odstraszaające te organizacje od tego celu. Rozmawiałem z naszymi ratownikami i konsultowałem to, bo sam byłem ciekaw, jakby oni do tego podeszli. Okazuje się, że jak najbardziej bardzo chętnie by podjęli taką działalność, bo będzie to udzielanie na co dzień pomocy osobom starszym, seniorom z terenów wiejskich. Oni dzisiaj nawet pewne takie inicjatywy podejmują, mając karetki i zawierając umowy o przewóz sanitarny na co dzień, na zabezpieczenie.

Więc te dwa pytania: Jedno, w jaki sposób ministerstwo i rząd egzekwuje ten obowiązek, jakie narzędzia są używane, żeby zdyscyplinować samorządy do tego? I drugie, czy jest szansa na jakiś taki, może rządowy w ramach ministerstwa, program dla organizacji, które by w znacznym stopniu rozwiązały ten problem? Bo ten transport często jest potrzebny o wiele mniejszy niż jakaś firma z autobusami itd. Często wystarczy bus na tym terenie, bo nie ma aż takiego zapotrzebowania, żeby jeździł duży autobus. Może firma biznesowa nie bardzo będzie chciała, bo to nie ten wymiar biznesu, a organizacja społeczna – dla nas udzielenie jednej osobie pomocy, ulżenie już jest warte zachodu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Bardzo dziękuję za te pytanie, panie Jerzy. Zabrał mi pan pytanie, ale bardzo się cieszę. Bardzo dziękuję. Też chciałam zapytać o to monitorowanie wydatkowania środków przyznanych na województwa z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Ale zanim jeszcze zadam swoje pytanie, to dokończmy pytania ze strony społecznej. Bardzo proszę, pani Elżbieta Ostrowska, uprzejmie proszę.

Przewodnicząca Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów i Rencistów Elżbieta Ostrowska:

Dziękuję bardzo. Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, nie będę powtarzała tego, co przedstawiali moi przedmówcy reprezentujący stronę społeczną, bo się z tym zgadzam. Chciałabym tylko bezpośrednio nawiązać do doświadczeń mojej organizacji – Polskiego Związku Emerytów i Rencistów.

My jesteśmy organizacją ogólnokrajową, działamy poprzez sieć blisko 1500 ogniw związkowych, z czego około 1000 to są ogniw funkcjonujące w małych miastach, w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich. Problem transportowy to jest coś, czego te ogniw i ludzie po prostu w nich funkcjonujący doświadczają na co dzień, bo wykluczenie komunikacyjne, zwłaszcza w stosunku do ludzi starszych, oznacza tak naprawdę wykluczenie ich z bardzo wielu dziedzin życia; wykluczenie z możliwości aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym; wykluczenie możliwości pojechania chociażby do najbliższej świetlicy związkowej, bo odległość 5 km jest już często dla osoby starszej odległością nie do pokonania. Dlatego jest to problem, jak mówię, wykluczenia komunikacyjnego, który jest w istocie wykluczeniem z życia osób starszych, czyli zaprzeczeniem tego, do czego dążymy – do ich aktywizacji, włączenia w życie społeczności i lokalnych, i ogólnych.

Na to się nakładają jeszcze dwie tendencje, jeśli chodzi o polską wieś. Wieś się wyludnia – to jest jedna tendencja – i jednocześnie pozostają na niej wyłącznie osoby starsze. To tworzy sytuację, kiedy nawet obecność w innych warunkach kogoś z rodziny, kogoś bliskiego, możliwość dowiedzenia babci, dziadka gdzieś tam do najbliższego miasta, do lekarza czy na spotkanie też staje się już bardzo problematyczna, jeśli nie wręcz niemożliwa, bo tych bliskich, młodszych z samochodami, poruszających się bez problemu, po prostu nie ma. I są to tendencje, które będą się, jak wynika z wszelkich prognoz, nasilać. W związku z tym ten problem zapobiegania dalszemu wykluczeniu – bo z wykluczeniem mamy do czynienia już w tej – jest w istocie działaniem, które warunkuje możliwość aktywizacji w różnych obszarach życia rosnącej armii ludzi starszych. Więc to nie jest problem komunikacji, to jest problem społeczny i to, sądzę, o dużej wadze dla obecnych, ale i przyszłych milionów seniorek i seniorów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Bardzo dziękuję. O głos jeszcze poprosiła pani Barbara Ruszkowska-Gębka, również ZG PZEmR.

