



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.5.2024
Warszawa, 19 kwietnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 805 z dnia 30 stycznia br. Posłanki na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak poniżej przedstawiam stanowisko.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że w 2019 r. pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu został powołany przez Pana Mateusza Morawieckiego – ówczesnego Prezesa Rady Ministrów. Należy zatem podkreślić, że poniższa informacja jest jedynie podsumowaniem działań, jakie zostały zrealizowane w okresie pełnienia przez Pana Andrzeja Bittela funkcji zarówno Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, jak i Pełnomocnika rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu realizowane było na dwóch głównych płaszczyznach: transportu kolejowego i drogowego (autobusowego). Ministerstwo Infrastruktury, realizując cele i działania ujęte w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” dąży do wszechstronnego rozwoju transportu, zarówno w przewozach osób jak i towarów, działając na rzecz poprawy standardu i dostępności przewozów kolejowych, realizując wspólnie z zarządcami infrastruktury programy strategiczne, które wpływają pozytywnie na atrakcyjność transportu poprzez m.in. poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej.

Poniżej przedstawiam odpowiedzi na zadane pytania:

1. Jakie konkretne działania zostały podjęte przez pełnomocnika rządu ds. wykluczenia komunikacyjnego w celu zmniejszenia problemu wykluczenia transportowego w Polsce w latach 2019–2023?

W Ministerstwie Infrastruktury w latach 2019-2023 prowadzono działania przede wszystkim w ramach programów wieloletnich związanych z realizacją inwestycji kolejowych, umożliwiających rozwój infrastruktury kolejowej na terenie kraju. Działania te nakierowane były również na regiony, które utraciły dostęp do transportu kolejowego. Inwestycje w tym zakresie prowadzone były i są w ramach następujących programów rządowych:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) (KPK);

- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku (Program Kolej +) ;
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 (Program Przystankowy).

KPK jest programem który funkcjonuje od roku 2015 a inwestycje w nim zawarte były przygotowywane od roku 2013. W okresie działalności pełnomocnika dokonano 11 aktualizacji KPK (w tym przy okazji Sprawozdania za rok 2019, 2020, 2021 i 2022) umożliwiających zapewnienie finansowania dla inwestycji objętych Programem oraz ich realizację. Wprowadzone zmiany pozwoliły na zwiększanie wartości całego Programu oraz przeznaczanie dodatkowych środków na realizację projektów..

Program Kolej + został przyjęty uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. i stanowi uzupełnienie aktualnie prowadzonych działań związanych z realizacją inwestycji kolejowych na szczeblu krajowym, a także wpływa na zachowanie spójności połączeń międzyregionalnych. Głównym celem Programu Kolej + jest uzyskanie, usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi, co przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego. Program Kolej + obejmuje 35 projektów liniowych (w tym 3 projekty dokumentacyjne).

Należy zauważyć, że uchwalony w 2019 roku Program Kolej+ jest nadal na bardzo wczesnym etapie realizacji, a ponadto wymaga przeglądu projektów w nim ujętych pod kątem racjonalności wydatków środków publicznych. Program był bowiem niedostatecznie przygotowany jeżeli chodzi o analizy ekonomiczno-finansowe i wiele projektów budzi wątpliwości co do ich zasadności.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega duży wzrost kosztów części inwestycji względem Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego. Przykładowo można wskazać, że obecnie koszty dla linii Konin – Turek są szacowane na poziomie ponad 1,1 mld, czyli 70% więcej niż we Wstępnym Studium Planistyczno-Prognostycznym, co budzi niepokój lokalnych samorządów, które mają określony 15% udział w kosztach inwestycji. Dla połączenia Konin – Turek alternatywą będzie mogło być np. uruchomienie z dużą częstotliwością komunikacji autobusowej, która pojedzie tylko 10-15 minut dłużej.

Program Przystankowy został przyjęty uchwałą nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. Program obejmuje obszar całej Polski i przewiduje budowę nowych przystanków kolejowych, odbudowę nieistniejących oraz wydłużenie peronów tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Aktualnie Program obejmuje 207 lokalizacji na liście podstawowej.

