

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 234)

■ **KOMISJI ROLNICTWA I ROZWOJU WSI**
(NR 163)

z dnia 13 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 234) Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi (nr 163)

13 maja 2026 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi, obradujące pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, oraz posła **Piotra Głowskiego (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat problemów komunikacyjnych na obszarach wiejskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu wraz ze współpracownikami, **Adam Nowak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Estera Gutowska** przedstawicielka Związku Zawodowego Rolnictwa „Samoobrona”, **Mirosław Dackiewicz** przewodniczący Komisji Rewizyjnej Polskiej Federacji Rolnej, **Piotr Nowicki** członek zarządu – wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej, **Grzegorz Anczewski** doradca Krajowej Rady Izb Rolniczych, **Mikołaj Cendro** ekspert ds. transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych, **Szymon Marciniak** specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Jarosław Rogowski** rolnik, **Marek Wigier** stały doradca Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji Infrastruktury oraz **Aleksandra Wielgos** asystentka przewodniczącego Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Dariusz Myrcha**, **Jolanta Osiak**, **Anna Rajewska** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami z ministerstwa, z Departamentu Transportu Drogowego. Bardzo serdecznie witam pana ministra Adama Nowaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, wraz ze współpracownikami z tegoż ministerstwa, w szczególności z Departamentu Strategii i Rozwoju. Witam wśród nas przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli. Jest z nami główny specjalista, pani Joanna Szulowska. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli naszych partnerów z samorządu. W szczególności witam pana Grzegorza Cichego, prezesa Unii Miasteczek Polskich, a także pana Szymona Marciniaka, który reprezentuje Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

Witam bardzo szeroką reprezentację naszych partnerów społecznych, w tym w szczególności z Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej i grupy W7, wiceprezesa tego towarzystwa, pana Piotra Nowickiego. Witam przedstawicieli Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych, w szczególności pana eksperta Mikołaja Cendro. Witam przedstawicieli Polskiej Federacji Rolnej, w tym w szczególności pana przewodniczącego Komisji Rewizyjnej Mirosława Dackiewicza. Witam również przedstawicieli Podlaskiej Izby Rolniczej z członkiem zarządu, panem Zdzisławem Łubą, na czele. Witam również przedstawicieli związków zawodowych, Związku Zawodowego Rolnictwa „Samoobrona” z panem Markiem Duszyńskim i Michałem Sobczykiem. Bardzo serdecznie witam również przedstawicieli Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, w szczególności pana przewodniczącego, prezesa Adriana Furgalskiego.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie informacji na temat problemów komunikacyjnych na obszarach wiejskich.

Informację przedstawią minister rolnictwa i rozwoju wsi oraz minister infrastruktury. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Przystępujemy do realizacji. Szanowni państwo, zanim oddam głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi z Ministerstwa Infrastruktury, poinformuję, że o godzinie 17.00 Komisja Infrastruktury ma zaplanowane posiedzenie dotyczące rozpatrzenia wniosku złożonego w trybie art. 152 regulaminu Sejmu. W związku z tym do godziny 17.00 musimy zakończyć nasze obrady. W związku z powyższym dyskusję będę organizował tak, żeby to było możliwe. Już teraz bardzo proszę państwa o bardzo konkretne i zwięzłe wypowiedzi.

Panie ministrze – zwracam się do pana ministra Stanisława Bukowca – bardzo proszę o przedstawienie informacji, a w drugiej kolejności głos oddam panu ministrowi Adamowi Nowakowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowni panowie przewodniczący, szanowni parlamentarzyści, szanowni goście, publiczny transport zbiorowy w Polsce funkcjonuje w oparciu o ustawę z 16 grudnia 2010 r., która stanowi podstawowy fundament prawny organizacji regularnych przewozów pasażerskich na terenie kraju oraz w strefach transgranicznych. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizatorami publicznego transportu zbiorowego są jednostki samorządu terytorialnego na poziomie gminy, powiatu, województwa lub związki tych jednostek, natomiast minister właściwy ds. transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych albo sieciach komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

Jednostki samorządu terytorialnego otrzymały realne wsparcie finansowe w organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego dzięki Fundusowi 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 lub społecznie niezbędne.

Mechanizm dopłat do wysokości deficytu pojedynczych linii komunikacyjnych wynoszący maksymalnie 3 zł do 1 wozokilometra umożliwia organizatorom utrzymanie i rozwijanie lokalnych połączeń autobusowych. Systematyczne zwiększanie budżetu funduszu od 300 mln zł w 2019 r. do ponad 1,2 mld zł w 2026 r. świadczy o rosnącym znaczeniu transportu publicznego w polityce państwa. W 2024 r. budżet funduszu wynosił 1 mld zł, dopłatą objętych zostało 7455 linii komunikacyjnych. W 2025 r. budżet wynosił 1,07 mld zł, dopłatą objęto 8367 linii komunikacyjnych. W 2026 r. budżet funduszu wynosi już 1,235 mld zł, a dopłatą objęto 9039 linii komunikacyjnych.

Za organizację i finansowanie wojewódzkich połączeń kolejowych odpowiadają jednostki samorządu terytorialnego, co podkreśla kluczową rolę samorządów w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu na poziomie regionalnym. Choć część połączeń realizowanych przez PKP Intercity obsługuje również tereny wiejskie, zasadniczy ciężar zapewnienia codziennej dostępności komunikacyjnej mieszkańcom tych obszarów spoczywa na władzach wojewódzkich. W latach 2025–2035 planowane są inwestycje w infrastrukturę kolejową, które przekroczą wartość 180 mld zł. To m.in. „Krajowy program kolejowy”, program „Kolej +” oraz „Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych”, które tworzą kompleksowy system inwestycyjny służący poprawie dostępności transportowej kraju.

PKP Intercity już niebawem odbierze 35 nowych hybrydowych zespołów trakcyjnych, które są kluczowe szczególnie dla mniejszych miejscowości. Koszt to 3360 mln zł. Dla ok. 70 miejscowości liczba połączeń wzrośnie co najmniej dwukrotnie, a poprawa oferty przewozowej obejmie łącznie ok. 3,5 mln mieszkańców. Nowe pociągi umożliwią również powrót połączeń dalekobieżnych do 14 miejscowości, w części przypadków po przerwie sięgającej nawet 40 lat.

Coroczne wsparcie finansowe – 110 mln zł – dla województw umożliwia systematyczną modernizację regionalnych przewoźników kolejowych oraz zwiększa jakość świadczonych usług. Są to m.in. Koleje Dolnośląskie, Koleje Małopolskie, Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie czy też Koleje Wielkopolskie. Po wielu latach kolej powróciła m.in. do Ciechocinka, Karpacza. Po 30 latach również Łomża otrzyma takie połączenie.

Inwestycje w infrastrukturę drogową w 2025 r. przedstawiały się następująco. Jeśli chodzi o „Rządowy program budowy dróg krajowych”, oddano do użytku blisko 340 km nowych dróg. W „Programie budowy 100 obwodnic” wydatkowano ponad 1 mld zł, oddano do użytku 9 obwodnic. Łączna długość to ok. 68 km. Łączna wartość „Programu wzmocnienia krajowej sieci drogowej” to 6,5 mld zł. To przebudowa lub rozbudowa 135 km dróg krajowych klasy GP.

Wartość wsparcia w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg to 2,7 mld zł. To budowa, remont lub modernizacja prawie 2,6 tys. km dróg lokalnych. Z rezerwy subwencji ogólnej w 2025 r. przekazaliśmy do samorządów kwotę 770 mln zł, za co zostały zrealizowane 604 zadania samorządowe.

Chciałbym również wspomnieć o przygotowanym projekcie ustawy UD232. Jest to nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Ten projekt jest na etapie rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów, po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Reforma publicznego transportu zbiorowego fundamentalnie zmieni filozofię organizacji transportu publicznego w Polsce. Projekt ustawy odchodzi od dotychczasowego modelu fakultatywnego, w którym organizacja transportu zależała głównie od decyzji samorządów. W jego miejsce wprowadzony jest model zapewniania minimalnego poziomu usług transportowych. Oznacza to przejście od działań doraźnych do systemowego budowania dostępności transportowej. Reforma ma charakter strukturalny, ponieważ obejmuje cały kraj i wszystkie poziomy samorządu, a ma na celu przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, szczególnie na obszarach wiejskich.

Chcemy wprowadzić minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego. Ta właśnie ustawa określa obowiązkowe połączenia między stolicą województwa a siedzibami powiatów, połączenia między siedzibami powiatów a siedzibami gmin, minimalną częstotliwość połączeń – cztery pary dziennie w dni robocze, dwie pary dziennie w dni wolne – zapewnienie dojazdu w ramach danej gminy do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej. Standard może być realizowany autobusami, koleją, połączeniami mieszanymi.

Po raz pierwszy ustawowo zdefiniowane jest wykluczenie transportowe. Definicja obejmuje brak minimalnych usług transportowych, brak dostępu do przejazdu na żądanie.

Zmieniona zostaje logika finansowania funduszu. Priorytet w przyznawaniu środków otrzymają połączenia realizujące minimalne standardy. Następnie hierarchia wsparcia promuje większe zintegrowane samorządy: województwa, związki powiatowo-gminne, związki powiatów, powiaty, związki międzygminne i gminy. Jest to narzędzie konsolidacji organizacyjnej, zachęcenia do współpracy, ograniczenia rozdrobnienia systemu.

Rozszerzony zostaje zakres linii kwalifikujących się do dopłat z funduszu. Dzięki zmianom możliwe będzie dotowanie dotychczasowych linii z wyłączeniem części linii na trasie na terenie miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Ustawa przewiduje, że do grona podmiotów, które będą mogły ubiegać się o środki z funduszu, dołączą przewozy komunikacji miejskiej w miastach do 50 tys. mieszkańców poza terenem miasta oraz przewozy metropolitalne poza terenem miasta. Reforma wzmacnia obszary mniejsze i średnie, gdzie potrzeba wsparcia jest największa.

Wprowadzenie przejazdu na żądanie stanowi odpowiedź na potrzeby terenów słabo zaludnionych. Wprowadzamy właśnie nową, elastyczną formę przewozów dla gmin wiejskich i miejsko-wiejskich, dostosowaną do rozproszonego osadnictwa. Na ten cel będzie mogło być przeznaczone do 10% środków funduszu przyznanych na województwo. To rozwiązanie uzupełni klasyczne linie regularne tam, gdzie ich funkcjonowanie jest ekonomicznie trudne.

Reforma zwiększy elastyczność organizacyjną samorządów i umożliwi prowadzenie linii poza granicami administracyjnymi gmin i powiatów do ich siedzib, które znajdują się poza ich terenem administracyjnym, przekazywanie zadań gmin do powiatów na podstawie porozumienia, przejmowanie zadań transportowych przez związki od samorządów, które nie wchodzą w ich skład.

Marszałek województwa staje się integratorem przewozu w województwie. Będzie miał kluczowe kompetencje: koordynacja wszystkich przewozów użyteczności publicznej z uwzględnieniem przewozów komercyjnych, tworzenie wojewódzkiego schematu sieci komunikacyjnej, dążenie do integracji sieci organizatorów i zarządzanie funduszem. Jest to odpowiedź na obecny model z ok. 2,5 tys. rozproszonych organizatorów.

Powstanie schemat sieci komunikacyjnej w województwie. Dokument będzie integrował sieci gminne, powiatowe i wojewódzkie, najpierw tworzony przez powiaty i związki powiatowo-gminne

dla gminnych, powiatowych i powiatowo-gminnych przewozów, a następnie połączony przez marszałka i uzupełniony o wojewódzkie przewozy. Będzie obejmował przewozy publiczne i komercyjne. Dzięki temu województwa uzyskają realny obraz systemu transportowego. W oparciu o schemat połączeń dysponowane będzie wsparcie z funduszu.