Członek Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów i Rencistów Barbara Ruszkowska-Gębka:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, tak jak pani przewodnicząca Elżbieta Ostrowska wspomniała o wykluczeniu seniorów, dostałam maila i chciałam państwu przeczytać absurd komunikacyjny. Przeczytam, ponieważ to jest labirynt komunikacyjny. Dotyczy miejscowości oddalonej o 40 km od Warszawy – miejscowości, która nie ma połączenia z gminą, a odległość jest 10 km, ale jest to labirynt.

Pozwolą państwo, że szybciotko przeczytam tego maila: „Kąty Goździejewskie, gmina Dębe Wielkie, powiat Mińsk Mazowiecki. Przy drodze powiatowej, bądź przy dojazdach do tej drogi długości 8 km, łączącej Pustelnik z Dębem Wielkim – Droga Dębska – jest położona część sołectw gminy Dębe Wielkie, takich jak: Kąty Goździejewskie, Walercin, Rogale, Nowy Walercin, Poręby, Cięciwa, Cezarów itd. Istnieją połączenia autobusowe części tych sołectw z Mińskiem Mazowieckim. Żadne z wymienionych sołectw nie ma połączenia autobusowego z gminą Dębe Wielkie. Przykładowo, aby dostać się do Urzędu Gminy Dębe Wielkie z Kątów Goździejewskich, należy odbyć dwukilometrowy spacer drogą bez pobocza do Pustelnika, wsiąść w autobus do Sulejówka – 16 km – w Sulejówku wsiąść do pociągu do Dębem Wielkim – 10 km, 7 przystanków. Można odbyć podobną podróż przez Mińsk Mazowiecki, ale tą drogą jest dalej. Można też zafundować sobie 10-kilometrowy spacer bezpośrednio przy Drodze Dębskiej. Brawo, udało się dokonać kompletnego braku połączeń z sołectw z gminą. I to jest dopiero Europa”. Dziękuję. Takiego maila dostałam.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

To rzeczywiście jest wyzwanie do rozwiązania i obawiam się, że nie tylko ta jedna gmina nie ma połączeń ze swoimi sołectwami. Tego się obawiam.

Czy jeszcze coś pani chciała dodać?

Członek ZG PZEmR Barbara Ruszkowska-Gębka:

Niestety gminy...

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

No właśnie, bardzo dziękuję.

Tutaj moje pytanie do pana dyrektora, czy macie państwo informację, ile takich gmin jest w Polsce? Czy macie państwo to jakoś zmapowane? Jeżeli tak, to poprosilibyśmy i pewnie wtedy zaprosimy panów ponownie i wrócimy do tego tematu, bo też nie chciałabym, żebyśmy te informacje tylko odczytywali sobie, kiedy otrzymamy je drogą mailową. Wolałabym, żeby na przykładzie już konkretnych danych taka dyskusja się odbyła, dlatego że prosiliśmy państwa o informację o wykluczeniu transportowym osób starszych z uwzględnieniem obszarów wiejskich. My tutaj nie mamy ani jednego zdania, jeśli chodzi o obszary wiejskie, dlatego pozwolicie panowie, że zapytam panów, ile będziecie potrzebowali czasu na to, żeby ustosunkować się do prośb, które padły dzisiaj i jeszcze być może padną na posiedzeniu, czy to od pana przewodniczącego, czy od państwa przedstawicieli strony społecznej. Zapewne już w drugim półroczu – tu uśmiech do pani Elżbiety z sekretariatu – żeby zaplanować ponowny temat naszego posiedzenia, żebyśmy mogli to przedyskutować.

Mam jeszcze taką prośbę, państwo też przedstawiliście nam – o tym mówiła pani Krystyna Lewkowicz – ramy prawne organizacji publicznego transportu zbiorowego. Bardzo dziękujemy za to, bo to się zawsze przyda. Natomiast nam chodziło o obraz realizacji, o to, jak to wygląda w rzeczywistości.

