



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DST-3.054.4.2024

Warszawa, 05 sierpnia 2024

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3034 Posła na Sejm RP pana Daniela Milewskiego w sprawie *odpowiedzi rządu na wyzwania demograficzne*, przekazuję informacje odnoszące się do pytań postawionych w powyższej interpelacji, w kwestiach pozostających w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury:

- nr 1: Jakie konkretne działania podejmuje rząd w celu poprawy dostępności usług, takich jak opieka zdrowotna, opieka społeczna, edukacja czy transport, w odpowiedzi na wyzwania demograficzne, takie jak starzenie się społeczeństwa i zmiany strukturalne?
- nr 6: W jaki sposób rząd promuje inwestycje w infrastrukturę transportową, aby zapewnić łatwy dostęp do usług dla mieszkańców różnych regionów kraju, zwłaszcza tam, gdzie istnieje problem z dostępnością transportu publicznego?

Działania Ministerstwa Infrastruktury w zakresie powyższych kwestii przedstawiono w sposób uporządkowany wg rodzajów transportu.

Transport kolejowy

Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania na rzecz poprawy standardu i dostępności przewozów kolejowych, a także poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków, podejmując działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych regionów Polski w ramach programów wieloletnich, tj.:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) (dalej: KPK),
- Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku (dalej: Program Kolej +),
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 (dalej: Program Przystankowy).

Największym z tych programów jest Krajowy Program Kolejowy (KPK) ustanawiający ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 roku.

W wyniku inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego, dostęp do kolei pasażerskiej uzyskały dziesiątki miejscowości.

Wymienić można m.in. następujące miejscowości: Górzycza Reska (linia kolejowa 402) woj. zachodniopomorskie, Chróstnik, Gorzelin, Koźlice, Lubin, Raszków, Rynarcice, Rzeszotary (linia kolejowa 289) woj. dolnośląskie, Mielec (linia kolejowa 25)

woj. podkarpackie, Goszczowice (linia kolejowa 287) woj. opolskie, Nadolice Wielkie, Dobrzykowice Wrocławskie, Wrocław Kowale, Wrocław Swojczyce, Wrocław Wojnów (linia kolejowa 292) woj. dolnośląskie, Chorzele, Nowa Wieś Kościelna, Zabiele Wielkie, Parciaki, Olszewka, Raszujka, Jastrząbka, Grabowo (linia kolejowa 35) woj. mazowieckie, Zegrze Południowe (linia kolejowa 28) woj. mazowieckie i wiele innych miejscowości.

Następnym programem realizowanym przez Ministerstwo Infrastruktury jest Program Kolej +, którego podstawowym celem jest uzyskanie/usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi, co przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia.

Efektom 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 do Programu Kolej +, podpisały umowy realizacyjne z PKP PLK S.A. Obecnie realizowane są umowy na dokumentację projektową, prowadzone są postępowania przetargowe lub przygotowana jest dokumentacja przetargowa.

Natomiast w ramach Programu Przystankowego realizowane są projekty dotyczące budowy lub modernizacji przystanków kolejowych, a także zadań związanych z miejscami parkingowymi 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 przygotowana jest dokumentacja przetargowa.

Dodatkowo informujemy, 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. Spółka podjęła odpowiednie działania w tym zakresie. Celem jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich.

Transport drogowy

Na szczeblu krajowym Ministerstwo Infrastruktury realizuje projekty rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), 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. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.

(RPBDK) pozwoli na zbudowanie podstawowej sieci szkieletowej dla transportu drogowego, 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 na szczeblu ponadregionalnym 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 roku 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 realizowanych dzięki 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.

Na szczeblu lokalnym 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 na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, który powołany został ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. 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 Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg 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. Takie rozwiązanie pomaga eliminować negatywne skutki odpływu ludności, takie jak pomniejszenie dochodów tych samorządów.

Przewozy autobusowe

W celu zachęcenia jednostek samorządu terytorialnego do organizacji połączeń autobusowych resort infrastruktury przygotował mechanizm wsparcia finansowego w ramach ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778). Przepisy tej ustawy weszły w życie z dniem 18 lipca 2019 roku.

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 ich wsparcie w realizacji ich 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 usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% ceny 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.

Niemniej jednak 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 transporcie autobusowym, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2779) organizatorami publicznego transportu zbiorowego są jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki. Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z przepisami ww. ustawy, należy między innymi planowanie rozwoju transportu, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło rewizję rozwiązań w powyższym zakresie opierając się na dialogu 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, w ramach którego zgłoszone zostały liczne postulaty dotyczące funkcjonowania Funduszu i przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Obecnie trwa analiza i ocena efektywności funkcjonujących obecnie rozwiązań dotyczących zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania Funduszu wraz z możliwością uwzględnienia postulatów zgłaszanych na ww. spotkaniu, w taki sposób, aby ewentualne zmiany przepisów stanowiły odpowiedź na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku publicznego drogowego transportu zbiorowego przyczyniając się do skuteczniejszego przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.