Reforma uprości również plany transportowe. Dotychczasowe dokumenty były zbyt szczegółowe, kosztowne, trudne organizacyjnie. Nowe plany mają być bardziej operacyjne i obejmować cały obszar kraju. Mają być skoncentrowane na wyznaczeniu miejscowości do połączenia, mają również obejmować przejazd na żądanie.

Ustawa zwiększy dostępność infrastruktury dla przewoźników. Gminy miejskie będą zobowiązane do zapewnienia dostępu do przystanków, dworców, co szczególnie ważne dla przewoźników komercyjnych, i ograniczy praktyki blokowania konkurencji.

Chcemy również wprowadzić przepisy umożliwiające ustanowienie przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego skomunikowań w transporcie drogowym i kolejowym w powiązaniu z przewozami o charakterze użyteczności publicznej, ale również z innymi rodzajami przewozów pasażerskich, w tym połączeniami lotniczymi czy morskimi. Odpowiednio oznakowany autobus czeka na pociąg, autobus, pociąg czeka na samolot czy prom.

Chcemy również wprowadzić cyfryzację. Ustawa zobowiąże operatorów i przewoźników do sporządzenia i udostępnienia rozkładów jazdy w standardzie cyfrowej wymiany informacji z wykorzystaniem normy NeTEx lub formatu GTFS. Dzięki temu stopniowo powstanie baza danych, z której będą mogły korzystać planery podróży, co zwiększy dostępność wyszukiwania połączeń dla podróżnych.

Fundusz zmienia nazwę z Funduszu Wsparcia Przewozów Autobusowych na Fundusz Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu.

Jeśli chodzi o standardy jakości taboru pojazdów, które realizują przejazdy ze środków publicznych, chcemy wprowadzić maksymalny wiek pojazdów wynoszący od 2028 r. 20 lat i 15 lat od 2036 r. Będzie również obowiązkowy lokalizator GPS. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, płynnie przejdźmy teraz do informacji ze strony Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Pan minister Adam Nowak, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Adam Nowak:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dla Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi temat dostępności transportowej obszarów wiejskich czy też przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców obszarów wiejskich jest istotnym działaniem dotyczącym działu administracji publicznej, działu administracji rządowej: rozwój obszarów wiejskich, który jest w kompetencji ministerstwa.

Zagadnieniom tym dedykowano szereg działań w celu szczegółowym II Strategii Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030 brzmiącym: poprawa jakości życia, infrastruktury i stanu środowiska, w którym wskazano kwestie związane z rozwojem infrastruktury drogowej, rozwojem infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym, powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami i obszarami funkcjonalnymi z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego, działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem, zachęcenie do korzystania z transportu publicznego i promocja ruchu rowerowego i pieszego, rozwój transportu publicznego poprzez tworzenie i przywrócenie połączeń między miejscowościami oraz większymi aglomeracjami czy też uzupełnianie luk w sieci połączeń i dalsze wykorzystanie środków dostępnych na drogową infrastrukturę lokalną.

Jeśli popatrzymy na powyższy kierunek działań wskazany w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030, jest on nadal aktualny, a potwierdzeniem tego są chociażby te działania, które MRiRW realizowało w ostatnich miesiącach w ramach przygotowań do fazy projektowej nowego „Planu partnerstwa krajowego i regionalnego”, chociażby poprzez 16 wywiadów grupowych grup fokusowych prowadzonych przez MRiRW w każdym z 16 województw w kraju w I kwartale tego roku, w którym udział wzięli – poza przedstawicielami samorządu wojewódzkiego – przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, samorządu

rolniczego, organizacji pozarządowych, kobiet, młodzieży, a temat potrzeby dalszego rozwoju infrastruktury technicznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu był jednym z najczęściej powtarzających się tematów i kwestii, które w ocenie ankietowanych uczestników grup fokusowych należałoby rozwiązać.

Analogicznie, podobne stanowisko przedstawione zostało w stanowisku XXI Kongresu Gmin Wiejskich z listopada ub.r. w sprawie konieczności uruchomienia dodatkowych środków na zadania inwestycyjne w gminach, zwłaszcza w kontekście inwestycji drogowych i w infrastrukturę transportową. Również w liście potrzeb wskazanych przez gminy wiejskie i miejsko-wiejskie Komisja ds. Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa przy Związku Województw RP oszacowała potrzeby w tym zakresie na ponad 75 mld zł, z czego 27 mld zł na budowę dróg gminnych, 33 mld zł na przebudowę dróg gminnych, ok. 3 mld zł na budowę dróg powiatowych i blisko 13 mld zł na przebudowę dróg powiatowych.

Jeśli chodzi o szczegółowe kwestie związane z przedstawioną na dzisiejszym posiedzeniu Komisji problematyką, chciałbym uprzejmie poprosić pana przewodniczącego o możliwość przedstawienia prezentacji, w której są analizy. Takiego przedstawienia dokonałaby dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju w MRiRW, pani Wanda Klepacka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Pani dyrektor, bardzo proszę, udzielam pani głosu.

Dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi Wanda Klepacka:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję.

Tak jak już powiedzieli panowie ministrowie, informacje dotyczące potrzeb potwierdzają nam się zarówno w ujęciu statystycznym, do którego mogą państwo sięgnąć chociażby w zasobach danych Głównego Urzędu Statystycznego, jak i w badaniach opinii społecznej.

W corocznym badaniu „Polska wieś i rolnictwo”, gdzie realizujemy ponad 1500 wywiadów z mieszkańcami wsi – jak państwo widzicie, w 2025 r. było to nawet 2550 wywiadów – pytaliśmy, do jakich usług dostęp jest utrudniony na obszarach wiejskich. Każdy z rodzajów usług nasi respondenci mogli ocenić. Jak państwo widzicie, ponad połowa mieszkańców wsi, którzy wzięli udział w badaniu, powiedziała, że komunikacja publiczna jest usługą, do której dostęp jest rzeczywiście utrudniony. Dodatkowo bardzo duży odsetek wskazywał nadal na potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury transportu na obszarach wiejskich.

Co ważne, kiedy analizujemy bariery w rozpoczęciu czy podjęciu pozarolniczej działalności gospodarczej, takiej mobilności zawodowej, ten transport też nam się pojawia. Nie jest tutaj kluczowym, decydującym czynnikiem, aczkolwiek jest to jedna z tych przesłanek, która powoduje, że mieszkańcy obszarów wiejskich mówią, że skoro nie mają możliwości dojeżdżania do pracy, bo nie ma stałych dogodnych połączeń, to w związku z tym tego rodzaju dodatkowej działalności pozarolniczej się nie podejmują.

Szanowni państwo, gdyby zderzyć to z danymi statystycznymi, to... Chcieliśmy pokazać państwu porównanie tego, jak to wygląda w miastach i jak to wygląda na wsi, i szybko dać mały komentarz do wartości, które państwo widzicie. Na wykresie prezentowane są odsetki gospodarstw domowych, które stwierdziły, że korzystają z transportu publicznego. To jest świeże badanie, bo z 2024 r. Proszę zwrócić uwagę, że naturalną koleją rzeczy jest oczywiście to, że w miastach ten odsetek będzie większy, dlatego że tam tego rodzaju usługi są szeroko dostępne, a na obszarach wiejskich jest zdecydowanie mniejszy.

To świadczy też jednak o jeszcze jednej rzeczy, na co zwracają nam uwagę badani. Mianowicie zwróćcie państwo uwagę, że ponad 35% mieszkańców wsi twierdzi, że są to odczuwalne obciążenia, jeżeli chodzi o koszty codziennych dojazdów, korzystania z transportu publicznego. Tutaj mamy więc nie tylko element dostępu usługi, element jakości infrastruktury, ale również element ekonomiczny. To też trzeba byłoby wziąć pod uwagę, kiedy bierzemy takie wyniki do ręki.

Popatrzcie też państwo na to, jak zmieniła się sytuacja infrastruktury na obszarach wiejskich. Zmiana jest naprawdę znacząca, o czym też już mówił chociażby pan minister infrastruktury. Widzicie państwo, że długość linii komunikacyjnych w gminnych przewozach pasażerskich liczona na 1 tys. mieszkańców na obszarach wiejskich w ostatnich latach zdecydowanie rośnie. To jest bardzo pozytywna informacja, natomiast co do naszych największych deficytów, niestety nadal

ponad 47% obszarów wiejskich to są obszary, gdzie nie funkcjonują żadne linie komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich. Najtrudniejsza sytuacja jest w jednostkach pozaaglomeracyjnych o małej gęstości, czyli według nowej klasyfikacji, którą zaprezentował Główny Urząd Statystyczny, jeżeli chodzi o podział obszarów wiejskich na pewne grupy, tam, gdzie jest – w dużym uproszczeniu rzecz biorąc – daleko od dużego miasta i dodatkowo zabudowa jest rozproszona. Te trudności są tam zdecydowanie największe. Szczególnie niekorzystne jest też to, że w gminach, które uznaje się za zagrożone trwałą marginalizacją, ta skala także jest nadal znacząca.

Warto natomiast odnotować, że to jest naprawdę duży pozytywny postęp w ostatnich latach, jeżeli chodzi o jakość i dostępność usług i infrastruktury. Zwróćcie państwo uwagę chociażby na ten ostatni element. Między 2019 r. a 2022 r. nastąpił naprawdę bardzo duży spadek tych gmin zagrożonych trwałą marginalizacją, w których nie funkcjonowały żadne linie komunikacyjne. Naprawdę już widać więc pozytywne efekty, aczkolwiek to nie znaczy, że jesteśmy na takim poziomie, żeby móc być zadowolonym i nie kontynuować tych działań, więc wszystkie działania, o których tu panowie ministrowie mówili, są tym bardziej obiecujące i dają nadzieję na przyszłość.

Popatrzmy jeszcze w ujęciu terytorialnym, bo wydaje się, że ono pokazuje dużo z tego, co się zmieniło, jeśli chodzi o infrastrukturę drogową na wsi. To, co państwo widzicie na mapach, to jest udział długości publicznych gruntowych dróg gminnych w ogólnej długości publicznych dróg gminnych. Oczywiście to jest w podziale na gminy. Na brązowo-pomarańczowej mapie, tam, gdzie są intensywne barwy czerwono-pomarańczowe, widzą państwo miejsca, gdzie ten udział spada, czyli mamy coraz mniej dróg gminnych gruntowych, w ogóle dróg gminnych. Można więc powiedzieć, że tam widzimy zmiany na plus. Trudniejsza sytuacja, gdzie te zmiany są powolniejsze, to jest północ kraju i wschodnio-południowa część Polski. Jak zderzycie to państwo z mapą obok, gdzie mamy kolory brązowo-zielone, tam z kolei widzicie państwo, co się wydarzyło przez...

Przepraszam, powiedziałam odwrotnie. Te czerwone to to, co się wydarzyło przez ostatnie lata, a te brązowe pokazują, jak jest według ostatnich danych na 2023 r. Nadal najtrudniejsza sytuacja jest w północnych regionach, nadal najtrudniejsza sytuacja jest też w północno-wschodnich regionach, chociażby w województwie podlaskim, natomiast pozytywne zmiany, gdzie te udziały są coraz mniejsze, widzimy przez ostatnie 20 lat głównie jednak na południu. Widać więc, że doganiają części wschodnie i części północne, natomiast one cały czas mają najtrudniejszą sytuację i zmiany, które tam się notuje, nie mają tak dobrego tempa, jak w pozostałej części kraju.

