



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DST-3.054.3.2024
Warszawa, 08 lipca 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3046 z 10 czerwca 2024 r. w sprawie zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, wystosowaną przez Pana Posła Daniela Milewskiego, przedstawiam następujące stanowisko.

- 1. Jakie konkretne działania podejmuje rząd w celu zwiększenia dostępności transportowej w różnych regionach kraju, szczególnie w obszarach słabiej rozwiniętych lub o utrudnionym dostępie do środków transportu publicznego?*

Podstawowym dokumentem strategicznym określającym politykę transportową w Polsce jest *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* (dalej SZRT), która w sektorze transportowym zakłada m.in. równomierne nasycenie infrastrukturą transportową Polski oraz dążenie do wyrównania dysproporcji. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

W celu realizacji zapisów strategii zaprogramowano 6 kierunków interwencji realizowanych za pomocą działań i projektów strategicznych. Wiele z nich związanych jest z realizowaniem inwestycji i prac modernizacyjnych, które spowodują zwiększenie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i subregionalnych na obszarach o najniższej dostępności i najbardziej oddalonych od tych ośrodków.

Wśród tych działań można wskazać m.in. polegające na poprawie standardu i dostępności przewozów kolejowych, a także poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków, na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów Polski. Realizowane są także działania inwestycyjne w drogi krajowe oraz wsparcie dla dróg samorządowych. Uruchomiono także finansowanie przewozów autobusowych.

- 2. Czy istnieją programy inwestycyjne lub modernizacyjne mające na celu poprawę infrastruktury transportowej, takie jak drogi, koleje czy porty, w celu zwiększenia efektywności i dostępności usług transportowych?*

Ministerstwo Infrastruktury realizując założenia polityki transportowej państwa, zawarte w SZRT, przygotowuje i nadzoruje wykonanie wielu programów wieloletnich skupionych na budowie lub modernizacji infrastruktury drogowej, kolejowej i portowej.

W ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* (RPBDK), który określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych, realizowane są inwestycje w ciągu dróg krajowych, dróg ekspresowych oraz autostrad

o łącznej długości ponad 6,1 tys. km. Jest to największy program drogowy w historii Polski. RPBDK pozwoli na zbudowanie podstawowej sieci szkieletowej, co pozwoli na zapewnienie sprawnego i bezpiecznego transportu drogowego w skali kraju. Przebieg autostrad i dróg ekspresowych zapewnia podstawowe połączenia między największymi ośrodkami miejskimi w Polsce, natomiast węzły stanowiące elementy dostępne do sieci znajdują się również w mniejszych miejscowościach, przez które przebiegają trasy o wysokiej przepustowości. Budowa autostrad i dróg ekspresowych to także nowe inwestycje w pobliżu węzłów, takie jak lekki przemysł czy magazyny. Budując nowe odcinki drogowe poprawiamy dostępność komunikacyjną regionów.

Ponadto w ramach *Programu Budowy 100 Obwodnic* zrealizowane zostaną nowe inwestycje na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, które pozwolą na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości. Obwodnicom będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, ale i także m.in. przystanki komunikacji miejskiej.

Oprócz budowy dróg szybkiego ruchu, w celu zwiększenia dostępności transportowej, realizowane są tzw. działania na istniejącej sieci dróg krajowych. Obejmują one przede wszystkim kompleksową przebudowę/rozbudowę odcinków dróg krajowych oraz punktowe zadania ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa lub przepustowości infrastruktury drogowej. Zadania te są realizowane w ramach *Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku*, zgodnie z którym do 2030 r. na tego typu działania zapewniono pulę środków w wysokości 58,3 mld zł oraz *Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024*. Sieć dróg krajowych, zapewniając połączenia komplementarne do sieci autostrad i dróg ekspresowych, w znaczącym stopniu zwiększa dostępność drogową małych i średnich ośrodków miejskich, zwiększa ich atrakcyjność inwestycyjną oraz zapobiega zjawiskom wykluczenia transportowego.