Należy przy tym zauważyć, że zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, długość peronów powinna odpowiadać długości zatrzymujących się przy nich pociągów pasażerskich. W przypadku linii lokalnych i regionalnych, gdzie ruch pasażerski obsługiwany jest przez szynobusy, nie ma uzasadnienia budowa długich peronów – a takie przypadki zostały zidentyfikowane w ramach zadań ujętych w Programie Przystankowym.

Skutkuje to nieracjonalnym wydawaniem środków publicznych i tworzy infrastrukturę, która nie będzie efektywnie wykorzystana.

Realizowany był również Program Inwestycji Dworcowych 2016 – 2023 oraz 2024-2030 (dalej jako: PID). Do chwili obecnej zmodernizowanych lub wybudowanych od nowa zostało 118 dworców kolejowych. Wykonane inwestycje zwiększyły dostępność kolejowej infrastruktury pasażerskiej. Prowadzone inwestycje każdorazowo zostają dostosowane do wytycznych TSI PRM m.in. przez likwidację barier architektonicznych czy montowanie ścieżek prowadzących i map dotykowych. Następuje poprawa dostępności kolei i związanej z nią infrastruktury towarzyszącej w postaci pobliskich parkingów oraz zbudowanych dźwigów osobowych (wind), pochylni i podjazdów pośrednio przyczyniły się do zwiększenia zainteresowania podróżowania koleją osób o ograniczonej możliwości poruszania się na skutek jakiegokolwiek niepełnosprawności.

Działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu były realizowane również przez PKP Intercity S.A. Polegały one m.in. na inwestycjach zakupowo-modernizacyjnych pojazdów kolejowych do przewozów pasażerskich. Odnowione pojazdy zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i aprobatami technicznymi przyczyniają się do poprawy i ułatwionego bezpiecznego przemieszczania się osób).

2. Co za swoje sukcesy uznaje pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w latach 2019–2023 r.?

W wyniku inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego, dostęp do kolei pasażerskiej uzyskały m.in. następujące miejscowości:

- Górzycza Reska (lk 402) woj. zachodniopomorskie, (2019 r., przed 04.06.2019)
- Milicz (lk 281) woj. dolnośląskie, (2019 r., przed 04.06.2019)
- Bogdanowo, Złotkowo (lk 354) woj. wielkopolskie, (2019 r.)
- Grabniak (lk 7) woj. mazowieckie, (2019 r.)
- Chróstnik, Gorzelin, Koźlice, Lubin, Raszkówka, Rynarcice, Rzeszotary (lk 289) woj. dolnośląskie, (2019 r.)
- Mielec (lk 25) woj. podkarpackie, (2020 r.)
- Parzniew (lk 447) woj. mazowieckie, (2020 r.)
- Orzechowicze, Rajsk, Hryniewiczze (lk 32) woj. podlaskie, (2021 r.)
- Mikłasze, Orlanka, Morze, Stare Berezowo, Chytra (lk 52) woj. podlaskie, (2021 r.)
- Goszczowice (lk 287) woj. opolskie, (2021 r.)
- Laski, Tarło (p.o. Berejów) (lk 30), woj. lubelskie, (2021 r.)
- Końskie, Stąporków, Bliżyn, Skarżysko Milica (lk 25) woj. świętokrzyskie, (2021 r.)
- Nadolice Wielkie, Dobrzykowice Wrocławskie, Wrocław Kowale, Wrocław Swojczyce, Wrocław Wojnów (lk 292) woj. dolnośląskie, (2021 r.)
- Sobótka, Kobierzyce, Wierzbice Wrocławskie (lk 285) woj. dolnośląskie, (2022 r.)
- Skoczów Bładnice, Goleszów, Goleszów Górny, Bażanowice, Cieszyn Uniwersytet, Cieszyn (lk 190) woj. śląskie, (2022 r.)