Jeszcze taka kwestia o tym monitorowaniu, o to pytał pan Jerzy Płókarz, ja do tego również dołączam, ale piszecie państwo w pkt 3. Inwestycje w infrastrukturę drogową i wskazujecie, i to jest właściwie jedyny chyba akapit, który dotyczy obszarów wiejskich... O głos poprosiła jeszcze pani przewodnicząca podkomisji stałej do spraw problemów seniorów z obszarów wiejskich. Za chwilę udzielę głosu pani przewodniczącej. Panie dyrektorze, pkt 3. i 2. akapit od góry: „Bardzo ważnym dla obszarów wiejskich jest Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, z którego udostępnione są środki finansowe wspierające inwestycje samorządów na drogach przez nich zarządzanych – i ostatnie zdanie – plan Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zakładał wydatkowanie w latach 2023–2026 kwoty niemal 24 mld zł”. Proszę uprzejmie o przekazanie nam informacji, być może dzisiaj pan tego nie robi, pewnie pan tych danych może nie mieć, na to kolejne spotkanie, jak to jest realizowane? Jak ten plan na lata 2023–2026 został zrealizowany? Oczywiście środki za rok bieżący pewnie będziecie państwo mieli tylko z tego rozdania pierwszego, półrocznego, natomiast za lata: 2023, 2024, 2025 poprosiłabym osobno o takie zestawienie; szczegółowe zestawienie na poszczególne województwa. Jeśli państwo dacie radę, to również na powiaty, o co prosił pan przewodniczący Piątkowski. To jest materiał wymagający przetworzenia, dlatego nie proszę o to już teraz, bo zdaję sobie z tego sprawę, że trzeba go przetworzyć. Powiatów jest sporo, ale to wtedy dopiero da nam jakiś obraz, nie mówię, że pełen, ale jakiś obraz w sprawie, jak to rzeczywiście w tej chwili wygląda i jakie środki zostały przeznaczone na ten cel, szczególnie właśnie z podkreśleniem obszarów wiejskich, jeśli chodzi o te poszczególne lata. To jest też moja prośba, a teraz udzielam głosu pani przewodniczącej podkomisji stałej do spraw problemów seniorów z obszarów wiejskich Lidii Burzyńskiej.

Poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, dlatego nie zabierałam głosu, ponieważ analizując ten materiał plus wypowiedź pana, którą pan nam przedstawił, od razu w moim zamyśle jest, że podkomisja stała do spraw seniorów z terenów wiejskich w drugim półroczu będzie miała jeden punkt – spotkanie poświęcone właśnie wykluczeniu z transportu publicznego seniorów z obszarów wiejskich. Tutaj musimy jasno i zdecydowanie powiedzieć – pan przedstawił, tutaj mamy materiały – że za ten transport publiczny odpowiadają władarze, czyli samorząd jednostki terytorialnej.

Teraz, szanowni państwo, oprócz tego, że również są zobowiązani do zapewnienia właściwych warunków seniorom, bo w większości seniorzy to też są osoby niepełnosprawne i to jest ten warunek, który powinien być spełniony przez władarzy. Mieszkając, funkcjonując, spotykając się, analizując, przyglądając się strukturom, mówię o województwie śląskim, mimo że nakłady finansowe są duże, bo jest to największe województwo po mazowieckim, naprawdę woła to o pomstę do nieba czasami w niektórych przypadkach, tak jak pani tutaj tego maila

przeczytała. Papier wszystko przyjmuje, statystyka jest idealna, wspaniała – jako przedstawiciel województwa śląskiego, tylko powinnam się cieszyć, bo znajdujemy się na piedestale tych finansów. Natomiast rzeczywistość naprawdę w gminach jest co najmniej, mówiąc delikatnie, niezadowolająca, ale tutaj, właściwie kłania się taka przychylność i taka sympatia organów samorządu terytorialnego do seniorów.

Więc tutaj oprócz tych materiałów, o które poprosiła pani przewodnicząca, pan przewodniczący również, w kolejnym półroczu 2026 r. będzie w podkomisji stałym właśnie temat poruszający funkcjonowanie transportu publicznego na terenach wiejskich, oczywiście z przystosowaniem do seniorów. Ale wiadomo, co innego to jest transport szkolny, o którym tutaj państwo pisaliście, a co innego to jest właśnie transport publiczny, gdzie to się wiąże nierozdzielnie zarówno nie tylko z turystyką seniorów z tych terenów, ale to jest przede wszystkim dotarcie do ośrodka zdrowia, poczty. To co pani stały doradca mówiła, coś z tego, że mamy... Jeszcze nie mamy, ale będą ASY, w każdej chwili ruszą, mam nadzieję i kibicuję temu, ale ci seniorzy po prostu są wykluczeni i transportowo, i z możliwości korzystania właśnie ze wszystkiego. Tak że to tyle, dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos?

Nie widzę chętnych, w takim razie poproszę pana dyrektora o udzielenie odpowiedzi i na końcu o wskazanie terminu kolejnego posiedzenia, kiedy będziecie państwo gotowi z tym przetworzonym materiałem.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Szanowni państwo, dziękuję za pytania.

Jeżeli chodzi o ten materiał, po prostu musiałbym jeszcze sprawdzić, ale część materiałów to są wkłady też z innych departamentów, dlatego będę potrzebował trochę więcej czasu. Myślę, że koniec następnego tygodnia, ewentualnie do połowy czerwca takie materiały...