Mimo, że realizacja zadań na drogach samorządowych leży po stronie zarządców dróg samorządowych (poszczególnych samorządów), to Minister Infrastruktury ma świadomość, że kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej oraz efektywnej infrastruktury drogowej. Rozwój infrastruktury drogowej przyczynia się natomiast do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w całym kraju oraz ułatwia rozwój transportu lokalnego. W gestii Ministra Infrastruktury znajduje się *Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg*, którego celem jest wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Wsparcie dla inwestycji na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich jest przyznawane na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach przeprowadzanych naborów. Celem Funduszu jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej. Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się również do poprawy oraz zwiększenia atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego z niższym dochodem mogą otrzymywać większą wartość dofinansowania (nawet do 80% kosztów zadania), co pomaga w eliminowaniu skutków wykluczenia tych samorządów z możliwości dalszego rozwoju ze względu na ograniczenia budżetowe.

W celu poprawy standardów i dostępności przewozów kolejowych, w tym poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, Ministerstwo Infrastruktury realizuje również programy na kolei: *Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*, *Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku*

(Program Kolej +), *Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, czy też Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku.*

Największym z tych programów, *Krajowy Program Kolejowy*, ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 r. W wyniku inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego, dostęp do kolei pasażerskiej uzyskało wiele miejscowości, w tym Milicz (linia kolejowa nr 281), Sobótka, Kobierzyce, Wierzbice Wrocławskie (Ik 285) – woj. dolnośląskie, Goszczowice (Ik 287) – woj. opolskie, Końskie, Stąporków, Bliżyn (Ik 25) – woj. świętokrzyskie, Chorzele, Nowa Wieś Kościelna, Zabiele Wielkie, Parciaki, Olszewka, Raszujka, Jastrzębka, Grabowo (Ik 35), Zegrze Południowe (Ik 28) – woj. mazowieckie, Skoczów Bładnice, Golezów, Bażanowice, Cieszyn (Ik 190) – woj. śląskie, Mielec (Ik 25) – woj. podkarpackie.

Realizacja przez Ministerstwo Infrastruktury *Programu Kolej +*, którego podstawowym celem jest uzyskanie/usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi, przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia. Przyczyni się to do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego, dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia zapewniające pasażerom przede wszystkim dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Efektem Programu będzie poprawa warunków życia mieszkańców, usprawnienie codziennych podróży oraz możliwość przedstawienia bardziej dostosowanej do potrzeb lokalnej społeczności oferty przewozowej. Tego typu działania w sposób istotny wychodzą naprzeciw oczekiwaniom społeczności lokalnych, które zostały wykluczone komunikacyjnie i istotnie wpłyną na ożywienie tych obszarów pod względem komunikacyjnym jak i gospodarczym. Do końca 2023 r. jednostki samorządu terytorialnego, których projekty uzyskały pozytywną ocenę formalną i zakwalifikowały się Programu Kolej +, podpisały umowy realizacyjne z PKP PLK S.A. Obecnie realizowane są umowy na dokumentację projektową, prowadzone są postępowania przetargowe lub przygotowywana jest dokumentacja przetargowa.

Równolegle w ramach dedykowanego temu celowi programowi realizowane są projekty dotyczące budowy lub modernizacji przystanków kolejowych, a także zadania związane z przekazywaniem miejsc parkingowych dla podróżnych. W całej Polsce zbudowane zostaną nowe przystanki kolejowe, odbudowane te, które od lat nie istnieją oraz wydłużone perony tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Aktualnie realizowane są umowy na roboty budowlane, prowadzone są postępowania przetargowe lub przygotowywana jest dokumentacja przetargowa.

Program Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. Główne korzyści wynikające z programu to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych.

Dodatkowo informuję, że Ministerstwo Infrastruktury zasygnalizowało potrzebę przeanalizowania całej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. w kontekście m.in. efektywności ponoszonych nakładów na inwestycje oraz zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych. Wobec powyższego Spółka podjęła działania dotyczące przeglądu zakresów rzeczowych planowanych do realizacji projektów inwestycyjnych, jak również inwestycji już rozpoczętych.

Działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały w sposób optymalny osiągnięte, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. Mając powyższe na uwadze należy dokładnie przeanalizować zasadność realizacji inwestycji pod tym kątem. Celem jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich.