Teraz chwilę jeszcze o wydatkach. To, żebyście państwo wiedzieli, że to jest naprawdę olbrzymi wysiłek ze strony gmin i powiatów, żeby ten stan rzeczy zmienić. Widzicie państwo, że jeżeli mówimy o wydatkach na transport i łączność w 2024 r. wyrażonych w złotych na jednego mieszkańca, to tutaj największe wydatki widzimy chociażby w województwie podlaskim, w północnej części województwa lubelskiego, to też warmińsko-mazurskie, część kujawsko-pomorskiego i generalnie można powiedzieć, że to strefa nabrzeżnych obszarów turystycznych.

Jeżeli natomiast popatrzmy na to, jak kształtuje się relacja zmiany wydatków gmin na transport i łączność w przeliczeniu na jednego mieszkańca w ostatnich 20 latach, to jest porównanie między 2004 r. – wchodzimy do Unii Europejskiej – i 2024 r. Tutaj jest *in plus*, czyli te wydatki zdecydowanie wzrosły w tych miejscach, gdzie widzą państwo ciemne pola, ciemno zaznaczone gminy, a jest nieco niższy w tych jaśniejszych miejscach. To też pokazuje, że ten olbrzymi wysiłek inwestycyjny wzięły na siebie głównie gminy typowo rolnicze. Ten wysiłek był możliwy też dzięki temu, że chociażby ze środków wspólnej polityki rolnej była pomoc udzielana na tego rodzaju inwestycje, były też chociażby takie działania wspierające rozwój infrastruktury transportowej jak scalenia. Oczywiście jest to również efekt środków polityki spójności i środków krajowych uruchamianych na tworzenie połączeń transportowych czy, generalnie, na rozwój klasycznej infrastruktury transportowej.

Na sam koniec, szanowni państwo, żeby zakończyć krótkim podsumowaniem, chcielibyśmy powiedzieć, że dostępność transportowa bardzo mocno warunkuje oczywiście to, na ile te obszary wiejskie będą żywotne, na ile ludzie nie będą stamtąd wyjeżdżali i na ile będą chcieli się tam sprowadzać, będą chcieli tam mieszkać i prowadzić swoją działalność gospodarczą. Na naszych spotkaniach, na *focus group*, w województwach mieliśmy nierzadko prezentowane dwa skrajne podejścia. Czasem słyszeliśmy, że co do zasady dobry transport i dobre skomunikowanie są wystarczające do tego, żeby zapewnić dostępność do usług i ludzie ci za każdym razem będą po prostu jeździć sobie ze wsi do miasta i tam będą korzystać z tych usług. Drugi pogląd, ku któremu skłaniamy się bardziej, z którym zgadzalibyśmy się bardziej, to to, że chyba jednak nie będziemy

chcieli robić z mieszkańców wsi nomadów, którzy będą wszędzie po wszystko cały czas jeździli. To jest czas, to jest kosztem życia rodzinnego, to są też pieniądze. Bardzo mocno stawiamy natomiast na połączenia miasto–wieś, ale chcielibyśmy, żeby ta polityka rozwojowa była polityką, która każdemu pozwala mieć dobre warunki życia w tym miejscu, w którym chce mieszkać, bez konieczności przemieszczania, przeprowadzenia się czy codziennych dojazdów.

Jest to jeden z kierunków strategicznych, które obecnie promuje też Komisja Europejska w ramach pracy Biura Paktu na rzecz Obszarów Wiejskich. Widzimy, że jest zainteresowanie tym tematem i że coraz więcej państw członkowskich Unii Europejskiej wskazuje na to, że wyzwaniem na kolejne lata jest to, żeby ta infrastruktura poprawiała jakość życia, ale żeby nie była sposobem na to, żeby przeprowadzić tych ludzi ze wsi, bo absolutnie nie o to przecież chodzi.

Dla nas bardzo ważne jest też to, że infrastruktura transportowa coraz mocniej decyduje o opłacalności w produkcji rolniczej, bo wpływa także na koszty: koszty dojazdów do pól, również koszty objazdów. Mieliliśmy sygnały, że na przykład usuwane przejazdy kolejowe powodują, że nagle trzeba nakładać dużo drogi, ale to też, wydawałoby się, prozaiczne sytuacje, jak chociażby to, że ktoś wydziela sobie drogę dojazdową wewnętrzną i ona jest za wąska, żeby poruszać się po niej sprzętem rolniczym. Elementów, które łączą możliwość prowadzenia działalności rolniczej z tą jakością infrastruktury transportowej jest więc wiele. Dlatego chcielibyśmy, żeby udzielane wsparcie było projektowane też pod tym kątem.

Ostatni element, szanowni państwo. Wszystkie podmioty, które biorą udział w łańcuchu produkcyjnym, w łańcuchu – powiem może nawet szerzej – żywnościowym, są ze sobą bardzo mocno powiązane właśnie ciągłymi dostawami, a jak ciągle dostawy, to znowu transport. W związku z tym właściwie nie mówimy tutaj już tylko o wpływie na samo rolnictwo, ale na możliwość obniżania kosztów produkcji podmiotów w całym łańcuchu żywnościowym.

To tyle, szanowni państwo, jeżeli chodzi o ogólne podsumowania. Więcej informacji szczegółowych znajdą państwo w materiale, który przygotowaliśmy. Gdyby jakieś elementy jeszcze wymagały pogłębienia, to też prosimy o sygnał. Będziemy starali się państwu je uzupełniać. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, wnioskodawcą tego posiedzenia jest pan przewodniczący Piotr Głowski. W związku z tym teraz bardzo proszę pana przewodniczącego o zabranie głosu.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Szanowni państwo, ponieważ mam dom na terenach wiejskich i mam sąsiadów, którzy przez lata borykali się z takimi problemami, zawsze miałem nieodparte wrażenie – jak państwo pokazujecie, to nieodparte wrażenie jest też poparte badaniami – że dla osób, które mieszkają na terenach wiejskich, komunikacja publiczna jest dzisiaj priorytetem, absolutnie najważniejszym elementem, pokazywanym przed dostępem do lekarzy, przed zmianami w infrastrukturze drogowej, przed dostępem do szkół, do edukacji. Wydaje się, że głos prawie 15 mln Polaków – bo 40% polskich obywateli mieszka poza miastami – jest niezwykle ważny.

Bardzo dobrze, że – bodajże od 2019 r. – istnieje fundusz, który zaczął wspierać zmiany w tym zakresie. Liczby, które tu padły, czyli w pierwszym roku, w 2019 r., wsparcie na 10 mln zł, a teraz na ponad 1 mld zł dla samorządów na utrzymanie komunikacji, pokazują, jaki postęp, jaka zmiana się dokonała. Ta zmiana wymaga pieniędzy, czasu i cierpliwości, bo bardzo często argumenty, które padają, są takie: „Nie jeździmy, bo nie ma autobusów”. Dla odmiany ci, którzy zarządzają komunikacją, mówią: „Nie będziemy puszczać autobusu, bo nikt nie jeździ”. Mamy do czynienia z sytuacją, z której wyjściem jest długotrwały udział tej komunikacji w życiu społecznym i namawianie ludzi do tego, żeby zaczęli z niej korzystać, żeby nie bali się pojechać, bo będą mieli czym wrócić.

Kolejny wątek to nie tylko jeden autobus dziennie, bo on zupełnie nie rozwiązuje problemu. W mieście nikomu się nie powie, że po godzinie 21.00 na przykład młody człowiek nie będzie miał jak wrócić do domu ze spotkania z koleżankami, kolegami. Tutaj musi funkcjonować ta sama zasada, również jeżeli chodzi o udział w życiu kulturalnym, sportowym, niezależnie od tego, czy to odbywa się w dużym mieście, które jest stolicą subregionu, czy w sąsiedniej gminie, która też powinna mieć komunikację na poziomie poziomym, a nie tylko do największych ośrodków.

Jeżeli dodamy do tego zmiany, o których pan minister mówił na samym początku, czyli doprowadzenie do zmian w samym procesie uzyskiwania funduszy, w zobowiązaniu do pewnych działań, a z drugiej strony w dofinansowaniu, to wydaje się, że mamy szansę, by po okresie, w którym samorządowcy wybudowali drogi, świetlice, miejsca zabaw dla dzieci czy wypoczynku – a gigantycznych zmian na terenach wiejskich odbyło się naprawdę mnóstwo – chyba ostatni brakujący element, poprawiający jakość życia, ale również inwestowania... Pamiętajmy, że chcielibyśmy, żeby ludzie nie jeździli do fabryk, do zakładów pracy tylko do miast, a żeby te firmy powstawały również na terenach wiejskich. Przy tym natężeniu zainteresowania – również Komisja ma to spowodować – chcielibyśmy, żebyśmy wywierali presję. Jest to niezwykle ważny temat, dzisiaj być może najważniejszy dla prawie 40% Polaków, którzy zamieszkują nasz kraj. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, na liście osób, które zgłosiły się do zabrania głosu, mam panów przewodniczących, Zbigniewa Dolatę, Marcina Skonieczkę, jest pan poseł Rafał Weber. Kto jeszcze z państwa posłów? Widzę, pani posłanka Matysiak, pan poseł Polaczek, Bartosik... Kto jeszcze z państwa posłów? Pan poseł Kapinos. Bardzo proszę, kto jeszcze z państwa posłów? Proszę podnieść rękę. Posłowie: Dolata, Skonieczka, Weber, Matysiak, pan poseł Polaczek, Bartosik i pan poseł Kapinos. Ktoś jeszcze z państwa? Nie widzę więcej chętnych. Dobrze. Mam również pana Zdzisława Łubę. Bardzo proszę, kto jeszcze z państwa, naszych partnerów społecznych? Tu widzę pana przewodniczącego i pana. Panów zapisuję.

Szanowni państwo, zamykam listę. Wyznaczam czas. Wspólnie o tym rozmawialiśmy, wyznaczam czas: cztery minuty. Szanowni państwo, bardzo proszę o dyscyplinę czasową, dlatego że o godzinie 17.00 zarówno Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi, jak i Komisja Infrastruktury mają kolejne posiedzenia, w tym w trybie art. 152. W związku z tym powinniśmy zacząć zgodnie z zaplanowanym harmonogramem.

Bardzo proszę, pan poseł Zbigniew Dolata. Panie pośle.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS):

Tak, dziękuję bardzo.

Pan minister rozpoczął od chwalenia się ilością oddanych obwodnic i fragmentów dróg. Chwali się nie swoimi sukcesami, bo to, co teraz kończycie, zostało zaplanowane i rozpoczęte za rządów Prawa i Sprawiedliwości. Teraz natomiast wygląda to znacznie gorzej. Podam przykład Wielkopolski. Fundusz rozwoju dróg... Jest zdecydowana przewaga wniosków, które są pozytywnie rozpatrywane, dotyczących przebudów dróg na terenach miejskich. Mój powiat, powiat gnieźnieński, jeden z większych w Wielkopolsce, to 10 gmin. Spośród tych 10 gmin wnioski rozpatrzone pozytywnie tylko, jeśli chodzi o miasto Gniezno. To są całkiem niezłe kwoty, ale pozostałych 9 gmin – a to są gminy wiejskie i miejsko-wiejskie – nie otrzymuje ani złotych.

Chyba pan przewodniczący wspomniał o tym, że ten program jest realizowany od 2019 r. Wcześniej ta proporcja była zupełnie inna. Najbardziej trzeba pomagać tym gminom, które mają najmniejsze możliwości inwestycyjne, czyli gminom wiejskim, ewentualnie miejsko-wiejskim. Miasta jakoś z tymi inwestycjami są w stanie sobie poradzić, natomiast gminy, które na inwestycje mogą przeznaczyć maksymalnie kilka milionów złotych, nie są w stanie realizować dużych zadań, a do dużych zadań zaliczają się inwestycje na drogach gminnych.