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Szanowny panie, planujemy to zrobić w drugim półroczu. Będziemy jeszcze opracowywali plan pracy na drugie półrocze i tam uwzględnimy to, dlatego proszę na spokojnie, tak? Tak jak powiedziałam, zdaję sobie sprawę z tego, że ten materiał wymaga przetworzenia, to wymaga czasu, więc nie wiem, wrzesień, październik – czy państwo w tym czasie będziecie gotowi?

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Rozumiem, że będziemy zaproszeni na kolejne posiedzenie, to wtedy ten materiał przygotujemy. Oczywiście, jeżeli uda nam się wcześniej, wtedy też do państwa prześlemy, a tutaj, tak jak obiecałem, to co miałem przygotowane i odczytałem, mogę przesłać, uzasadnienie jak najbardziej.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Czyli co, możemy się umówić na kolejne spotkanie, jakby kontynuację we wrześniu czy w październiku?

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Myślę, że wrzesień... Październik?

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dobrze, asekuracyjnie październik. Przełom września i października tzw. krakowskim targiem. Proszę kontynuować.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o pytania, postaram się na wszystkie udzielić odpowiedzi. Mam nadzieję, że wszystkie sobie zanotowałam albo zapamiętałam.

Tak naprawdę te pytania w dużej mierze jakby dotyczyły, nie powiem, że jednego problemu, bo mówimy o problemie wykluczenia komunikacyjnego, ale skupiały się też na dostępności przewozów dla osób starszych. Jeżeli chodzi o to, co zrobiliśmy i to, co zaproponowaliśmy w nowym projekcie, w moim odczuciu w dużej mierze wychodzi naprzeciw tym oczekiwaniom i tym postulatam, które tutaj padły. Określamy standardy komunikacyjne, to co powiedziałem, czyli jednak skomunikowanie tych miejscowości powiatowych z wojewódzkimi, z gminnymi, tak żeby była możliwość dotarcia. Też wskazujemy, że mają być to połączenia, które będą

realizowane między ośrodkami użyteczności publicznej. Tu padły: lekarz, poczta. Chcemy, żeby właśnie te linie komunikacyjne do tego typu miejsc były realizowane.

Jeżeli chodzi o problem małych miejscowości, przysiółków czy wsi, które są, powiedzmy, gdzieś dalej oddalone od większych aglomeracji, doskonale rozumiemy ten problem. Proszę państwa, dlatego też zaproponowaliśmy te przewozy na żądanie. Wiemy, że puszczenie czy uruchomienie takiej linii komunikacyjnej, gdzie ten, powiedzmy, nasz 40-osobowy autobus musiałby do takiej miejscowości jeździć regularnie w dwóch, trzech parach połączeń, po prostu ekonomicznie będzie nieuzasadniony i mało kto z przedsiębiorców zdecyduje się na uruchomienie takiej linii. Dlatego też, po pierwsze, dajemy możliwość, żeby takie przewozy były realizowane wtedy, kiedy będzie taka potrzeba. Oczywiście te przewozy będą podane do publicznej wiadomości, kto je organizuje, jak można zamówić taki przewóz; samochody osobowe, żeby minimalizować koszty plus dopłata z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych dla tych, którzy się na organizację takich przewozów zdecydują.

Kto będzie mógł organizować takie przewozy? Szanowni państwo, to są możliwości dedykowane właśnie gminom wiejskim i miejsko-wiejskim. Takie przewozy będzie uruchamiał wójt gminy. I teraz, będzie miał możliwość zrobić to własnymi środkami, bo zakładamy, że samochód osobowy do dziewięciu osób w każdej albo w większości gmin może być. Nie musimy kupować dużego autobusu i wydawać nie wiadomo, ile pieniędzy, ale mamy taką możliwość, żeby był to samochód osobowy. Po drugie, wymagania co do kierującego – to już nie jest kategoria D, jeżeli chodzi o prawo jazdy, tylko na B każdy może takim kierowcą być. To powinno w jakiś sposób w dużej mierze ułatwić realizację takich przewozów. Też biorąc pod uwagę to, co się dzieje na rynku kierowców, czyli tak naprawdę tych kierowców autobusów, cały czas słyszymy, że jest coraz mniej. Co więcej, dajemy gminom pewność, że jeżeli zorganizują takie przewozy, dostaną 10% stałej kwoty funduszu, która będzie przeznaczona na tego rodzaju przewozy. Mówimy o 1 mld 235 mln zł, czyli 123 mln zł będą przekazane na organizację tego rodzaju przewozów i ta kwota będzie pewna. Jeżeli ktoś powie, że w danej gminie organizuje taki przewóz, po prostu te pieniądze dostanie. To, jeżeli chodzi o gminy.