Kolejnym działaniem realizowanym przez Ministerstwo Infrastruktury jest zachęcenie jednostek samorządu terytorialnego do organizacji połączeń autobusowych. W tym zakresie resort infrastruktury przygotował mechanizm wsparcia finansowego w ramach ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* (dalej Fundusz) (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778).

Środki przewidziane w tej ustawie pomagają zmienić sytuację na rynku pozamiejskich przewozów autobusowych. Jest to pierwszy program skierowany do organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którego celem jest wsparcie w realizacji zadań własnych, w zakresie organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa przewiduje wsparcie ze środków budżetowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych oraz odtworzeniu połączeń, które zostały zlikwidowane, z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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 w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra tych przewozów. Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu dają organizatorom publicznego transportu zbiorowego realne możliwości uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia dobrze organizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.

Należy wskazać, że Fundusz został nakierowany na wsparcie organizatorów uruchamiających przewozy pozamiejskie. Środki z Funduszu są w szczególności dedykowane samorządom organizującym przewozy na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich, gdzie komunikacja autobusowa nie występuje lub występuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych na tych terenach. Zainteresowanie wśród organizatorów publicznego transportu zbiorowego środkami z Funduszu rok do roku wzrasta, co przekłada się na większą dostępność komunikacji autobusowej dla pasażerów, a także pozwala rozwijać sieć połączeń autobusowych w przewozach pozamiejskich, w związku z tym program ten jest kontynuowany.

W zakresie żeglugi morskiej przygotowany został *Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku*, realizacja którego zapewni sprawne funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich, a także przyczyni się do wykorzystania w pełni ich potencjału. Głównym celem programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich, jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Mają one pełnić rolę kluczowych węzłów, globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej i przyczynić się do większego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Program obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Uwzględniono w nim: 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani. Oprócz działań ściśle związanych z inwestycjami w obrębie portów zdefiniowano w nim również potrzeby dotyczące rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

3. *W jaki sposób rząd wspiera rozwój transportu publicznego, aby zapewnić ekologiczne i dostępne alternatywy dla transportu indywidualnego oraz zminimalizować negatywne skutki dla środowiska naturalnego?*

Rozwój transportu publicznego jest jednym z najważniejszych aspektów polityki transportowej państwa. Temat ten został uwzględniony w SZRT w ramach kierunku interwencji 3: *Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności*. W rozwiązaniu problemów związanych z redukcją zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, hałasu i konsumpcją energii wskazano na wzrost różnych form podróży transportem niezmotoryzowanym i niskoemisyjnym, w tym transportu szynowego oraz pojazdów z napędem alternatywnym. W tym celu niezbędny jest jednak rozwój infrastruktury transportowej oraz zaopatrzenie w paliwa alternatywne. Zadania te wykonywane są w ramach programów wieloletnich.

Kolej to jeden z najbardziej ekologicznych środków transportu. Transport kolejowy zarówno pasażerski, jak i towarowy, jest niekwestionowanym liderem w rankingach dotyczących niskiej emisji CO₂ oraz gazów cieplarnianych, przez co ma niewielki wpływ na zmiany klimatyczne. Transport kolejowy swoją pozycję zawdzięcza także wdrażaniu rozwiązań i technologii poprawiających wydajność systemu oraz jakość stosowanych środków transportu.

Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w zakresie kolejnictwa można uzyskać zwiększając liczbę połączeń i częstotliwość kursowania niskoemisyjnych pojazdów szynowych, przeprowadzając elektryfikację linii regionalnych oraz włączając transport kolejowy do obsługi transportu miejskiego (budowa nowych przystanków w aglomeracjach). Realizacja inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego wpływa na rozwój połączeń kolejowych międzyregionalnych, regionalnych oraz aglomeracyjnych, poprawiając m.in. prędkość, bezpieczeństwo, komfort i funkcjonowanie transportu publicznego. Modernizacja obejmuje wymianę torów, remonty mostów i tuneli oraz instalację nowoczesnych systemów sygnalizacyjnych. Budowane są nowe odcinki o parametrach umożliwiających podróż z wysokimi prędkościami, które mają skrócić czas podróży między głównymi miastami.