- Chorzele, Nowa Wieś Kościelna, Zabiele Wielkie, Parciaki, Olszewka, Raszujka, Jastrząbka, Grabowo (lk 35) woj. mazowieckie, (2023 r.)
- Zegrze Południowe (lk 28) woj. mazowieckie, (2023 r.)
- Jugowice, Zagórze Śląskie, Lubachów, Bystrzyca Górna, Burkatów (lk 266) woj. dolnośląskie, (2023 r.)
- Siewierz (lk 182) woj. śląskie, (2023 r.)

Uchwałą nr 150/2023 Rady Ministrów z dnia 3 października 2023 roku budżet Programu Kolej +wzrósł z 6,6 mld zł do 13,2 mld zł, gdzie 85% tej kwoty, czyli ponad 11,2 mld zł, pochodzi z budżetu państwa, pozostałe środki stanowią wkład poszczególnych samorządów. W wyniku dokonanej przez PKP PLK S.A. oceny złożonych przez samorządy wniosków, utworzono listę podstawową projektów przeznaczonych do wsparcia w ramach Programu oraz listę rezerwową.

Program Przystankowy zakłada również sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych, co również ma wpływ na możliwość większego skorzystania z komunikacji kolejowej. Od momentu ustanowienia Programu Przystankowego, w ramach corocznych Sprawozdań z realizacji, został on dwukrotnie zaktualizowany, m.in. w zakresie:

- planu finansowania przez PKP PLK S.A. zadań przewidzianych do realizacji w Programie w latach 2021-2025;
- listy zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu.
- alokacji środków na realizację Programu pomiędzy zadania związane z infrastrukturą przystankową a zadaniami związanymi z zapewnieniem dostępności miejsc parkingowych dla podróżnych;
- zwiększenia środków na realizację Programu do kwoty 1 041,80 mln zł.

Projekty dofinansowane w ramach Programu Kolej + oraz Programu Przystankowego stanowią uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

Należy podkreślić, że 31 grudnia 2020 roku między PKP IC i MI zawarto nową umowę ramową zabezpieczającą finansowanie dalekobieżnego transportu kolejowego do roku 2030, w której szczegółowo określono kierunek rozwoju oferty przewozowej, który jest zbieżny z postanowieniami „Planu transportowego” ministra. Jednocześnie, w celu walki z wykluczeniem transportowym, pod patronatem MI w roku 2018 wprowadzono ofertę Wspólny Bilet (dalej „WB”), która umożliwia zakup jednego biletu na całą podróż – bez względu na kategorię pociągu i przewoźnika uruchamiającego pociąg. Warunkiem skorzystania z oferty jest przejazd pociągami co najmniej dwóch różnych przewoźników. Oferta dotyczy nie tylko przejazdów pociągami przewoźników z Grupy PKP, lecz także pozostałych przewoźników, którzy odpowiadają za obsługę połączeń regionalnych i aglomeracyjnych. W pierwszym okresie funkcjonowania oferta była dostępna wyłącznie w kasach uczestniczących w ofercie przewoźników. Następnie zakup WB z odcinkami wybranych przewoźników został udostępniony w internetowym systemie sprzedaży Bilkom.

W praktyce WB okazał się wspólnym „blankietem”, który nie kreuje nowej oferty przewozowej jest praktycznie zsumowaniem kosztów biletu kilku przewoźników przy zastosowaniu taryfy degresywnej. Sprzedaż biletów tym kanałem dystrybucji stanowi 0,17% ogólnej sumy sprzedanych biletów. Trudno więc uznać wspólny bilet za sukces.