Mamy więc teraz do czynienia... Myślę, że rząd powinien wytłumaczyć się z tego, że alokacja tych środków jest zaburzona. Przekazujecie te pieniądze po prostu do dużych ośrodków miejskich, a tereny wiejskie są wykluczane z tych dotacji. Zresztą nawet poziom tego dofinansowania... Jeśli gminy miejskie mają poziom dofinansowania rzędu 70% czy 80%, a gminy wiejskie rzędu 50%, to wiele z nich pewnie nawet nie będzie składało wniosków, bo nie będzie ich stać na wkład własny.

Tutaj jest więc zdecydowana zmiana, ale niestety na niekorzyść gmin wiejskich, na niekorzyść terenów wiejskich. Te perspektywy są fatalne. Wójtowie, burmistrzowie zwracają na to uwagę. Właściwie na każdym spotkaniu mówią o tym, że od zmiany władzy w 2023 r. ich sytuacja, ich możliwości inwestycyjne uległy zdecydowanemu pogorszeniu właśnie ze względu na to, że nowy rząd faworyzuje miasta kosztem wsi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Marcin Skonieczka. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Posel Marcin Skonieczka (Centrum):

Panie przewodniczący, na początek krótki komentarz do mojego przedmówcy. Rzeczywiście, za państwa czasów rozdawaliście, ale dużo tekturowych tabliczek, a wysiłek finansowy realizacji tych zadań spoczywa na obecnym rządzie. Dlatego mamy prawo chwalić się tymi inwestycjami, bo my je po prostu finansujemy. Nie jest problemem zaplanować jakąś inwestycję i dać tekturowy kartonik. Problemem jest przygotować, zrealizować i sfinansować. To jest kluczowe.

Posel Zbigniew Dolata (PiS):

Szkoda, że nie zna pan Polski.

Posel Marcin Skonieczka (Centrum):

Znam Polskę. 13 lat byłem wójtem i widziałem, co państwo robiliście przez osiem lat, jak rozdawaliście pieniądze albo same tabliczki.

Dzisiaj rozmawiamy o bardzo ważnym problemie wykluczenia transportowego. Rzeczywiście jest to jedna z form wykluczenia społecznego. Mówi się nawet, że w Polsce tym problemem dotknięta jest jedna trzecia Polek i Polaków. Dane, które państwo przedstawiliście, częściowo to potwierdzają, bo na jednym z wykresów jest napisane, że 48% badanych mówi o tym, że wykluczenie transportowe ogranicza dostęp do lekarza, a 35% mówi o tym, że to ogranicza dostęp do szkoły i edukacji. Rozumiem, że chodzi głównie o szkoły średnie, bo jeśli chodzi o szkoły podstawowe, to gminy zapewniają transport w tym zakresie. Jest to więc ogromny problem głównie na obszarach wiejskich. Samorządy i rząd pracują nad tym, żeby co roku to poprawiać, ulepszać, inwestować w rozwój taboru, rozwój linii, i to się sprawdza.

Przewodniczący Głowski mówił o tym, że są takie sytuacje, w których czasami te linie są nierentowne, nie opłaca się ich finansować. Chciałem podpowiedzieć inne rozwiązanie. Nie zawsze jest sens inwestować w linie transportu publicznego, czasami warto pójść w rozwiązanie *door-to-door*, czyli w taksówki realizowane przez gminy czy busy, które jadą z konkretnym zleceniem czy na przykład zawożą seniora do lekarza. To rozwiązanie jest tańsze niż linie, które jeżdżą puste, i bardziej ekologiczne. Moje pytanie do Ministerstwa Infrastruktury jest takie: czy tego typu rozwiązania *door-to-door* też są obecnie finansowane? Czy są jakieś programy dotacyjne, które w tym zakresie wspierałyby samorządy?

Jeśli chodzi o Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, widać, że to rozwiązanie się sprawdza. Rośnie zainteresowanie, rosną nakłady rządu na ten cel i, co jest bardzo ważne, wzrasta poziom współpracy między samorządami. Jeżdżę głównie po moim okręgu i tam widzę, że coraz częściej gminy z powiatami takie systemy organizują. To przykład powiatu wąbrzeskiego, powiatu grudziądzkiego. Kupują nowe autobusy. To naprawdę świetnie się rozwija i tych transportów przybywa, jest też duże obłożenie.

Samorządy pytają natomiast o to, czy wzrośnie stawka za kilometr, bo cały czas od kilku lat mamy 3 zł i przy rosnących kosztach na pewno jest to dla nich duży problem. Podnoszą też problem braku stabilizacji. Wiemy, że przygotowany jest nowy system. Z tego tytułu umów dziesięcioletnich, które były do tej pory, wojewodowie bardzo często nie chcą podpisywać na okres dłuższy niż trzy lata. Ma to jakieś uzasadnienie, żeby te systemy wzajemnie się zazębiły, natomiast samorządy z kolei mówią o tym, że ten okres przejściowy jest dla nich trudny, bo często mają umowy z wykonawcami na okres dłuższy niż trzy lata. Wtedy pojawia im się luka w finansowaniu na przykład przetargów na zakup autobusów czy umów z przewoźnikami. Prosiłbym o większą elastyczność w tym zakresie, bo, co starostowie podkreślają, jeżeli na przykład w jednej linii zmieniają jeden przystanek, to de facto już muszą podpisać nową umowę. Jeżeli mieli na przykład umowę na kilka lat do przodu, to teraz wojewoda chce podpisywać tylko na trzy lata, co jest dla nich niekorzystne. Myślę, że na pewno potrzebne byłoby indywidualne podejście do tych spraw i większa elastyczność, tak jak powiedziałem.

Samorządy obawiają się też tego, o czym mówił pan minister, czyli przejęcia systemu zarządzania przez samorządy województw, bo jest tu pewien konflikt interesów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę już zmierzać do końca.

Posel Marcin Skonieczka (Centrum):

Samorządy województw są organizatorami i operatorami tego systemu. Jest więc pytanie o to, czy nie będzie takiej sytuacji, że w pierwszej kolejności będą one wydawały te pieniądze na swój

transport, kosztem porozumień powiatowych, o których mówiłem. Czy ministerstwo te zagrożenia dostrzega?

Ostatnie pytanie dotyczy Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Jest oczywiście pytanie samorządów o zwiększenie nakładów na to. Czy ministerstwo ma analizę tego, ile jeszcze takich dróg zostało do wykonania? W tych materiałach mamy informację, że dróg publicznych nieutwardzonych jest ok. 39%. Pytanie, jakie jeszcze nakłady finansowe są potrzebne w Polsce na dojście do 100%, jeśli chodzi o drogi gminne i drogi powiatowe. Czy są takie analizy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Rafał Weber. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panowie ministrowie, szanowni państwo parlamentarzyści, zaproszeni goście, rozmawiamy dzisiaj na połączonych komisjach o wyzwaniach komunikacyjnych polskiej wsi. Ministerstwo rolnictwa przedstawiło bardzo dobry raport z trafnymi diagnozami, natomiast plany Ministerstwa Infrastruktury idą, szanowni państwo, w poprzek wniosków, które zostały z tego raportu wysnute.

Jeżeli słyszymy, że MI ma zamiar w ramach zmian w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych dotować linie podmiejskie, czyli transport realizowany przez miasta na obwarzankach, który i tak, i tak jest w tej chwili realizowany, czyli te środki zostaną w jakiejś części przekierowane właśnie na ten cel, to nie będzie ich na realizację transportu na obszarach wykluczonych, na obszarach oddalonych od miast o 20, 30, a czasami nawet o 50 km. Już w tym roku zabrakło 200 mln zł. Mówię tutaj o podstawowej puli 1 mld zł. Oczywiście później resort te środki uzupełnił. Jeżeli chcemy, żeby gminy wiejskie nadal tworzyły połączenia komunikacyjne i składały wnioski do Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, to poszerzenie tego funduszu o linie podmiejskie będzie dla nich dużym zagrożeniem, jeżeli nie zostanie zwiększona pula.

Minister Stanisław Bukowiec w swoim wystąpieniu nie powiedział nic o dodatkowych środkach na kolejne lata, które w ramach zmiany tej ustawy miałyby pójść do marszałków, a rozumiem, że ten zamysł cały czas istnieje. Szanowni państwo, ta propozycja jest w poprzek słusznej i trafnej diagnozie, która została przedstawiona przez MRiRW, i jest zagrożeniem, że transport zbiorowy, transport publiczny na obszarach wiejskich nie będzie się rozwijał, wręcz przeciwnie, tego transportu w ramach linii użyteczności publicznej będzie mniej.

Drugi przykład działania w odwrotną stronę – wspomniany po części przez mojego kolegę posła Zbigniewa Dolatę – to Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych i ponad 100 mld zł przekazane do samorządów. Samorządy wiejskie czy wiejsko-miejskie korzystały z tych środków w dużej mierze właśnie po to, żeby poprawiać infrastrukturę drogową: infrastrukturę drogową gminną, infrastrukturę drogową powiatową, taką infrastrukturę drogową, która nie ma szansy dofinansowania w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, ponieważ po prostu nie punktuje. Nie są to połączenia z drogami wyższego rzędu, nie są to drogi, które posiadają ciągi pieszo-rowerowe, nie są to drogi, na których jest konieczność budowy skrzyżowań, nie docierają one do obiektów użyteczności publicznej, bo po prostu nie są tak poprowadzone, ale są potrzebne z punktu widzenia społecznego. Są potrzebne z punktu widzenia rozwoju właśnie tych miejscowości. Wójtowie, burmistrzowie, starostowie korzystali z Polskiego Ładu właśnie po to, żeby tę infrastrukturę szybko i sprawnie zmodernizować.

Jeżeli połączymy oba fundusze, czyli Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg oraz Rządowy Fundusz Polski Ład, to mówimy łącznie o inwestycjach, które pokryły ok. 50 tys. km dróg na tym poziomie samorządowym. Polski Ład został zlikwidowany i nie ma nic w zamian, nie ma żadnego instrumentu, żadnego nowego narzędzia, które wspierałoby inwestycje drogowe w Polsce lokalnej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę zmierzać do końca, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

W związku z tym mam pytanie do przedstawicieli samorządów obecnych na sali, a wydaje mi się, że byli witani. Jak państwo oceniają – z waszego punktu widzenia, czyli z punktu widzenia małych gmin wiejskich, ale też z punktu widzenia niewielkich miast – zmiany, które w 2024 r. zostały przeprowadzone, jeżeli chodzi o nowy sposób naliczania PIT i CIT? Chodzi o środki, które miały uzdrowić sytuację finansową samorządów, dać możliwość inwestowania. Słyszę, że one preferują,

ale właśnie duże miasta. Jeżeli prawdą jest, że 20% tych dodatkowych środków trafia do trzech największych miast w Polsce: Warszawy, Krakowa i Wrocławia, to siłą rzeczy dużo mniej trafia do kilku tysięcy pozostałych jednostek samorządu terytorialnego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Te małe gminy, małe miasteczka nie mają narzędzia, które mogłoby wspierać ich inwestycje, ani nie mają środków własnych, które mogłyby być przeznaczone na te cele.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, bardzo dziękuję. Panie pośle, dziękuję za ten głos.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Proszę o odpowiedź organizacje zrzeszające samorządy: czy widzicie państwo przestrzeń i potrzebę zmiany, jeżeli chodzi o tę ustawę podatkową?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, jako kolejna głos zabierze pani posłanka Paulina Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Zachowanie osoby prowadzącej tę Komisję jest, szanowni państwo, skandaliczne, no skandaliczne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pani posłanka Paulina Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, szanowni państwo ministrowie, dziękuję za obydwie informacje. Jedna uwaga, myślę, że na przyszłość, bo to jest temat, którym zajmujemy się cyklicznie na posiedzeniach tych komisji: warto byłoby uwzględnić to, jak wygląda pasażerski transport kolejowy na obszarach wiejskich. Szybko sprawdziłam sobie dane Urzędu Transportu Kolejowego z 2024 r. Mamy 3041 stacji. Tych na obszarach wiejskich jest ok. 1844. Warto byłoby w tej informacji przedstawiać także to, jak ten transport funkcjonuje na takich obszarach. Oczywiście w zdecydowanej większości to jest transport kolejowy regionalny, ale warto byłoby to uwzględnić, bo nie tylko autobusami mieszkańcy wsi mogą się dostać tam, gdzie potrzebują. To jedna rzecz.