Dodatkowo rząd inwestuje w zakup nowoczesnych, energooszczędnych pociągów, które emitują mniej zanieczyszczeń i są bardziej przyjazne dla środowiska. Oparcie komunikacji kolejowej o tabor zasilany energią elektryczną jest sposobem na zmniejszenie negatywnego oddziaływania kolei na środowisko, co przy rosnącej świadomości ekologicznej ma istotne znaczenie dla wyboru przez podróżnych środka transportu. Nowe pociągi są wyposażone w udogodnienia zwiększające komfort podróży, takie jak klimatyzacja, dostęp do internetu, ergonomiczne siedzenia oraz udogodnienia dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania. Rząd w tym zakresie skutecznie korzysta z funduszy unijnych na rozwój infrastruktury kolejowej, które są przeznaczone na modernizację linii oraz zakup nowoczesnego taboru.

Dodatkowo budowane i modernizowane są węzły przesiadkowe ułatwiające integrację różnych środków transportu, takich jak kolej, autobusy i tramwaje, co sprzyja korzystaniu z transportu publicznego. Kontynuowane są prace zmierzające do ujednoczenia taryfy przewozowej oraz rozwoju systemów informacji pasażerskiej, dzięki czemu uproszczone zostanie planowanie podróży i korzystanie z transportu publicznego, a także poprawa dostępności cenowej.

Prowadzone są kampanie informacyjne promujące kolej jako ekologiczny i wygodny środek transportu, podkreślając korzyści środowiskowe wynikające z ograniczenia ruchu samochodowego, przy jednoczesnym wspieraniu programów edukacyjnych w szkołach oraz inicjatyw społecznych promujących zrównoważony transport.

Rząd inwestuje w poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych poprzez instalację nowoczesnych systemów sygnalizacyjnych i zabezpieczeń oraz prowadzone są kampanie edukacyjne mające na celu zwiększenie świadomości w zakresie bezpieczeństwa na kolei.

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. Zadaniem ministra jest zatem planowanie, organizowanie i finansowanie dalekobieżnych kolejowych przewozów użyteczności publicznej. W 2020 r. podpisana została wieloletnia Umowa Ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity SA. Na tej podstawie operator zobowiązał się do wykonywania w latach 2021-2030 określonych usług związanych ze świadczeniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Równocześnie w celu wsparcia pozamiejskich przewozów autobusowych został utworzony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Fundusz ten stanowi istotne rozwiązanie, które zasadniczo zmieniło sytuację na rynku pozamiejskich przewozów autobusowych. Jest on pierwszym na tak dużą skalę narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego. Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Fundusz cieszy się dużym zainteresowaniem, a co za tym wzdąta zapotrzebowanie na środki ze strony jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego w komunikacji pozamiejskiej. Według danych przekazanych przez Wojewodów, w 2024 r. dopłatą z Funduszu objęto 7551 linii komunikacyjnych, a łączna wnioskowana kwota dopłaty z Funduszu wynosi blisko 940 mln zł.

Dzięki powyższym działaniom polski rząd stara się zwiększyć atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego, likwidując zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w Polsce, a jednocześnie przyczyniając się do ochrony środowiska i poprawy jakości życia obywateli.

4. *Czy rząd podejmuje działania w celu promowania innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie transportu, takich jak transport autonomiczny, inteligentne systemy zarządzania ruchem czy elektromobilność, w celu poprawy efektywności i bezpieczeństwa transportu?*

Ministerstwo Infrastruktury uczestniczy w gremiach mających na celu wypracowanie rozwiązań upewniających bezpieczne wdrażanie automatyzacji transportu drogowego. W ramach grupy eksperckiej Światowego Forum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego trwają konsultacje dotyczące możliwości przyjęcia nowej konwencji ONZ. MI aktywnie

uczestniczy też w pracach Partnerstwa na rzecz zautomatyzowanej mobilności (CCAM – Connected, Cooperative & Automated Mobility).

W ramach aktualnie prowadzonych działań krajowych w tym obszarze, na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury, w ramach programu Gospostrateg, konsorcjum Instytutu Transportu Samochodowego i Politechniki Warszawskiej, realizuje projekt, którego efektem będzie stworzenie bazy scenariuszy drogowych umożliwiających wirtualne testowanie systemów percepcji pojazdów autonomicznych.