W zakresie przewozów autobusowych z inicjatywy resortu infrastruktury została uchwalona *ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 z późn. zm.)*, zwana dalej „ustawą o Funduszu”, której przepisy weszły w życie z dniem 18 lipca 2019 r. Ustawę o Funduszu należy uznać za istotne rozwiązanie, które zasadniczo zmieniło sytuację na rynku pozamiejskich przewozów autobusowych. Fundusz jest pierwszym na tak dużą skalę narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o Funduszu przewiduje wsparcie ze środków budżetowych dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych oraz odtworzeniu połączeń, które zostały zlikwidowane (z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej). Wsparcie jest przekazywane za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji publicznej. W ramach Funduszu organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania przewidziane w ramach ustawy o Funduszu dają jednostkom samorządu terytorialnego jako organizatorom publicznego transportu zbiorowego realne możliwości uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia dobrze zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu. Fundusz działa w oparciu o plany wieloletnie a jego funkcjonowanie jest na bieżąco monitorowane przez resort infrastruktury, co pozwalało na podejmowanie działań adekwatnych do zaistniałej sytuacji, aby wspierać organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W związku z tym ustawa o Funduszu została kilkakrotnie znowelizowana następującymi ustawami:

- 1) *ustawą z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań ostonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS – COV – 2 (Dz. U. poz. 875, z późn. zm.)*.

W związku z wybuchem pandemii COVID-19, w celu wsparcia organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego z inicjatywy resortu infrastruktury ww. ustawą zwiększono kwotę dopłaty do 1 wozokilometra z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł, od dnia 1 kwietnia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. Następnie kwota dopłaty z Funduszu została utrzymana w zwiększonej wysokości także do końca grudnia 2021 r. Należy wskazać, że pierwotnie uchwalone przepisy ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowiły, że do dnia 31 grudnia 2021 r. kwota dopłaty z Funduszu do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze

użyteczności publicznej ustalona zostaje w kwocie nie wyżej niż 1 zł, po tym terminie kwota dopłaty miała wynosić 0,80 zł do 1 wozokilometra takiego przewozu.

- 2) *ustawą z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2165).*

W celu wzmocnienia organizatorów uruchamiających przewozy o charakterze użyteczności publicznej, utrzymano zwiększoną stawkę dopłaty do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł również w 2022 r.

- 3) *ustawą z dnia 24 lutego 2022 r. o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 640).*

Przepisy tej ustawy wprowadziły m.in. możliwość przenoszenia środków Funduszu przyznanych i niewykorzystanych przez województwa do tych województw, w którym limit środków w danym roku okazał się niewystarczający na objęcie dopłatą wszystkich złożonych wniosków. Jej przepisy weszły w życie z dniem 19 marca 2022 r. Ustawa ta była odpowiedzią na sytuację jaka wystąpiła w 2022 r. w czterech województwach: mazowieckim, śląskim, podkarpackim oraz pomorskim, gdzie limit środków przyznanych na ten rok okazał się w tych województwach niewystarczający do objęcia dopłatą wszystkich złożonych w naborze wniosków. Nowelizacja przepisów ustawy o Funduszu utrzymała również zwiększoną kwotę dopłaty do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej w wysokości nie wyższej niż 3,00 zł, do dnia 31 grudnia 2023 r.

- 4) *ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1720).*

Przepisy ustawy weszły w życie z dniem 28 września 2023 r. W ramach nowelizacji ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wprowadzono następujące rozwiązania:

- bezterminowe utrzymanie obowiązującej obecnie kwoty dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu,
- stworzenie możliwości zawierania przez wojewodę z organizatorami publicznego transportu zbiorowego oprócz rocznych umów o dopłatę także wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (maksymalnie na okres 10 lat),
- zwiększenie planowanych przychodów Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z kwoty 800 mln zł do kwoty 1 mld zł poprzez zwiększenie wydatków z budżetu państwa na Fundusz z kwoty 200 mln zł do kwoty 400 mln zł;
- utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących

zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (od 2025 r.).

Należy również wskazać, że dzięki *ustawie z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*, wprowadzono następujące rozwiązania w zakresie *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778)*:

- w odniesieniu do przewoźników autobusowych utrzymanie dotychczasowych, działających od lat, zasad funkcjonowania rynku przewozów osób. Rozwiązanie to przewiduje utrzymanie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym;
- zapewnienie pasażerom możliwości zakupu biletu z ulgą ustawową w przewozach komercyjnych oraz przewozach o charakterze użyteczności publicznej, co pozwoli na zakup biletów z uwzględnieniem ulg ustawowych;
- wprowadzenie możliwości ustanowienia na obszarze danego województwa zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego obowiązującego w jego granicach. Uczestnictwo w takim systemie jest dobrowolne. Jest to nowe rozwiązanie, które ułatwi współpracę organizatorów publicznego transportu zbiorowego i zapewni lepszą ofertę przewozową dla pasażerów.