Problem dotyczący wykluczenia transportowego jest oczywiście istotny. Ostatnie badanie konsorcjum czterech politechnik mówi o tym, że 27% populacji jest wykluczonych transportowo. To ponad 10 mln osób. To jest badanie zlecone jeszcze za poprzedniego rządu, sfinalizowane teraz, w zasadzie jedyne tak duże opracowanie tematu, jedyne miarodajne. Warto byłoby odnieść się także do niego.

Pan minister Bukowiec dużo mówił na temat nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Chciałabym dopytać pana ministra, który konkretnie projekt ustawy pan referował, bo było ich już kilka. Pierwszy pojawił się w ubiegłym roku, był konsultowany. Dopiero w tym roku opublikowaliście państwo dane z konsultacji z poprzedniego roku, jednocześnie z opiniami dotyczącymi kolejnego projektu z lutego tego roku. Widzę, że na RCL jest już kolejny projekt, z 6 maja. Do którego projektu odnosił się pan minister? Czy to jest już finalna wersja tego projektu ustawy, czy czymś jeszcze nas państwo zaskoczycie i coś zmienicie?

Poseł Skonieczka mówił o krótkich umowach zawieranych z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Trzeba państwu przypomnieć, że to właśnie ten rząd i ten minister w ubiegłym roku skrócili te umowy zaleceniem do trzech lat, a nie do 10, ponieważ ustawa o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych daje możliwość zawierania tych umów na okres do 10 lat. Taką możliwość powinien mieć organizator, ten organizator, który składa wnioski o dofinansowanie na przewozy. W ubiegłym roku rząd Donalda Tuska i minister Stanisław Bukowiec zablokowali tę możliwość i skrócili to do trzech lat.

To jest bardzo niebezpieczna informacja, to jest bardzo niebezpieczna praktyka, bo w efekcie uniemożliwiło to zawieranie długoterminowych umów na przewozy. Już wielokrotnie

to tłumaczyłam: i w Komisji Infrastruktury, i w Komisji Finansów Publicznych, ponieważ unie-
możliwia to przewoźnikom kontraktowanie na przykład taboru. Jeżeli mają umowę na 10 lat,
są w stanie zaciągnąć zobowiązanie finansowe i zakupić tabor.

Myślę, że pan poseł Skonieczka, samorządowiec, doskonale ma tego świadomość. To niezrozu-
miała decyzja, z której pan minister Bukowiec do tej pory się nie wytłumaczył. Jest więc pytanie:
o którym projekcie ustawy mówimy i kiedy ten projekt trafi do Sejmu? Czy to jest faktycznie już
finalna wersja, czy jeszcze czymś będziecie nas państwo zaskakiwać?

Myślę, że to tyle z mojej strony. Bardzo prosiłabym o informacje dotyczące ustawy, bo tutaj
było wiele różnych – nieprawidłowości to może za dużo powiedziane, ale było dużo niedociągnięć
ze strony ministerstwa, jeżeli chodzi o procedowanie tego projektu, publikowanie konsultacji
i opinii składanych przez organizacje i stronę społeczną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek. Panie pośle...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, mam kilka kluczowych uwag. Może po części będę
nawiązywał do pewnych wniosków posłanek i posłów zabierających głos chwilę przede mną.

Słuchając uważnie i pana ministra Bukowca, i pana ministra z Ministerstwa Rolnictwa
i Rozwoju Wsi, i pani dyrektor, odnotowuję jednak lepszy merytoryczny, bardziej kompleksowy
poziom prezentacji z ministerstwa rolnictwa. Jest to troszkę zaskakujące.

Moja przedmówczyni powiedziała to, co chciałbym jeszcze raz bardzo mocno podkreślić,
żeby to wybrzmiało. W gruncie rzeczy w sytuacji, w której została zniesiona opcja długolet-
niego planowania, dłuższa niż w średniookresowym czasie możliwość zawierania kontraktów –
mówię tutaj o okresie poniżej pięciu lat, nie mówiąc o już o horyzoncie dziesięcioletnim –
konkluzją tego stanu rzeczy, który został narzucony przez resort infrastruktury, jest utrwalenie
status quo w jak najlepszym wariantcie tego *status quo*, które dzisiaj funkcjonuje. Brakuje realnych
perspektyw rozbudowy nowych połączeń, bo to blokuje przede wszystkim inwestycje taborowe
po stronie przewoźników.

Trzeci element, na który chcę tutaj zwrócić uwagę, to potrzeba jednak przyjrzenia się również
segmentowi kolejowemu, jeśli chodzi o możliwość dotarcia do obszarów wykluczonych komu-
nikacyjnie, w których plany transportowe opracowywane przez konkretne województwa albo
powiaty wskazują na konkretne obszary wymagające największego wsparcia.

Tutaj mam też pytanie, może bardziej do pana ministra Bukowca, bo nie padło albo prawie
w ogóle nie padło żadne słowo, żaden przykład czy żadna rekomendacja dotycząca integracji
systemu zakupu tej oferty autobusowej w przestrzeni cyfrowej. Powinno się dbać o to, aby poprzez
struktury wojewódzkie zbudować opcję zintegrowaną, najbardziej przyjazną z punktu widzenia
pasażera. Z punktu widzenia pasażera system funkcjonuje kilka lat po utworzeniu Funduszu
Rozwoju Przewozów Autobusowych tak, jakby zabrakło tego aspektu, mówiąc wprost, po stronie
pasażera, tego konsumenckiego – w jaki sposób on dociera z tą informacją do oferty, którą w jakiś
nowoczesny sposób może się posłużyć, zakupując bilet nie tylko u kierowcy.

Trzecia uwaga to też pytanie do pana ministra Bukowca. Jakie macie państwo doświadczenia
z tej kadencji, jeśli chodzi o kwestie weryfikacji dotacji, które są kierowane na przewozy autobu-
sowe? Jak ten mechanizm kontrolny funkcjonuje? Jak go państwo dzisiaj oceniacie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę zmierzać do końca, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy nie dochodzi tutaj do jakichkolwiek nadużyć? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Ryszard Bartosik. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, zacznę od tych plastikowych
kartoników. Panie pośle Skonieczka, czytam w internecie o gminie Płużnica. Myślę, że pan zna

tę gminę. Tutaj jest napisane tak: w 2022, 2023 r. współfinansowano z Polskiego Ładu oraz z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg drogi i w gminie Płużnica nowe drogi zostały otwarte. Są tutaj podane kwoty: gmina zainwestowała w to ok. 17 mln zł. Albo niech się pan poprawi, albo pozmieniacie coś na stronach internetowych gminy Płużnica.

Chcę jednak mówić o czymś innym, szanowni państwo, w kwestii wykluczenia komunikacyjnego. W powiecie tureckim, w mieście Turek w Wielkopolsce – ponad 80 tys. mieszkańców – został uruchomiony program budowy kolei z Konina do Turku „Kolej +”. Ten program został przez obecną władzę zniszczony, mimo że podpisano umowy między marszałkiem województwa wielkopolskiego a Polskimi Liniami Kolejowymi. Mimo że swoje środki zaangażowały w to przedsięwzięcie samorząd terytorialny, samorządy gminne, samorząd powiatowy, to prawdopodobnie z przyczyn politycznych program ten został zlikwidowany. Ten projekt dotyczący Turku został zlikwidowany. Przypomnę, że powiat to ponad 80 tys. mieszkańców, samo miasto to blisko 30 tys. mieszkańców. To jedno z niewielu miast powiatowych, które nie ma połączenia kolejowego.

Mimo tak dużego zaangażowania, mimo podpisanych umów zniszczyliście ten projekt, ten program, twierdząc, że jest on za drogi, tymczasem środki z tego projektu do Turku zostały przeznaczone na cztery inne linie kolejowe w województwie wielkopolskim, ponieważ tam też brakowało pieniędzy, czyli tamte też były za drogie.

Chciałem dowiedzieć się, dlaczego zniszczyliście ten ważny projekt, dlaczego wasze dzisiejsze wystąpienia i plany nie korespondują z rzeczywistością. To jest bodajże jedyne tej wielkości miasto powiatowe w Polsce, które nie ma połączenia kolejowego. Obiecane były zastępcze połączenia autobusowe. Nic w tym zakresie się nie dzieje. Poniesiono koszty na projekty, poniesiono koszty planistyczne i to wszystko poszło w niwecz. Jako mieszkańcy powiatu tureckiego nie możemy się z tym zgodzić. To działanie antyrozwojowe, ale tak się po prostu stało. To w żaden sposób nie koresponduje z tym, co państwo dzisiaj mówicie. Mieszkańcy powiatu tureckiego nie są gorsi od Konina, od Poznania czy Warszawy, tym bardziej że projekt był już bardzo daleko posunięty, umowy zostały podpisane.

Myślę, że należałoby też przeprowadzić postępowanie. Kto odpowiada za wydatkowanie środków publicznych, które zostały po prostu zmarnowane? Informuję o tym Komisję. Dobrze, że jest mowa o wykluczeniu komunikacyjnym, w tym wypadku kolejowym, ale chcę tutaj pokazać, jak to w praktyce wygląda, i zapytać, czy jest szansa, abyście wrócili do tego projektu po przyznaniu się do błędu, jaki został wykonany z powodów politycznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Fryderyk Kapinos. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Fryderyk Sylwester Kapinos (PiS):

Szanowni panowie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem jeszcze na chwilę wrócić do Polskiego Ładu. W moim powiecie mieleckim, który reprezentuję, wszyscy samorządowcy pytają, kiedy wróć. Właśnie ten program, Polski Ład, w którym były pieniądze na drogi, na chodniki, na obwodnice, ale i na szkoły, na boiska sportowe. W związku z tym mówienie, że Polski Ład był czymś złym, że to były czeki bez pokrycia... Wszyscy samorządowcy korzystali bez względu na opcję polityczną. Zapraszam do mojego powiatu mieleckiego. Proszę przyjechać, zapraszam. Starosta był z PSL. Proszę do niego zadzwonić i zapytać. Każda gmina i powiat w moim powiecie mieleckim otrzymywały środki, jak złożyli wnioski i wnioski były dobre.

Szanowni państwo, wykluczenie komunikacyjne z terenów wiejskich jest, bo mówi o tym raport Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Oczywiście ten raport i ta informacja są dużo lepsze niż informacja Ministerstwa Infrastruktury.

Ostatnio mam taką interwencję. Zgłosili się do mnie rodzice dzieci i młodzieży, które chodzą do szkoły rolniczej. Od 1 kwietnia przewozy na linii z Tarnobrzega, z Kopania, z Baranowa Sandomierskiego, z Dymitrowa Dużego, z Padwi Narodowej do Rzemienia, gdzie ta szkoła rolnicza się mieści, zostały zawieszone. Kilkanaście dzieci przestało mieć możliwość komunikacji, dojazdu do swojej szkoły. Mam tutaj pytanie, ponieważ byli u wójtów, byli u pana starosty, a wszyscy rozkładają ręce, po nich przyszli do mnie. Jakie rozwiązanie ma ministerstwo, jeden minister i drugi minister? Chcemy, żeby młodzi rolnicy kształcili się, żeby zostawali na wsi, żeby obejmowali gospodarstwa. Jaką macie panowie receptę? Co mam powiedzieć rodzicom tych dzieci? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, to był ostatni z państwa posłów, oprócz mnie, ale ja zostawię sobie tę możliwość na koniec.