Pytaliście się państwo, czy będziemy to w jakiś sposób nadzorować. Do tej pory nie było takiego mechanizmu. My ten mechanizm zaproponowaliśmy też w projekcie ustawy, a mianowicie obowiązek montowania GPS, dokumentowania przewozów i wyposażenia tych autobusów, które uzyskały dofinansowanie, że faktycznie zgodnie z otrzymanym rozkładem jazdy i swoim zobowiązaniem jako przewoźnik czy operator te zadania narzucone przez organizatora są wykonywane. Żeby mieć po prostu pewność, że po pierwsze, skoro wydajemy pieniądze, i to nie małe pieniądze, to te przewozy są w tych godzinach realizowane. Jak ten projekt ujrzy światło dzienne w tym sensie, że zakończy się cały proces legislacyjny, taki obowiązek po stronie operatorów będzie istniał.

Tutaj, odnosząc się jeszcze do uwag, była propozycja – przynajmniej tak zrozumiałem – żeby to same osoby starsze mogły wykonywać tego rodzaju przewozy i miały w jakiś sposób dofinansowanie. Proszę państwa, niestety nie możemy zaprojektować takich przepisów. Dajemy możliwość, żeby organizatorem był albo wójt, albo ewentualnie wynajął firmę, która będzie mogła takie przewozy realizować. Też dajemy odpowiednie wymagania, jeżeli chodzi o obowiązki spełniania przez kierowców, czyli brak karalności chociażby za przestępstwa seksualne itd. Bardzo analogicznie do tego jakie są wymagania dla kierowców taksówek.

Odnosnie do kolejnych pytań, jeżeli jest jeszcze jakieś pytanie, na które nie odpowiedziałem, to proszę państwa, żeby ewentualnie jeszcze raz...

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Prosiłam o te dane, ale też pewnie uzyskam je później, odnośnie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. To przy okazji poproszę, żebyście państwo dołączyli do tego realizację programu budowy obwodnic na lata 2020–2030.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Dobrze, ale tak jak powiedziałem – jestem z Departamentu Transportu Drogowego. Departament Dróg się zajmuje tutaj rządowym funduszem, jeżeli chodzi o rozwój dróg, tak że poproszę o takie dane i też oczywiście jak najbardziej, jak tylko będę je miał, to państwu je prześlę.

Jeżeli chodzi o organizacje społeczne i ewentualnie jakąś pomoc, to proszę mi wybaczyć, ale nie braliśmy tego wcześniej pod uwagę, nie mam tutaj informacji. Słyszałem, że jest pan z PFRON, może coś więcej na ten temat powie.

Jeżeli chodzi tutaj o to, co jedna z pań powiedziała – co jest bardzo ważne – że za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego i to one mają zadania organizatorów. My jako ministerstwo jesteśmy organizatorem w zakresie przewozów kolejowych na liniach międzywojewódzkich i międzynarodowych. Za organizację przewozów na terenach gmin, powiatów nie odpowiadamy. Ale też padło tutaj takie stwierdzenie, tak jak pani tego maila przeczytała, że nie wszyscy władarze jakby spełniają ten swój obowiązek albo organizują ten transport publiczny w zadowalający dla mieszkańca sposób. Jak państwo wiecie, mamy w Polsce ponad 2000 gmin, czyli mamy aż tylu organizatorów. Rozdrabniając ten transport publiczny na tylu organizatorów, tak naprawdę trudno jest stworzyć odpowiednią siatkę połączeń, która spełniałaby większe wymagania dostępności i zadowalała, powiedzmy, tego pasażera. Dlatego też odwróciliśmy jakby tę kolejność i chcemy, żeby to, po pierwsze, powiaty tworzyły plany transportowe i schematy, uwzględniając połączenia gminne, na terenie całego powiatu. Też mamy różne gminy – niektóre są bardzo bogate, niektóre trochę biedniejsze. Jeżeli jakaś gmina nie jest w stanie zorganizować tych przewozów w sposób odpowiedni, nie ma warunków, odpowiednich pracowników, dajemy możliwość powierzenia organizacji takich linii komunikacyjnych powiatom. Też bardzo zachęcamy w tej naszej zmianie, żeby tworzyć związki powiatowo-gminne, związki gminne, żeby ograniczać liczbę, tak jak wcześniej powiedziałem, organizatorów i bardziej centralizować te wszystkie przewozy. Mamy nadzieję, że po pierwszych latach funkcjonowania tych zmian będziemy mogli tutaj się pochwalić realnymi zmianami, jeżeli chodzi o siatkę połączeń. Też staramy się pewne procesy cyfryzować, czyli nakładamy obowiązki na operatorów i przewoźników, żeby przekazywali w formie elektronicznej rozkłady jazdy.