W kwestii wykluczenia należy również wskazać informację na temat zniesionego urzędu Pełnomocnika Rządu ds. Równego Traktowania z lat 2019-2023, którego dokumentacja wskazuje, że uchwała nr 113 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2022 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Działań na rzecz Równego Traktowania na lata 2022-2030 (M.P. poz. 640) przewiduje w Priorytecie V „Dostęp do dóbr i usług”, działaniu A „Poprawa dostępności usług publicznych” dwa zadania o charakterze ciągłym, z perspektywą realizacji w latach 2022-2030:

- nr 11, polegające na realizacji Programu Inwestycji Dworcowych przez PKP S.A. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego oraz zarządcami infrastruktury, w celu systematycznego dostosowywania dworców kolejowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz
- nr 12, polegające na poprawie dostępności publicznego transportu zbiorowego przez dostosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej - do realizacji przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Ministerstwo Infrastruktury we współpracy ze wszystkimi urzędami wojewódzkimi.

Ponadto, Pełnomocnik konsultował szereg dokumentów wynikających z litery e Preambuły do Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z 13 grudnia 2006 r., zgodnie z którą „niepełnosprawność jest pojęciem ewoluującym i że niepełnosprawność wynika z interakcji między osobami z dysfunkcjami a barierami wynikającymi z postaw ludzkich i środowiskowymi, które utrudniają tym osobom pełny i skuteczny udział w życiu społeczeństwa, na zasadzie równości z innymi osobami”, w szczególności rządowy program Dostępność Plus na lata 2018-2025, którego celem jest poprawa dostępności

przestrzeni publicznej, w tym architektury, transportu, produktów i usług na szeroką skalę. Ma on służyć podniesieniu jakości i zapewnieniu niezależności życia dla osób o szczególnych potrzebach, w tym osób starszych i osób z trwałymi lub czasowymi trudnościami w zakresie mobilności lub percepcji. Program skupia się na ośmiu głównych obszarach wsparcia: architekturze, transporcie, edukacji, służbie zdrowia, cyfryzacji, usługach, konkurencyjności oraz koordynacji. Realizując założenia programu w zakresie fizycznego dostosowanie przestrzeni publicznej do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami uchwalono *ustawę z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. z 2022 r., poz. 2240)*, która na poszczególnych etapach konsultowana była przez Pełnomocnika Rządu ds. Równego Traktowania.

Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców obszarów peryferyjnych, osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, otyłych oraz gorzej sytuowanych stanowi barierę rozwojową i niekorzystnie wpływa na perspektywy zawodowe, edukacyjne, kulturalne i zdrowotne osób narażonych na tego rodzaju dyskryminację. Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, w której usytuowany był urząd Pełnomocnika Rządu ds. Równego Traktowania, zapewniło dostępność cyfrową programów socjalnych, takich jak m.in. Rodzina 500+, Maluch+, Polski Bon Turystyczny w szczególności umożliwiając złożenie wniosku o przyznanie świadczenia za pośrednictwem profilu zaufanego lub bankowości internetowej. Pozwoliło to milionom mieszkańców wsi oraz osób o ograniczonej mobilności na załatwianie spraw urzędowych bez potrzeby odwiedzania miejscowości będącej siedzibą gminy oraz dostarczyło środków finansowych umożliwiających choćby dzieciom udział w zajęciach pozalekcyjnych poza miejscem zamieszkania. Działania te, w połączeniu z realizowanymi w innych resortach inicjatywami, np. e-recept dla pacjentów oraz zdalnego nauczania w czasie pandemii koronawirusa, przyczyniły się do aktywizacji obywateli i zwiększenia ich mobilności.