Bardzo proszę, pan Zdzisław Łuba. Przypominam, cztery minuty. Bardzo proszę.

Członek zarządu Podlaskiej Izby Rolniczej Zdzisław Łuba:

Dzień dobry. Zdzisław Łuba, Podlaska Izba Rolnicza. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie i goście, jestem z powiatu Łomża.

Proszę państwa, może to nietypowe, co powiem, ale wszędzie w Polsce, gdzie idą tory kolejowe, gdzie idzie kolej, ona dokądś idzie: na Czechy, na Niemcy czy na Białoruś. Wyobraźcie sobie państwo, że nasza kolej dochodzi do Łomży i się zatrzymuje. Pan minister był na otwarciu Via Baltica, na pięknym moście na Narwi, więc wie, jak piękna jest Łomża, nawet bardzo piękna. Wiele osób nie może zobaczyć Łomży, bo jadąc pociągiem, nie pojedzie dalej, ponieważ pociąg kończy się na Łomży. Mam kolegów, którzy przy mnie żartują, że najnowszy projekt innowacji to będzie rondo w Łomży dla pociągów.

Proszę państwa, chciałbym, żeby pan minister ujął w tym projekcie, bo podobno był projekt, który prowadził kolej dalej – to nazwy, które znam, państwo może też – do Kolna, do Pisu i, co najważniejsze, miał iść do Bemowa Piskiego, ale tu chodziło o sprawy strategiczne. Proszę państwa, armia amerykańska stacjonuje w Bemowie Piskim. Tam są piękne czołgi Abramsy. Mówię to poza tematem. Ta kolej przydałaby się nie tylko wojsku, ale i nam, żebyśmy jako Łomża nie byli wykluczeni.

Tak jak mówię, wszędzie pociągi przechodzą przez miasta, idą nawet za granicę, a u nas pociąg dochodzi tylko do Łomży. Pan poseł mówi, że kiedyś były pieniądze z kartonu, a teraz są pieniądze, więc prosiłbym, żeby przeznaczyć je na kolej, żeby poszła dalej, nie zatrzymywała się na Łomży, bo już mam dosyć tych żartów moich kolegów z izb z innych województw o tym, kiedy powstanie w Łomży rondo dla pociągów. Przepraszam, to jest może trochę żartobliwe, ale prawdziwe.

Jako że kiedyś Łomża było województwem, a jestem z tego powiatu, prosiłbym nie tylko mojego pana ministra rolnictwa, ale i ministra infrastruktury, bo przydałoby się. Proszę państwa, najbliższej na Mazury jest z Łomży. To byłoby odciążenie tras. Wiecie, że jak przychodzi sezon, sobota, niedziela, to w Łomży, Śniadowie, Nowogrodzie jest samochód za samochodem. Jak wracaliby z Mazur, to może część jechałaby pociągiem. To taki mój apel do pana ministra infrastruktury. Bardzo prosiłbym, żeby znalazły się pieniądze, żeby, jak mówi pan poseł, nie były na kartonie, tylko rzeczywiście. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Jako kolejny głos zabierze pan Piotr Nowicki z Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej. Bardzo proszę.

Członek zarządu – wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej Piotr Nowicki:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, Piotr Nowicki, kolej wąskotorowa w Piasecznie, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu (KSK Wrocław). Reprezentuję grupę siedmiu operatorów kolei wąskotorowych, którzy zrzeszyli się w tzw. grupie W7.

Chciałem państwu powiedzieć, że w Polsce mamy ponad 25 kolei wąskotorowych, które onegdaj nazywały się kolejami dojazdowymi. Jak sama nazwa wskazuje, służyły właśnie do dojazdu. To są koleje, które bardzo często, w zdecydowanej większości, łączą miasta powiatowe z okolicami. W latach 90. koleje te zostały zupełnie porzucone przez PKP i nie są dofinansowane. Dzisiaj funkcjonują zasadniczo jako atrakcje turystyczne.

W związku z tym chciałem zapytać pana ministra, czy jest jakaś nadzieja na to, że Fundusz Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu ujmie funkcjonowanie, finansowanie przewozów na tych kolejach. To jest pierwsze pytanie. Może jest na to nadzieja?

Drugie pytanie dotyczy projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Czy w rozdziale 8.3 jest szansa na dopisanie kolei wąskotorowych w rekomendacjach w zakresie połączeń dowozowych do krajowego systemu przewozów międzywojewódzkich? Pomógłoby to również kolejom wąskotorowym funkcjonować. Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, jako ostatni głos zabierze pan. Proszę się przedstawić, bo my się nie znamy.

Ekspert ds. transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych Mikołaj Cendro:

Mikołaj Cendro, ekspert ds. transportu Polskiej Rady Organizacji Młodzieżowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę.

Ekspert ds. transportu PROM Mikołaj Cendro:

Szanowni panowie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękuję za możliwość zabrania głosu. Pochodzę z Dolnego Śląska.

Dolny Śląsk przechodzi w obecnych czasach bardzo intensywną reaktywację kolejowego transportu zbiorowego. Odbudowywane są linie kolejowe o znaczeniu lokalnym. Niestety te odbudowy mają miejsce w śladzie linii, które powstawały 100, a nierzadko 150 lat temu. Niestety nie pokrywa się to w dzisiejszych czasach z siatką osadniczą, zarówno sam przebieg linii, jak i usytuowanie stacji i przystanków kolejowych. Powoduje to takie sytuacje, że stacja kolejowa na przykład na linii do Łądko-Zdroju, do Stronia Śląskiego, która teraz jest w trakcie odbudowy, znajduje się ok. 3 km od właściwego centrum uzdrowiska, do którego będą dążyć ludzie, do którego będą chcieli dojeżdżać z całej Polski.

Chciałbym zapytać, czy istnieje możliwość przeprowadzenia dyskusji na temat tego, aby wszystkie takie organizacje odbudów, reaktywacji linii kolejowych były powiązane z konsultacjami społecznymi obowiązkowymi dla wszystkich reaktywacji linii kolejowych, jak i samych konsultacji przy organizacji transportu zbiorowego na poziomie gminnym, lokalnym, powiatowym. Ten transport zbiorowy – na przykład autobusowy – musiałby być tak skoordynowany, żeby dowoził turystów, mieszkańców, uczniów szkół, którzy dojeżdżają do miast powiatowych czy wojewódzkich w celu pobierania nauki, żeby to wszystko było obowiązkowo koordynowane, żeby przeprowadzano konsultacje, w których obowiązkowo będą brały udział także podmioty organizujące naukę. Wielokrotnie dochodzi bowiem do sytuacji, w których szkoły kończą lekcje na przykład o godzinie 15.00, a o godzinie 14.50 odjeżdża autobus, który wiezie uczniów do okolicznych powiatów. Następny autobus odjeżdża o godzinie 18.00, przez co organizacja takich przewozów w większości mija się z celem, gdyż uczniowie są bardzo dużą grupą docelową takich przewozów.

Teraz pytanie jest takie. Dlaczego szkoły czy nawet organizator nauki, gminy, wydziały oświaty nie biorą udziału obowiązkowo w konsultacjach rozkładów jazdy, szczególnie kiedy tych połączeń mamy kilka na dobę, skoro celem tych połączeń jest dowóz przede wszystkim uczniów do szkół?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, na koniec, zanim oddam głos panom ministrom, też pozwolę sobie na kilka refleksji w ramach tej dyskusji. Zacznę od tego, że jako Koalicja 15 października podjęliśmy decyzję, że bardzo intensywnie wzmocnimy finanse samorządów właśnie po to, aby samorządy mogły samodzielnie decydować o tym, jakie są ich priorytety inwestycyjne i na co przeznaczają środki. Przypomnę, że dzięki tej decyzji w ciągu najbliższych lat do samorządów trafi 350 mld zł dodatkowo w stosunku do tego, co byłoby na podstawie starych przepisów, czyli dzięki zmianom podatkowym, zwiększeniu udziału samorządów w dochodach podatkowych samorządy będą miały dodatkowo te 350 mld zł, także na działania dotyczące reakcji na wykluczenie transportowe. Oczywiście w gestii samorządów jest to, w jaki sposób rozdysponują te środki. Każdy samorząd będzie podejmował decyzję w sposób absolutnie niezależny, natomiast warto sobie uświadomić, że ta skala środków nie ma odniesienia do przeszłości.

Te wszystkie instrumenty, o których panowie tu mówili, polskie łady, nieład y itd., w gruncie rzeczy – biorąc pod uwagę relacje nakładów – po pierwsze są tak naprawdę niewielkie, wtedy były niewielkie, a po drugie wymagały ze strony samorządów usłużnego podejścia. Jeżeli już ktoś korzystał z funduszy, które zaplanował poprzedni rząd, to musiał rozwijać czerwony dywan, przyjmować jakieś czeki, brać udział w zdjęciach. Wymogi były takie, że trzeba też było na stronie gminy, na Facebooku gminy publikować zdjęcie z posłem i ministrem, żeby przypadkiem ta dotacja nie przepadła. Nie były to w żaden sposób normalne warunki. Skończyliśmy z tym. Dzisiaj to gminy decydują, na co przeznaczają pieniądze.

Oczywiście są również instrumenty, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Przypomnę, 2023 r. to niecałe 800 mln zł. W tym roku jest to 1,3 mld zł, a skalę sukcesu pokazuje to, że przedstawiciele opozycji zwracają się w stronę nieprawd, bo mówienie, że zabrakło w tym funduszu środków na realizację umów jest po prostu nieprawdą czy wręcz kłamstwem. Był niemalże dwukrotny wzrost. To pokazuje skalę naszego zaangażowania.

Oczywiście dzięki nam uruchomiliśmy KPO. Co to daje dla likwidacji wykluczenia komunikacyjnego, szanowni państwo? 1044 autobusy, z których część trafi również na tereny wykluczone komunikacyjnie, 381 wagonów i lokomotyw, które trafią również do kolei aglomeracyjnych, do kolei samorządowych po to, żeby wzmacniać ten komponent w transporcie publicznym. Znakomicie korzystają z tego różne województwa: dolnośląskie, małopolskie, wielkopolskie, łódzkie, śląskie. Wszędzie tam rośnie praca eksploatacyjna, o której mówimy w milionach pociągokilometrów. To oczywiście przekłada się na likwidację wykluczenia transportowego. Dobrym przykładem jest choćby Małopolska czy województwo śląskie. W Małopolsce stworzono kolej dowozową.

Myślę, że to jest coś, co pokazuje, jak rząd Koalicji 15 października, rząd pana premiera Donalda Tuska jest zdeterminowany, by likwidować... Nie zatrzymywać się na PowerPointach, jak to bywało w przeszłości, ale rzeczywiście stwarzać instrumenty i warunki do konkretnych działań w tym zakresie. 2,7 mld zł na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg samorządowych. Trzeba mieć po prostu złe serce, żeby mówić, że rząd w tej sprawie nic nie zrobił. To są konkretne pieniądze, które trafiają do samorządów po to, żeby poprawiać infrastrukturę drogową w całej Polsce, we wszystkich gminach, i to niezależnie od tego, kto w nich rządzi. Nikt z nikim nie musi stawiać do zdjęć z czekami, nie trzeba rozwijać czerwonych dywanów, są jasne, konkretne kryteria konkursów i samorządy mogą w tym startować.