Ponadto opracowany został krajowy profil standardu NeTex, który będzie służył do cyfryzacji danych m.in. z transportu publicznego. W kolejnych latach planujemy budowę Krajowego Punktu Dostępu do tych danych, który ułatwi dystrybucję aktualnych informacji i tworzenie usług transportowych.

Polska kolej wpisuje się doskonale w politykę klimatyczną UE, bowiem większość linii kolejowych w Polsce jest zelektryfikowana. Co więcej polscy producenci taboru należą do liderów wdrażania technologii wodorowych. Budowane są dworce i przystanki, wprowadzane rozwiązania informatyczne integrujące kolei z innymi środkami transportu, podwyższany jest standard świadczonych usług. Podobne udogodnienia wdrażane są dla przedsiębiorców i ruchu towarowego, w coraz większym zakresie rozwijany jest transport intermodalny. W perspektywie czasowej do 2030 roku kolejne inwestycje taborowe będą podnosiły konkurencyjność kolei jako środka transportu pierwszego wyboru, m.in. poprzez dalszą rozbudowę siatki połączeń, modernizację linii i podnoszenie prędkości.

Pośredni wpływ na ograniczenie emisyjności transportu ma również szersze włączenie kolei do obsługi transportu miejskiego, pozwalające zastąpić w pewnym zakresie indywidualny i zbiorowy transport spalinowy. W ramach tych działań budowane są nowe przystanki w aglomeracjach, a także rewitalizowane są linie regionalne w ramach Programu Kolej+.

Jednym z elementów realizacji transformacji energetycznej jest program „Zielona kolej”. Zakłada on zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w strukturze zasilania sektora do 50% w 2025 r. (oznacza to zmniejszenie emisji CO₂ o 2 mln ton) i 85% w 2030 r. (zmniejszenie emisji CO₂ o 8 mln ton), zaś docelowo ma to być 100%. PKP Energetyka (PGE Energetyka Kolejowa) przeprowadziła proces instalacji paneli fotowoltaicznych przy podstacjach trakcyjnych, dzięki czemu 360, czyli ponad 70% podstacji zasilających kolei w energię elektryczną wyposażonych jest w instalacje do ekologicznego pozyskiwania energii.

Rozwój technologii wodorowych to jeden z najbardziej istotnych tematów podejmowanych przez sektor kolejowy w ostatnim czasie. Podkreślić należy, że jednym z celów Polskiej Strategii Wodorowej, wyznaczonych na 2025 r. jest budowa pociągów i lokomotyw zasilanych wodorem. Zakłada ona, że kolej napędzana paliwem wodorowym może stać się atrakcyjna zarówno w przewozach towarowych, jak i w przewozach pasażerskich. W technologii wodorowe mocno angażuje się PKP Energetyka (PGE Energetyka Kolejowa). Planowane jest wdrożenie pionierskiego systemu zasilania kolei w energię opartą o wodór pochodzący z odnawialnych źródeł energii.

Krajowy Program Kolejowy zakłada elektryfikację wybranych linii kolejowych, co w sposób szczególny wpływa na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Elektryfikacja linii kolejowych wdrażana ze względu na zidentyfikowanie potrzeby w zakresie poprawy efektywności sieci (poprawa przepustowości), oddziałuje bezpośrednio na poprawę stanu środowiska. Realizowane jest także przedsięwzięcie związane z cyfryzacją kolei pn. „Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego” poprzez wdrażanie systemu ERTMS obejmującego Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS) i Globalny System

Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R), jak również poprawę jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej udostępnianej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewoźnikom. Prowadzone są równolegle inwestycje, których realizacja przyczyni się do zapewnienia i zwiększenia bezpieczeństwa, np. inwestycje realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe, czy zabudowa nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym. Poprawa parametrów i stanu linii kolejowych, będąca rezultatem prac inwestycyjnych, przekłada się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa w wielu jego aspektach. W szczególności wynika to z modernizacji lub rewitalizacji nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci trakcyjnej, a także modernizacji lub zabudowy nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Dodatkowo w celu wsparcia elektromobilności realizowane są programy wsparcia wymiany taboru autobusowego i trolejbusowego na zeroemisyjny. W ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności KPO realizowana jest Inwestycja E1.2.1 Zeroemisyjny transport publiczny w miastach (tramwaje). Celem inwestycji jest zwiększenie oferty czystego transportu publicznego w miastach. Wsparcie zostanie udzielone w pierwszej kolejności obszarom, w których wprowadzono lub planuje się wprowadzenie stref czystego transportu. Inwestycja polega na zakupie 88 jednostek zeroemisyjnego taboru kolejowego (tramwajów) na potrzeby transportu publicznego w miastach. Tramwaje zostaną dostarczone do 30 czerwca 2026 r. Planowana kwota dofinansowania wynosi 865,76 mln zł. Do 5 lipca br. trwa nabór w ramach przedmiotowej Inwestycji.