Jeżeli chodzi o minimalny standard, który chcemy wprowadzić, który będzie w pierwszej kolejności dofinansowany, mówimy tutaj o czterech parach kursów w dni powszednie i dwie pary kursów w niedzielę i święta. Tak że mamy nadzieję, że te zmiany przyczynią się zmniejszeniu tego zjawiska wykluczenia.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dziękuję. Mówiąc o tych rozwiązaniach, przed chwilą dyskutowaliśmy tutaj w prezydium – rozumiem, że pan mówił o tym, co państwo planujecie wpisać do nowej ustawy, tak? Bo jako takie związki gminne, na przykład Związek Gmin Nadwiślańskich, nie są wpisane w ustawę. Mają one charakter organizacji, więc żeby przekazać im środki, należałoby to ująć w przepisach prawnych.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Ale my mówimy o projekcie, który dzisiaj został przyjęty przez SKRM. W następnym tygodniu będzie skierowany na komisję prawniczą i w wakacje trafi do Sejmu. Tak że tu już jest dużo pracy za nami i tak naprawdę jest bardzo duża szansa, że w tym roku te przepisy ujrzą światło dzienne, bo mamy nadzieję, że przed wakacjami sejmowymi, że tak powiem, jest szansa na przeprowadzenie tego projektu przez parlament.

Tak że tu już jesteśmy na końcu, a jeżeli chodzi o związki powiatowo-gminne czy gminne – one muszą mieć swoją odpowiednią formę prawną. To jest przewidziane w ustawie i to już jakby się dzieje, już teraz widzimy, że...

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Tak, tylko ja przepraszam, jeśli teraz wprowadzenie w życie rozwiązania, które państwo proponujecie jako nowe, będzie wymagało od samorządów zmiany statusu związków, które one utworzyły, to to jest trochę nie tak. To lepiej dostosujcie państwo nowy przepis do tego, co już istnieje w samorządach.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Ale te związki już istnieją.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Nie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Tak.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Ale jakie związki? Niech pan poda konkret.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Związki powiatowo-gminne czy związki gminne...

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Proszę mi pokazać zapis w ustawie. Gdzie to jest zapisane, że...

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

W publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli...

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Proszę mi pokazać w ustawie, gdzie jest taki zapis, że związek gmin czy związek powiatowo-gminny są organami zapisanymi ustawowo. Nie ma czegoś takiego.

Głos z sali:

Czyli są dobrowolne.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

To znaczy one są dobrowolne. Każda gmina może się porozumieć, utworzyć taki związek gminny i jako organizator może wystąpić o dofinansowanie linii, które organizuje.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO):

Tylko nie wiem, czy pan wie, panie dyrektorze, bo akurat tym się bardzo mocno interesowałam w kontekście zupełnie innego tematu, ale też związanego z osobami starszymi. Tak, tworzą się takie związki gmin. Natomiast zgodnie z prawem te związki gmin nie są organami samorządowymi.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Organem nie są, ale mogą być organizatorem publicznego transportu zbiorowego i ja w tym kontekście mówię, że jeżeli dane gminy wejdą w taki związek, prześlą swoje zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego, wtedy organizują takie przewozy i zgodnie z przepisami będą w pierwszej kolejności też dofinansowywane.

Jest beskidzki związek na przykład, jest grodziski związek, jasielski, bieszczadzki – bardzo dużo jest takich związków, które są organizatorami publicznego transportu zbiorowego i korzystają z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Tak że to już teraz się dzieje. My po prostu zmieniliśmy kolejność uzyskiwania dopłaty. Promujemy duże związki, dużych organizatorów po prostu. To jest trochę tak – duży może więcej. Jeżeli jest duży związek, który organizuje publiczny transport zbiorowy, sposób realizacji takich przewozów po prostu jest bardziej ekonomiczny.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dobrze, tylko mam takie pytanie.