Ostatnia rzecz, szanowni państwo: Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Wydawaliśmy miliardy złotych bez efektów w zakresie jakości i dzięki nowej legislacji to też się zmieni. Zachęcam do współpracy.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Bardzo proszę, oddaję głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi oraz panu ministrowi Adamowi Nowakowi z prośbą o odniesienie się do uwag i o odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo się cieszę i też z uwagą wysłuchałem referatu mojego kolegi i pani dyrektor z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. To bardzo trafna analiza, na której też oparliśmy propozycje legislacyjne, które zostały przeze mnie przedstawione. Nie tylko pokazujemy więc diagnozę, ale również przedstawiamy środki, które mają doprowadzić do tego, że stan wykluczenia komunikacyjnego, czyli mapa wykluczenia komunikacyjnego, będzie się zmniejszać. Odpowiedzią na tę diagnozę jest projekt ustawy, który przedstawiłem. Chyba nie wszyscy państwo słuchali uważnie, bo pojawiały się pytania na temat, o którym już mówiłem, ale postaram się odpowiedzieć jeszcze raz.

Pan poseł Dolata twierdzi, że ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg więcej inwestycji idzie na tereny miejskie. To jest nieprawda, panie pośle. Może ma pan jakąś subiektywną ocenę, natomiast chciałem przypomnieć, że kryteria do tego funduszu są ustalane przez wojewodów i jednym z tych kryteriów jest stopień zamożności gminy, który ma wpływ na to, jak nabór przebiega, jakie są efekty tego naboru. Znam naprawdę wiele gmin wiejskich, które otrzymały dofinansowanie właśnie z tego funduszu na inwestycje na swoich drogach gminnych, ale również powiaty, bo przecież często...

Poseł Zbigniew Dolata (PiS):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Ale ja panu nie przeszkadzałem, panie pośle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, panie pośle.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Znam również wiele powiatów – a wiemy doskonale, że drogi powiatowe też często przebiegają przez tereny mniej zaludnione – które komunikują miejscowości wiejskie, i też wiele z tych dróg zostało zrealizowanych. Mało tego, uwzględniając wnioski od gmin, od wójtów i starostów, w ramach projektu nowelizacji ustawy o drogach i o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg chcemy wprowadzić takie zapisy, które będą odpowiedzią na te potrzeby. To choćby w większym stopniu wyodrębnienie funduszu na remonty dróg, bo to się też często pojawia, żeby był odrębny nabór na remonty, odrębny nabór na modernizacje, na przebudowy dróg lokalnych. To jest jeden z tych elementów.

Kolejnym elementem, który też odpowiada na potrzeby samorządów, jest procedowany przez nas w uzgodnieniach z Ministerstwem Klimatu i Środowiska oraz głównym dyrektorem ochrony środowiska projekt ustawy, który zmienia parametry, jeśli chodzi o konieczność decyzji środowiskowej, dla modernizacji, dla budowy, przebudowy dróg. Do tej pory – jak państwo samorządowcy pewnie wiedzą – do 1 km nie ma potrzeby pozyskiwania takiej decyzji. Jesteśmy już w porozumieniu i będziemy zwiększać ten pułap do 2 km, jeśli chodzi o przebudowę dróg, i do 4 km, jeśli mówimy o remoncie dróg w istniejącym śladzie. Robimy więc wszystko, żeby ułatwić te inwestycje na drogach samorządowych.

Pan poseł Skonieczka pytał m.in. o transport na życzenie, czyli *door-to-door*. W tej chwili on nie jest zapisany w ustawie, nie ma możliwości finansowania tego typu usług, natomiast w nowym projekcie, którego zarysy przedstawiłem, zapisaliśmy możliwość wprowadzenia tego transportu na życzenie i zgłoszenia tego przez wójtów, burmistrzów do planu transportowego, którym będzie zarządzał marszałek, tak aby w tych rejonach, gdzie nie ma konieczności i nie ma rachunku ekonomicznego, powstawały regularne linie autobusowe i można było właśnie taki pojazd z urzędu gminy czy z gminnego ośrodka pomocy społecznej na przykład kilka razy w tygodniu delegować do mieszkańców mniejszych miejscowości albo przysiółków, i dowieźć ich do ważnych dla nich miejsc.

Jeżeli chodzi o nakłady, o tym mówił pan przewodniczący. Proszę państwa, do 2023 r. te nakłady doszły do poziomu ok. 800 mln zł. W ostatnich dwóch latach była potrzeba – i na nią odpowiedzieliśmy – powiększenia tego, w tym roku już do 1,27 mld zł. Powiększaliśmy ten budżet o ponad 200 mln zł rocznie, odpowiadając na wnioski składane przez samorządy do wojewodów. Chciałem powiedzieć wyraźnie, zarówno budżet na 2025 r. został w 100% zabezpieczony finansowo, jak i nabór na 2026 r. w 100% został zabezpieczony środkami rządowymi.

Umowy wieloletnie. Tutaj odpowiadam na pytanie pani poseł Matysiak i pana posła Polaczka. Już wielokrotnie odpowiadałem pani poseł Matysiak i odpowiem po raz kolejny. Nie wiem, dlaczego racjonalne argumenty, które przedstawiam, do pani nie trafiają. Mam również głosy w ramach nawet konsultacji, które w tej chwili trwały przy nowym projekcie ustawy, gdzie skróciliśmy – m.in. na wniosek strony samorządowej – umowy wieloletnie z 10 do 5 lat. Dlaczego? Dlatego że w tej chwili w ramach propozycji, którą przedkładamy, chcemy przekazać, zdecentralizować tak naprawdę organizację, koordynację transportu lokalnego na szczebel marszałków z prostej przyczyny. Problemy komunikacyjne lepiej widać z pozycji Zielonej Góry, Gorzowa, Kielc czy Białegostoku niż z pozycji Warszawy.

Marszałkowie mają szansę zbudować we współpracy z powiatami, we współpracy z gminami spójny, kompatybilny system, który będzie odpowiadał na zapotrzebowanie społeczne. W ramach tej propozycji, przekazania do marszałków, w tej chwili mamy już ok. 40% umów wieloletnich. Jeżeli kontynuowalibyśmy ten proces, mogłoby się okazać, że za chwilę mielibyśmy większość umów wieloletnich. W jaki sposób można zbudować nowy system w ramach województwa, jeżeli marszałkowie dostaliby, że tak powiem, z dobrodziejstwem inwentarza również umowy, co do których na przykład byłyby wątpliwości, czy powinny być kontynuowane, bo zmienia się demografia, zmieniają się potrzeby? Dajmy szansę marszałkom. Oczywiście te umowy nie będą rozwiązywane, one będą funkcjonować, natomiast marszałkowie zwracali uwagę również na to, że chcą mieć pewną samodzielność w kształtowaniu polityki transportowej w oparciu o wnioski związków powiatowo-gminnych, powiatów, gmin.

Jeszcze raz odpowiadam, mam nadzieję, że ostatni raz, bo już chyba wszystko na temat umów wieloletnich zostało powiedziane. Ostatnio spotkałem się z przedstawicielami związku ds. komunikacji powiatu jasielskiego i oni bardzo krytykowali to, że są te umowy wieloletnie

długoterminowe, więc nie jest tak, że tutaj nie ma głosów sprzeciwu ze strony samorządów. Takie głosy się pojawiają.

Co do wypowiedzi pana posła Webera, panie pośle, pan też nie słuchał uważnie. Mówi pan, że błędem jest to, że będziemy dodawać środki do transportu podmiejskiego. Przypomnę, dajemy możliwość dofinansowania tego transportu miastom do 50 tys. mieszkańców i w ten sposób również walczymy z wykluczeniem komunikacyjnym, bo często trasy podmiejskie, trasy, które wychodzą z miast, są mocno deficytowe. Wiele miast, szczególnie tych małych, które mają komunikację, narzeka, że nie są w stanie sfinansować tego typu linii. Dając więc możliwość dofinansowania tych linii, a jednocześnie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców odbieramy dofinansowanie dla operatorów, którzy wjeżdżają na teren tych miast. Z jednej strony wspieramy więc tych mniejszych, a z drugiej strony wyrównujemy szansę w tych większych miastach, czyli w miastach, gdzie komunikacja miejska ma się już całkiem nieźle, ale też boryka się z tym, że prywatni operatorzy tutaj wjeżdżają i dostają dofinansowanie.

O Polskim Ładzie powiedział pan przewodniczący. Rzeczywiście, w ramach reformy dochodów jednostek samorządu terytorialnego więcej środków zostaje w budżetach tychże gmin.

Jeżeli chodzi o kolejne wypowiedzi, pani poseł Matysiak pytała, który to projekt. Ten projekt, który przedstawiłem, to jest projekt, który przeszedł ścieżkę konsultacyjną. Jesteśmy po dwukrotnych konsultacjach z samorządami i otrzymaliśmy pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. W tej chwili jest to projekt procedowany na Stały Komitet Rady Ministrów. W dużej części założenia tego projektu były omawiane zarówno na posiedzeniach zespołu eksperckiego, który powołał pan minister Dariusz Klimczak jeszcze w 2024 r., z udziałem samorządów, z udziałem ekspertów, naukowców, również środowisk przewozowych. Główne zarysy tego programu przedstawiałem wielokrotnie, również podczas posiedzeń zespołu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, które pani prowadziła.

Ten projekt jest w dużej części zbieżny z tym, o czym mówiliśmy wtedy. Oczywiście pojawiły się korekty, ale to wynika z tych konsultacji, które miały miejsce. Chcieliśmy również w jak największym stopniu, jak najszerzej ten projekt skonsultować, stąd te prace trwały być może dłużej, niż zakładaliśmy, ale choćby przez to, że mieliśmy wielu interesariuszy, chociażby wiele organizacji samorządowych, które czasem miały sprzeczne ze sobą interesy, ciężko było dojść do konsensusu. Udało się, więc uważam, że to jest ważne.

Pan poseł Polaczek pytał o umowy wieloletnie, na co odpowiedziałem, o segment kolejowy. Oczywiście w ramach tej nowej ustawy dajemy marszałkom możliwość wbudowania w cały system komunikacji regionalnej również kolei po to, żeby ułatwić mieszkańcom regionu dojazd do miast, do szkół, na studia, żebyśmy mieli to kompatybilne.

Nie ma pana posła, ale powtórzę, bo ja o cyfryzacji już mówiłem, że właśnie po to marszałek będzie miał instrumenty do tego, żeby przygotować program spójny również pod względem cyfrowego rozkładu jazdy. W tej chwili jest to system rozproszony. W tej chwili jest tak, że zgłaszają się gminy, powiaty i województwa, zgłaszają się do wojewody, gdzie tak naprawdę nie ma koordynacji tego, o której godzinie ma jeździć autobus czy pociąg i ile tych linii ma być. W tym projekcie przedstawiamy pewne standardy, pewne założenia, które powinny być realizowane.

Pan poseł Bartosik pytał o miasto Turek. Nie ma pana posła? Jest? Nie ma. Ostatnio spotykałem się z panem burmistrzem Turku i z samorządowcami z tego terenu. Akurat rozmawialiśmy o projektach komunikacyjnych. Tam jest rzeczywiście problem do rozwiązania, problem skomunikowania miasta z miastem wojewódzkim. To jest problem miast, które leżą na stykach, na granicach dwóch województw. W projekcie, który przedstawiliśmy, bierzemy pod uwagę również tego typu problemy. Mianowicie marszałkowie będą mogli zawierać porozumienia, również co do takiej komunikacji, która będzie wykraczała poza teren województwa, bo na przykład jakieś miasto leży bliżej innej stolicy wojewódzkiej. Będą mogli robić takie porozumienia.