Ponadto w ramach KPO realizowana jest Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy). Pierwszy konkurs w ramach przedmiotowej Inwestycji zakończył się 14 czerwca 2024 r. W ramach naboru wpłynęło 86 wniosków na wsparcie zakupu zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego (zasilanego paliwami alternatywnymi – CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania/tankowania, w tym taboru zasilanego olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI) oraz hybrydy HEV/MHEV, hybrydy plug-in (PHEV). Wsparcie przeznaczone zostanie na obsługę nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych oraz wymianę taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii). Kwota środków przeznaczona na wsparcie przedsięwzięć w ramach konkursu wynosi 1,4 mld zł.

W ramach FENIKS 2021–2027 na transport publiczny dofinansowanie przewidziane zostało w ramach Priorytetu III Transport miejski, Działanie FENX.03.01 Transport miejski. Wsparcie przeznaczone będzie na wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Dofinansowanie przeznaczone zostanie na inwestycje infrastrukturalne, w tym: infrastrukturę szynową (tramwajowa, metro), węzły przesiadkowe (w tym parkingi P&R poza centrami miast), miejskie systemy ITS, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej, tabor szynowy (tramwaje, metro), tabor autobusowy i trolejbusowy oraz Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wysokość alokacji wynosi 2 mld euro. 28 czerwca 2024 r. zakończył się nabór dla Działania FENX.03.01 Transport miejski. Kwota środków przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach tego naboru wynosi 7,83 mld zł.

5. *Jakie są główne wyzwania związane z poprawą usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, a także jakie działania podejmuje rząd w celu ich rozwiązania?*

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę rewizji podstaw prawnych z zakresu przepisów dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w taki sposób, aby pozwoliły one efektywniej przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W Ministerstwie Infrastruktury została rozpoczęta analiza możliwości rewizji rozwiązań w powyższym zakresie w oparciu o dialog ze środowiskiem przewoźników drogowych oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za stosowanie ww. przepisów. W resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z organizatorami publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikami. Resort zapoznał się z uwagami i spostrzeżeniami branży publicznego transportu zbiorowego w zakresie przepisów nakierowanych na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, dotyczących zasad wykonywania autobusowego publicznego transportu zbiorowego, a także funkcjonowania Funduszu. Obecnie trwa ocena efektywności aktualnie funkcjonujących rozwiązań dotyczących zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu wraz z możliwością uwzględnienia postulatów zgłoszonych na ww. spotkaniu. Zmiany przepisów przygotowane w wyniku tej rewizji powinny pozytywnie wpłynąć na jakość i dostępność przewozów autobusowych.

Niezależnie od powyższego, prowadzone są działania w zakresie przewozów drogowych towarów. Dotyczą one kontroli przewoźników drogowych z państw trzecich (spoza UE) oraz określenia obowiązków innych niż przewoźnicy uczestników łańcucha dostaw. W pierwszym przypadku przygotowano projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, mający na celu zwiększenie efektywności kontroli podmiotów uczestniczących w przewozach drogowych oraz wzmocnienie egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty uprawnione. W drugim przypadku, poprzez ustawę z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, dokonano zmian w ustawie o transporcie drogowym oraz w ustawie o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (SENT).