Czy to się trochę nie kłóci z ideą zrównoważenia? Bo jeżeli macie państwo wyjść naprzeciw potrzebom gmin, jeśli chodzi o realizację publicznego transportu zbiorowego, a mówi pan, że preferujecie większych, to ja przepraszam, na ile ten większy będzie zainteresowany dowozem mieszkańców małych gmin? Dla mnie to się kompletnie kłóci. To jest raz. Pani poseł, sekundkę.

Druga kwestia – powiedział pan, że w tym projekcie, jeśli gmina sobie zakupi bus, 10% będzie można uzyskać dofinansowania. Ta kwota całościowa wygląda bardzo ładnie, bo pan powiedział 123 mln zł. Ja sobie szybko podzieliłam przez 2479 gmin w Polsce i to wychodzi 49,6 tys. zł. Niecałe 50 tys. zł rocznie to może być niestety mało na dofinansowanie, bo jak państwo podacie kwotę ogólną, to ona zawsze będzie wyglądała ładnie. Jeszcze ładniej ten miliard wyglądał, o którym pan mówił. Brzmi fajnie, tylko potem gmina dostanie 49 tys. zł. Chyba, że państwo liczący na to, że część się zgłosi, a część po prostu tego nie otrzyma, tak? Nie wiem, będzie może decydowała kolejność zgłoszeń. Proszę państwa, nie o to nam chodzi. Powinno chodzić o to, żeby zrównoważyć ten transport i dostępność. Żeby nie duży mógł więcej, tylko tam, gdzie mały nie ma, żeby on otrzymał na to, żeby tych mieszkańców dowozić. Bo za chwilę się

okaże, że duży – miasto 300 tys., to jest też gmina miejska, powiat grodzki, założmy – poprosi o dofinansowanie, zostanie tych pieniędzy dużo więcej. A ta gmina, o której pani Barbara Ruszkowska-Gębka dzisiaj mówiła, nie zostanie nic. I znowu ci ludzie będą musieli robić dwukilometrowe spacer. Apeluję o to, żeby przygotować taki projekt, który będzie wspierał biedniejsze gminy, które nie mogą pozwolić sobie na dofinansowanie do transportu publicznego na przejazd mieszkańców. Bo to, co pan mówi, tak jak powiedziałam, brzmiało bardzo ładnie, ale jednak z tych 49 tys. zł, jeśli ten duży zostanie więcej, to ta gmina zostanie jeszcze mniej.

Jeszcze o głos prosiła pani przewodnicząca Burzyńska, a później pani poseł Barbara Grygorcewicz. Pani poseł Burzyńska najpierw.

Poseł Lidia Burzyńska (PiS):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, ja króciuteńko.

Właściwie to takim resume, kwintesencją dzisiejszego posiedzenia Komisji Polityki Senioralnej jest „Duży może więcej”. Nie, my m.in. szanowny panie dyrektorze, szanowni państwo chcieliśmy, i ta informacja miała również tego dotyczyć, transport publiczny z uwzględnieniem terenów wiejskich. Niestety, wieś jest piękna, mieszkańcy polskiej wsi są cudowni, ale są w mniejszości, jeżeli chodzi o liczebność, więc tutaj przegrywa z tym dużym.

Natomiast jeszcze jedno chcę powiedzieć. Podkreślić to, że samorządy odpowiadają za transport publiczny. Tak, to powiedziałam i teraz tu powtarzam, ale dlatego my parlamentarzyści w takich komisjach spotykamy się, prosimy o rzetelną informację, abyśmy mogli między innymi w terenach wpływać na zmianę, na samorządy, ale musimy mieć materiał, w którym powiecie, tak abyśmy mogli po prostu realizować tę misję, którą powierzyli nam wyborcy. Tyle i aż tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Bardzo proszę, pani poseł... Panie dyrektorze, pytanie pani poseł Barbary Grygorcewicz.

Poseł Barbara Grygorcewicz (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Chciałam zapytać pana dyrektora, na ile państwo konsultowaliście w samorządach i z samorządowcami ten projekt, bo rzeczywiście zupełnie inaczej spojrzę na to małe gminy, a zupełnie inaczej gminy duże.

Rzeczywiście popieram głos państwa tutaj, bo to chyba nie było zbyt szczęśliwe hasło, że „Duży może więcej”. Akurat nie w tym przypadku i pewnie zechciałyby się pan z niego wycofać, gdybyśmy panu dali szansę. Myślę, że pani przewodnicząca da taką szansę. Natomiast proszę mi powiedzieć, czy konsultowaliście to i czy macie zapewnienia z gmin, że poradzą sobie z tym tematem? To nie jest łatwy projekt.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Bardzo dziękuję.

Proszę o odniesienie się przez pana dyrektora.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Bardzo dziękuję. Tak, to nie było szczęśliwe hasło.