Odpowiem na zarzut braku inwestycji kolejowej. Poprzednicy zaplanowali tę inwestycję za kwotę 660 mln zł. Realny koszt budowy tej linii to jest 1,1 mld zł.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Wstępny.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Wstępny. Doprowadziło to do tego, że samorząd wycofał się. Marszałek się wycofał, bo to była kwota, która była zaniżona o 50%... Przepraszam, ta kwota wzrosła o 100%. To jest powód, a nie jakaś niechęć do inwestycji, tym bardziej że my inwestujemy sporo.

Tu odpowiem panu posłowi Kapinosowi. Pan poseł mówił o Polskim Ładzie, ale szkoda, że pan poseł nie pochwalił, że to do Mielca dojechały pociągi dalekobieżne. Od 15 grudnia 2024 r. właśnie dzięki inwestycjom na kolei Mielec jest skomunikowany. Co do Polskiego Ładu natomiast, tak, w tej chwili finansujemy z tego budżetu, z tej kadencji są finansowane te inwestycje. Powtórzę, my finansujemy inwestycje Polskiego Ładu. Nieraz pytają, dlaczego brakuje pieniędzy na to czy na inne rzeczy. My finansujemy Polski Ład.

Co do szkoły zawodowej i tego, dlaczego przejazdy są zawieszone i jaka jest recepta, panie pośle, właśnie chcemy to zmienić. W tej chwili jest tak, że nagle, z dnia na dzień operator może powiedzieć wójtowi, burmistrzowi czy staroście: „Od jutra nie jeżdżę” i koniec, a my chcemy zrobić tak, żeby to marszałek sprawdzał, czy dana linia jeździ, czy nie jeździ. On będzie podpisywał umowy, będzie kontrolował i będzie mógł reagować, jeżeli okaże się, że gdzieś jest problem. Dlatego wzmacniamy rolę marszałków. Oni mają instrumenty. Wielu marszałków ma swoje firmy transportowe. Mogą realizować również przejazdy autobusowe, bo mają PKS i linie dowozowe. Będziemy więc chcieli, żeby oni tak naprawdę odbudowali PKS w ramach regionów. To ma być kompatybilny schemat.

Odpowiem jeszcze panom ze strony społecznej. Do Łomży w czerwcu tego roku mają przyjechać pierwsze pociągi.

Członek zarządu PIR Zdzisław Łuba:

Ale dalej, dalej.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Na razie niech przyjadą do Łomży. Za poprzedników nie dojechały, wie pan. Zaczniemy od pierwszego kroku. Nie mówię, że nie będzie inwestycji kolejowych, dlatego że mamy duże środki na inwestycje kolejowe, budujemy dużo nowych linii, choćby na południu: Podłęże – Piekietko. Modernizujemy linię, więc co do inwestycji, wszystko przed nami.

Kolej wąskotorowa...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Panie pośle, ale do Mielca kolej regionalna wróciła w 2021 r., a nie w 2024 r., więc proszę trzymać się faktów, a Intercity nie jeździ. Mamy teraz zastępczą komunikację autobusową.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani posłanko, bardzo proszę, żeby pani nie przeszkadzała panu ministrowi.

Posel Fryderyk Sylwester Kapinos (PiS):

Trzeba prostować. Pani poseł ma tutaj rację, bo w r. 2021... Przepraszam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, żeby panowie nie zabierali głosu.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Znowu mnie państwo nie słyszeliście. Powiedziałem o połączeniach dalekobieżnych.

Posel Fryderyk Sylwester Kapinos (PiS):

Tak, tylko że kiedy została zlikwidowana kolej do Mielca? W 2012 r. PSL i Platforma Obywatelska zlikwidowały kolej L25 do Mielca.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Panie pośle, powiedziałem jedno zdanie, które wzbudziło jakieś niesamowite emocje. Powiedziałem prawdę.

Posel Fryderyk Sylwester Kapinos (PiS):

Ja też.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Czy powiedziałem nieprawdę? Kolej dalekobieżna do Mielca dojechała 15 grudnia 2024 r. Proszę poczytać relacje mieszkańców, pasażerów, którzy tłumnie stali na peronach, bo mieli satysfakcję z tego tytułu. Wielokrotnie to czytałem. Mieszkam niedaleko, więc też słyszałem wiele...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

A czy powie pan minister, kiedy pociąg dalekobieżny będzie jeździł?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Nie, pani poseł, trochę kultury.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Nie, proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani poseł, bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, trochę kultury osobistej. Ja pani nie przeszkadzałem. Proszę mi dać dokończyć wypowiedź. Zachowuje się pani niekulturalnie.

Odpowiadając panu z kolei wąskotorowej, w ramach tego programu modernizacyjnego na pewno jest możliwość rozmów na temat rewitalizacji również tego typu komunikacji. Myślę, że byłoby najlepiej, gdyby spotkał się pan z panem ministrem Malepszakiem, który ma tutaj pewne plany i analizy i odpowie już bezpośrednio na te potrzeby.

Co do wypowiedzi pana z Dolnego Śląska, właśnie ten nowy projekt... Już pana nie ma, chyba wyszedł. Ten projekt ustawy będzie sprzyjał koordynacji rozkładu jazdy. Również szkoły i inne podmioty będą mogły zgłaszać do marszałka tego typu potrzeby. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, teraz pan minister Adam Nowak.

Podsekretarz stanu w MRiRW Adam Nowak:

Bardzo dziękuję panom przewodniczącym.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, postaram się krótko oddać główne intencje, cel, sens i całą istotę działań Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. W całokształcie działań w „Strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa”, ale też w innych działaniach, które prowadzimy w resorcie rolnictwa, jako priorytet wskazujemy zrównoważony rozwój kraju. Jako resort jesteśmy odpowiedzialni za dział: rozwój obszarów wiejskich, na co zwróciłem uwagę we wstępie. Nie ma mowy o rozwoju obszarów wiejskich – a mamy kryzys i wyzwania związane z depopulacją obszarów wiejskich, z potrzebą rozwoju społeczno-gospodarczego z uwzględnieniem obszarów wiejskich – bez odpowiednich warunków infrastrukturalnych i przeciwdziałania kwestiom wykluczenia komunikacyjnego, które może mieć różne przejawy.

Z jednej strony zwracamy na to uwagę i stąd ta analiza i wyliczenia przygotowane wspólnie z komisją ds. rozwoju obszarów wiejskich Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, jeśli chodzi o załatanie luki inwestycyjnej w infrastrukturze drogowej, która w głównej mierze, jak jest to wskazywane, dotyczy dróg gminnych, powiatowych, choć tutaj często kwestia dróg powiatowych jest dużo istotniejsza z uwagi na ich mnogość w porównaniu do możliwości finansowych samorządów powiatowych. Wiemy, że w większości samorządów zwyczajem jest udział w tego typu inwestycjach samorządów gminnych. Bez wsparcia samorządów gminnych te drogi często nie są modernizowane. Może nie jest to zasada, zwyczaj, ale jest to powszechna praktyka na terenie naszego kraju.

Drugim obszarem jest zapewnienie przeciwdziałania temu wykluczeniu komunikacyjnemu, jeśli chodzi o dostęp do komunikacji, do transportu zbiorowego. W głównej mierze dotyczy to dwóch, powiedzmy, trzech grup społecznych: młodzieży, osób z niepełnosprawnościami oraz seniorów, czyli tych grup, których udział na obszarach wiejskich jest powyżej przeciętnej, jeśli chodzi o kraj.

Dziękuję panu posłowi Kapinosowi za pytanie dotyczące mojego obszaru działania, czyli szkół rolniczych. W wielu szkołach poprzez zakup autobusów i busów prowadzimy taki indywidualny dojazd. Jeśli chodzi akurat o szkołę w Rzemieniu, tam jest też kwestia potrzeby w zakresie odpowiedniej liczby miejsc w internatach, ale dodatkowe miejsca w internatach problemu wykluczenia komunikacyjnego nie rozwiążą, jedynie ułatwią młodzieży kwestię dojazdu – z tej potrzeby codziennego dojazdu na dojazd, powiedzmy, jednokrotny czy dwukrotny, jak popatrzymy w tę i w drugą stronę, w ciągu tygodnia.

Jeśli mówimy o tych działaniach, to dziękuję Wysokiej Komisji za podjęcie tematu, bo jesteśmy w odpowiednim momencie, aby tę dyskusję podejmować. Jest potrzeba wskazania i uwzględnienia w „Planie partnerstwa krajowego i regionalnego” priorytetów i wyzwań obszarów wiejskich, terenów defaworyzowanych, gdzie te potrzeby są na nieporównywalnie większym poziomie, i ustalenia dedykowanych linii finansowych, które zaspokoiłyby tę potrzebę.

Po dotychczas realizowanych zadaniach i inwestycjach – chociażby w ramach Krajowego Planu Odbudowy, w ramach działań E.1.1.2, za które odpowiadał minister infrastruktury – gminy wiejskie lub miejsko-wiejskie złożyły 56 wniosków. Jeśli popatrzymy na wsparcie zakupu zeroemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru z niezbędną infrastrukturą, podpisano 22 umowy na kwotę 206 mln zł. Pozytywnie odnotowujemy i odbieramy działania realizowane przez samorządy województw w ramach środków własnych, w ramach wspierania zakupu autobusów – głównie autobusów szkolnych – przez poszczególne samorządy, gminy wiejskie, miejsko-wiejskie. To jest kierunek, który warto poszerzać. Być może to jest właśnie klucz do tego, abyśmy w „Planie partnerstwa krajowego i regionalnego” w sposób szczególnie uwzględnili te priorytety obszarów wiejskich.

Dodam jeszcze jedną istotną kwestię. Sugeruję, abyśmy przy tych wyliczeniach, przy dyskusjach korzystali z danych opracowanych przez Związek Gmin Wiejskich RP, przez korporacje samorządowe, gdzie te potrzeby zostały wskazane, bo bez dobrej współpracy administracji rządowej, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi czy innych resortów z jednostkami samorządowymi, które jednak pełnią tutaj kluczową rolę, nie stawimy tym wyzwaniom czoła. Patrząc na sytuację jednostek samorządu terytorialnego i z punktu widzenia ich dochodów własnych, tego, co miało miejsce w poprzednich latach – niezależnie od środków, które otrzymywały z budżetu państwa – czy patrząc na dziś w kontekście wyzwań, które mają, nie możemy tego typu wyzwań rozwojowych, cywilizacyjnych, związanych z rozwojem i dostępem do podstawowych usług spychać tylko na jednostki samorządu terytorialnego.

Dziękuję za odpowiedź, której udzielił pan minister Bukowiec, natomiast jako MRiRW cały czas konsekwentnie będziemy dążyli od tego, aby zrównoważony rozwój, dostęp do usług publicznych, również usług transportowych na obszarach wiejskich z uwagi na mniejszą gęstość zaludnienia, wiązał się z większym – nieporównywalnie większym, jeśli popatrzymy na poszczególne osoby korzystające z tego systemu – wsparciem finansowym. Dodam to raz jeszcze, po raz trzeci: obecny moment przygotowania nowej perspektywy finansowej jest tym momentem, w którym możemy w tej średniookresowej polityce rządu to wskazać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo.
Zamykam dyskusję.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Proszę jeszcze o odpowiedź na moje pytanie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Na tym wyczerpaliśmy...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Proszę o odpowiedź na moje pytanie, jeżeli chodzi o podział tych środków na podstawie ustawy z 2024 r.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo prosiłbym nie przeszkadzać. Zamknąłem dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie było odpowiedzi na pytanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Posel Fryderyk Sylwester Kapinos (PiS):

To znaczy: niewygodnych pytań nie można zadawać.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.