Dodatkowo Ministerstwo Infrastruktury, wspólnie ze spółkami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., pracuje nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy (HRJ), który ma na celu wprowadzenie stabilnej siatki połączeń na lata 2030/31-2039/40 (z perspektywą 2049/50). Będzie to nowoczesne narzędzie pozwalające na kompleksowe, systemowe zaplanowanie i realizację rozkładu jazdy pociągów na obszarze całej Polski, stworzonym bezpośrednio pod potrzeby pasażerów. Głównym celem HRJ jest wprowadzenie do rozkładu jazdy stabilności, powtarzalności połączeń, nowych standardów oferty przewozowej, np. minimalnej częstotliwości kursowania pociągów. Zaprojektowanie rozkładów jazdy pociągów w perspektywie dłuższej niż jeden rok przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i przewoźnikom kolejowym. Zaplanowanie cyklicznych odjazdów pociągów z danej stacji umożliwi np. wprowadzenie większej liczby skomunikowań na stacjach węzłowych, na których skorzysta pasażer. Uporządkowanie oferty przewozowej pozwoli przewoźnikom lepiej i dokładniej zaplanować strategię taborową dostosowaną do typów przewozów, potoków pasażerskich oraz obsługiwanych tras.

Poprawa usług zewnętrznych, tj. przewozu towarów, związana jest w dużej mierze z poprawą stanu infrastruktury kolejowej, a także likwidacji wąskich gardeł. Dzięki Programom: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Instrument „Łącząc Europę” oraz Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, wsparcie uzyskują dodatkowo terminale intermodalne, a także rozwój (finansowanie) elementów tzw. ostatniej mili – bocznic kolejowych. Jest to także zgodne z trwającymi

pracami w Komisji Europejskiej nad zmianą Dyrektywy 92/106/EWG z 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi.

W ramach działań związanych z realizacją Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności 20 lutego 2023 r. została przyjęta przez Ministra Infrastruktury Decyzja o priorytetach dla transportu intermodalnego w zakresie usuwania wąskich gardeł określonych w „Analizie stanu infrastruktury kolejowej oraz działań inwestycyjnych zmierzających do poprawy warunków prowadzenia transportu intermodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem występujących wąskich gardeł”. W ramach analizy zostały zidentyfikowane 783 wąskie gardła. Po zweryfikowaniu ich priorytetu wyszczególnionych zostało 110 wąskich gardeł, które powinny zostać zlikwidowane w ciągu kilku najbliższych lat ze środków budżetowych i europejskich.

W Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęły się także prace nad wprowadzeniem rozwiązań, umożliwiających wyszukanie i zakup zintegrowanego biletu łączącego różne rodzaje transportu publicznego. Projekt Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego to zaawansowany i kompleksowy koncept odpowiadający na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską, regionalną i dalekobieźną oraz potrzebą promowania zrównoważonych form transportu w Polsce. Wymaga udoskonalonych systemów sprzedażowych i rozliczeniowych. Zawierać będzie nowe opcje płatności w transporcie publicznym, do których należą odprawa przy użyciu karty debetowej lub kredytowej, a także telefonu komórkowego lub kodu kreskowego. Doświadczenia międzynarodowe wskazują, że płatności powinny zawierać system kart chipowych w transporcie publicznym, taki jak obecnie wdrażany jest w Holandii. Planuje się wprowadzenie rozwiązania, w którym depozyt związany z rozliczeniem biletu czy systemy rabatowe umieszczone są na chipie i walidowane następnie poprzez czytnik. Jednolity bilet umożliwi płynne podróżowanie pociągami, autobusami, tramwajami. System będzie obejmował różne formy biletów, w tym: jednorazowe relacyjne nabywane na daną relację bez względu na przewoźnika i godzinę odjazdu, z możliwością wyboru opcji powrotnej, bilety tzw. abonamentowe relacyjne: miesięczne bez względu na przewoźnika czy też bilety obejmujące wszystkich kolejowych przewoźników regionalnych z opcją komunikacji miejskiej. Docelowo system powinien obejmować cały transport publiczny. Jednym z elementów powyższego projektu będzie stworzenie nowoczesnej wyszukiwarki ofert przewozowych, umożliwiającej korzystanie z różnych rodzajów transportu, w tym także transportu miejskiego, autobusowego regionalnego i dalekobieźnego. Ten nowoczesny system będzie oparty o otwarty interfejs, do którego włączyć się będą mogli wszyscy zainteresowani przewoźnicy. Na obecnym, początkowym etapie, nie określono jeszcze ostatecznej formy tego rozwiązania, a co za tym idzie daty i kosztu jego wprowadzenia.