Myślę, że zostałem po prostu źle zrozumiany, ale jakby nie o to mi zupełnie chodziło. Mieszkaniec gminy jest też mieszkańcem powiatu i po prostu wszyscy staramy się o to, żeby każdy tę dostępność transportową miał taką samą. To raczej o to w tym kontekście chodziło, że po prostu będzie większy organizator, większe możliwości, a tak jak powiedziałem, tutaj gminy będą mogły powierzać i tak naprawdę nie powinny na tym stracić.

Jeżeli chodzi o to, jaką mamy opinię ze strony samorządowej – jak każdy proces legislacyjny, wymagana jest opinia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego i tę opinię mieliśmy pozytywną. Ten projekt był szeroko konsultowany ze wszystkimi korporacjami samorządowymi. Sam proces legislacyjny trwał dość długo. Sam projekt ustawy był w podwójnych konsultacjach i uzgodnieniach. Tak że przed samorządami nic nie ukrywaliśmy i też bardzo dużo tych rzeczy, które znalazły się w projekcie ustawy, jest propozycją od organizatorów, czyli JST. Jest dużo gmin, które same przyznają, że będzie dobrze, jak będą mogły powierzyć dużym organizacjom – na przykład powiatom – organizację swoich zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Mogą mieć lepsze ku temu warunki, więcej pracowników albo już po prostu się zajmowały tym wcześniej, mają takie linie i czasami to jest po prostu dołożenie kolejnych przystanków albo obsługa kolejnych miejscowości na liniach, które już istnieją. Tak

że pod tym względem, tak jak mówiłem, idziemy tak prointegracyjnie, jeżeli chodzi o wykonywanie tych przewozów, żeby tych organizatorów było jak najmniej, a organizacja jak najbardziej sprawna i zapewniająca dostępność wszystkim.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Panie dyrektorze, ten pomysł, żeby powiaty wzięły na siebie ciężar organizacji tego transportu, wydaje mi się bardzo słuszny, dlatego że powiat powinien być zainteresowany tym, żeby jego mieszkańcy – czyli mieszkańcy poszczególnych gmin, które wchodzi w skład powiatu – mieli dostęp do transportu publicznego. To wtedy tak.

Bardzo proszę, pani poseł Grygorcewicz raz jeszcze.

Poseł Barbara Grygorcewicz (KO) – spoza składu Komisji:

Chciałam jeszcze tylko dopytać pana dyrektora, bo przecież powiaty będą obciążone finansowo. Proszę powiedzieć, w jakiej skali?

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Teraz trudno mi powiedzieć, w jakiej skali. Tak naprawdę do każdego wozokilometra, który jest wykonywany w ramach linii komunikacyjnej, dopłata z funduszu to jest 3 zł. Do przewozów na żądanie będzie to 1,15 zł do samochodu.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Ale 3 zł do czego? Do kilometra?

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Do wozokilometra, tak. Są związki, które dostają bardzo...

Proszę państwa, akurat te 3 zł do wozokilometra obowiązuje od 2019 r., to cały czas jest i funkcjonuje. My dajemy jeszcze możliwość dopłaty do kilometra, jeżeli chodzi o samochody osobowe i też będziemy patrzyli, jak będzie się to rozwijało. To jest coś, co jest nowe, co wcześniej nie funkcjonowało, ale chcemy dać szansę temu się zadziać po prostu.

Przewodnicząca poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dziękuję uprzejmie, panie dyrektorze. Spotkamy się raz jeszcze.

Będzie wtedy wiadomo, pan dyrektor powiedział, że projekt powinien trafić w wakacje do Sejmu. Mam nadzieję, że nie w trakcie naszego urlopu, bo wtedy będzie procedowany po wakacjach. Ale rzeczywiście warto się z tym zmierzyć, szczególnie że też patrzę, że państwo w materiale przygotowaliście przede wszystkim informacje, bazując na rozwiązaniach prowadzonych przez poprzedników, czyli przez rząd Prawa i Sprawiedliwości. Te wszystkie programy i ta dopłata, o której pan mówi – 2019 r. – to są właśnie nasze rozwiązania. Dlatego poprosiłabym raz jeszcze o te dane szczegółowe. Mówię, czekamy na państwa informacje.

Wobec tego, że nie ma już zgłoszeń, stwierdzam, że Komisja zapoznała się z informacją, ale będziemy ten temat kontynuowali w drugim półroczu. Zamykam dyskusję.

Dziękuję państwu i zamykam posiedzenie Komisji.