3. Co za swoje porażki uznaje pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w latach 2019–2023 r.?

Podsumowując działania byłego pełnomocnika rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu należy zauważyć, że w latach 2019-2023 zostały ustanowione wieloletnie programy rządowe, mające na celu poprawienie możliwości komunikacyjnych w obszarze kolei.

W mojej ocenie środki skierowane na realizację tych programów w pewnych przypadkach można było efektywniej zagospodarować. Procesy inwestycyjne często toczyły się zbyt wolno, a na etapach studiów wykonalności i projektów pojawiały się rozwiązania techniczne nieadekwatne do oczekiwanych efektów. Parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury nie zawsze spełniały oczekiwania przewoźników i pasażerów. Poprawiając i modernizując infrastrukturę PKP PLK S.A. powinna:

- dużo bardziej dbać o sprawność prowadzonych robót budowlanych – tak aby minimalizować okres zamknięć oraz
- lepiej przygotowywać inwestycje poprzez:

- dokładniejsze dostosowanie ich wymiarów do rzeczywistych potrzeb,
- lepsze rozpoznanie stanu faktycznego, np. w zakresie infrastruktury obcej na placu budowy

tak, aby w rezultacie pożądane parametry techniczno-eksploatacyjne na poszczególnych liniach kolejowych zostały w sposób osiągnięte optymalny w zakładanym terminie, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

Oczekuję, aby decyzje były podejmowane w sposób profesjonalny, a walka z wykluczeniem transportowym powinna polegać na dostosowywaniu środków transportu do potoków pasażerskich, a nie budowaniu kolei za wszelką cenę.

Projekty znajdujące się w wieloletnich programach kolejowych będą sukcesywnie poddawane analizie, pod kątem racjonalnego wydatkowania środków, poprzez pryzmat m.in. kształtowania się potoków podróży, deklaracji organizatorów przewozów, potrzeb przewozowych oraz funkcjonalności komunikacyjnych dla mieszkańców.

Niezależnie od powyższego, sprawne funkcjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich wymaga przeprowadzenia szczegółowej dyskusji ministra właściwego do spraw transportu z wojewódzkimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego odnośnie do podziału odpowiedzialności za obsługę poszczególnych punktów zatrzymań (stacji i przystanków osobowych) przez pociągi uruchamiane na zlecenie poszczególnych organizatorów.

4. Jakie plany i kierunki działań przewiduje pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania?

Nie podjęto decyzji odnośnie do przyszłości funkcji pełnomocnika i stosowania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2019 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (Dz.U. poz. 1037). Niezależnie od powyższego walka z wykluczeniem komunikacyjnym i ogólnie pojęty rozwój publicznego transportu zbiorowego są priorytetowymi działaniami podejmowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury. Rozbudowa i modernizacja linii kolejowych, podnoszenie prędkości, czyli inwestycje w infrastrukturę kolejową – wszystkie te działania zwiększają konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego, powiększają wachlarz dostępnych możliwości i oferowanych usług.

Modernizacja infrastruktury kolejowej wymaga właściwej realizacji planów inwestycyjnych w okresie długoterminowym, co jest kluczowe dla osiągnięcia sukcesu związanego ze zwiększeniem udziału kolei w rynku transportowym.

Obecny rząd będzie realizował prace modernizacyjne i budowę nowych połączeń kolejowych oraz pozostałej infrastruktury kolejowej, dla których analizy ruchu oraz kosztów i korzyści przemawiają za tym.

Zwiększenie roli transportu kolejowego w dojazdach z okolicznych miejscowości do centrum danej aglomeracji czy wykorzystanie transportu kolejowego do podróży wewnątrz aglomeracji pozwoli na stworzenie zintegrowanego, skutecznego transportu,

łączącego przewozy regionalne i aglomeracyjne w spójną całość, przyczyniając się w ten sposób do zmniejszenia liczby samochodów w miastach, co poprawia jakość życia mieszkańców oraz zmniejsza negatywne skutki wpływu transportu kołowego na środowisko naturalne.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/