6. *W jaki sposób rząd promuje interoperacyjność różnych środków transportu oraz integrację różnych systemów transportowych, aby zapewnić płynność przewozu osób i towarów na różnych etapach podróży?*

W Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęły się prace nad wprowadzeniem rozwiązań, umożliwiających wyszukanie i zakup zintegrowanego biletu łączącego różne rodzaje transportu publicznego. Projekt Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego to zaawansowany i kompleksowy koncept odpowiadający na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską, regionalną i dalekobieźną oraz potrzebą promowania zrównoważonych form transportu w Polsce. Docelowo system powinien obejmować cały transport publiczny. Jednym z elementów powyższego projektu będzie stworzenie nowoczesnej wyszukiwarki ofert przewozowych, umożliwiającej korzystanie z różnych rodzajów transportu, w tym także transportu miejskiego, autobusowego regionalnego i dalekobieźnego. Ten nowoczesny system będzie oparty o otwarty interfejs, do którego włączyć się będą mogli wszyscy zainteresowani przewoźnicy.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi działania poprawiające konkurencyjność kolei względem samochodów ciężarowych poprzez realizację m.in. zadań wynikających z *Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2023 r. z perspektywą do 2040 r.* wskazujących na działania dotyczące np. wsparcia rozwoju transportu intermodalnego. Jednym z tych działań jest przeprowadzenie analizy w zakresie instrumentów wsparcia transportu intermodalnego, w tym ulgi intermodalnej, z uwzględnieniem preferencji dla nadawców ładunków i operatorów transportu intermodalnego. W latach 2022-2023 przeprowadzono analizę aktualnie obowiązującej ulgi intermodalnej od strony przewozowej i kosztowej. Dokonano także analizy popytu na transport intermodalny z oceną jego elastyczności oraz oceny wyników realizacji przewozów intermodalnych w ostatnich latach i perspektyw rozwoju. Stosowny dokument został opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury¹. Zarządca infrastruktury kolejowej, w zamyśle ww. dokumentu i umowy zawartej z Ministrem Infrastruktury, będzie mógł udzielić przewoźnikowi kolejowemu Dodatkową Ulgę Intermodalną (+25% do obecnej ulgi, tj. rozszerzenie obecnie obowiązującej ulgi intermodalnej) po spełnieniu przez pociągi sprecyzowanych warunków (w tym jakościowych).

Z obecnego rozwiązania polegającego na obniżeniu stawki dostępu o 25%, tzw. ulgi intermodalnej w pierwszym kwartale 2024 r. skorzystało wielu przewoźników, a liczba pociągów zakwalifikowanych w okresie od 1 stycznia do 31 marca 2024 r. do udzielenia 25% ulgi wyniosła 13 427 szt.

Powyższe rozwiązanie jest obecnie realizowane i powinno wpłynąć na konkurencyjność transportu kolejowego, względem drogowego oraz zwiększyć liczbę kolejowych przewozów intermodalnych, co wpłynie na wyniki całłościowe transportu towarowego. Ponadto PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmują działania mające na celu likwidację wąskich gardeł występujących na sieci kolejowej.

Obecnie toczą się prace nad rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w prawie praw pasażerów w kontekście podróży multimodalnych. Celem projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady jest poszerzenie na połączenia wykorzystujące kilka rodzajów transportu uprawnień pasażerów do uzyskania ochrony swoich praw, zwłaszcza podczas zakłóceń podróży. Podróże multimodalne mają miejsce, gdy pasażerowie łączą co najmniej dwa rodzaje transportu zbiorowego w celu dotarcia do miejsca docelowego. Obecnie prawo do ochrony przysługuje pasażerom korzystającym z jednego rodzaju transportu zbiorowego, nie przysługuje im ono natomiast w przypadku zmiany rodzaju transportu w ramach jednej podróży. Aktualnie na poziomie Unii Europejskiej nie istnieją jasne ramy określające odpowiednie obowiązki i odpowiedzialność dostawców usług opartych na podróżach multimodalnych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu

¹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/ulga-intermodalna>