



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.40.2024

Warszawa, 05 sierpnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 2866 Poseł na Sejm RP, Pani Joanny Wichy oraz Pani Pauliny Matysiak, w sprawie wpływu infrastruktury transportowej na pogłębianie się lub niwelowanie nierówności w zdrowiu, przekazuję odpowiedź na zadane pytania.

- 1. Czy Ministerstwo prowadzi bądź planuje prowadzić monitoring przejezdności najniższej jakości dróg publicznych, pod kątem możliwości przejazdu pojazdów uprzywilejowanych w każdej sytuacji? Mowa tu przede wszystkim o drogach gminnych. Jeśli tak, proszę o udostępnienie tych danych.**

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹ reguluje, do jakiej kategorii zaliczana jest dana droga publiczna. Każdy może z niej korzystać, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Zarządcy dróg odpowiadają za drogi publiczne w Polsce, które dzielą się na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Zarządcą dróg, zgodnie z art. 19 ust. 2 ww. ustawy o drogach publicznych jest:

- dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- dla wojewódzkich – zarząd województwa;
- dla powiatowych – zarząd powiatu;
- dla gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).

Wyjątkiem są drogi w granicach miast na prawach powiatu. Za wszystkie drogi publiczne (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) leżące w granicach miasta na prawach powiatu odpowiada prezydent tego miasta.

Do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, koordynacja robot w pasie drogowym oraz wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających, realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu, dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich.

Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór jedynie nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, który jest zarządcą dróg krajowych. Minister

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 320.

Infrastruktury nie nadzoruje pozostałych zarządców dróg i nie ma możliwości formalnych ingerowania w sprawy pozostające w kompetencji organów samorządowych.

Co do zasady standard dróg krajowych pozwala na swobodne poruszanie się pojazdów, w tym pojazdów uprzywilejowanych, wobec tego nie podlega cyklicznemu monitorowaniu pod tym kątem. Ewentualne sytuacje związane z brakiem przejezdności na drogach krajowych mają charakter incydentalny, związany z wypadkami drogowymi lub ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi, nie zaś wynikający z niedostatecznego stanu technicznego drogi.

W związku z powyższym Minister Infrastruktury nie jest właściwy w zakresie prowadzenia monitoringu przejezdności najniższej jakości dróg publicznych, pod kątem możliwości przejazdu pojazdów uprzywilejowanych w każdej sytuacji. Działania takie należą do zarządców dróg publicznych.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, w tym pojazdów uprzywilejowanych zostały uregulowane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym².

2. Czy w zasadach punktacji, dotyczących programów dofinansowania do transportu publicznego, poprawa dostępności do ochrony zdrowia jest w jakiś sposób premiowana? Jeśli tak, to w jaki sposób?

W ramach naborów realizowanych w ramach inwestycji E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport publiczny (autobusy) jednym z wymaganych elementów jest analiza dostępu komunikacyjnego do ważnych z punktu widzenia lokalnego ośrodków użyteczności publicznej, które są rozumiane m.in. jako dostęp do ośrodków zdrowia, przychodni czy szpitali.

Inwestycja E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport publiczny (autobusy) skupia się na dofinansowaniu zakupu taboru autobusowego dla organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie pozamiejskim. Wsparcie mogą uzyskać przedsięwzięcia dotyczące zakupu zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego (zasilanego paliwami alternatywnymi – CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania/tankowania (jeśli dotyczy), w tym taboru zasilanego olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI) oraz hybrydy HEV/MHEV, hybrydy plug-in (PHEV) dla obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych lub wymiany taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii).

W dniu 14 marca 2024 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych rozstrzygnęło I nabór na dofinansowanie zakupu 207 niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów dla 26 jednostek samorządu terytorialnego i ich związków, aktualnie trwa proces zawierania umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem. W celu realizacji kamienia milowego zapisanego w Krajowym Planie Odbudowy, tj. zakupu 579 pojazdów, niezbędne

² Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029, z 2024 r. poz. 834.

było ogłoszenie II naboru i kontynuowanie wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach II naboru do dyspozycji operatorów i samorządowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dostępne jest 1 403,5 mln zł na pozyskanie 372 autobusów, w tym maksymalnie 187 pojazdów niskoemisyjnych, przy czym każdy wnioskodawca mógł ubiegać się o dofinansowanie zakupu nie więcej niż 15 takich pojazdów.

W przypadku obu przeprowadzonych naborów (Naboru nr 1 – nr KPOD.09.05-IW.02-001/23 oraz Naboru nr 2 - nr KPOD.09.05-IW.02-001/24) Ostateczny Odbiorca Wsparcia w dokumentacji aplikacyjnej zobowiązany był do złożenia dokumentu opisowego pn. Uproszczone Studium Wykonalności. W ramach niniejszego Studium konieczne było opisanie m.in. istniejącej sytuacji transportowej w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności komunikacyjnej. Punktem wyjścia była krótka analiza demograficzna analizowanego obszaru, wraz ze wskazaniem nie tylko liczby mieszkańców i ich wieku, ale też wniosków z tego wynikających, np. jeśli w obszarze zamieszkują głównie osoby starsze w wieku emerytalnym, to mogą potrzebować dojazdu do ośrodków użyteczności publicznej w godzinach funkcjonowania taborem dostosowanym dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

- 3. Czy Ministerstwo posiada, lub planuje pozyskać dane o tym, czy transport publiczny ma wpływ na aktywizację osób z niepełnosprawnością lub z ograniczoną możliwością poruszania się? Jeśli Ministerstwo posiada takie dane, proszę o ich udostępnienie.**
- 4. Podczas pandemii koronawirusa odnotowano przypadki osób, które ze względu na brak infrastruktury publicznego transportu nie były w stanie dojechać na szczyt do miasta powiatowego. Dotyczy to zwłaszcza osób, które opiekują się osobą zależną i nie mogą poświęcić wielu godzin na dojazd przesiadkowy w obie strony. Czy Ministerstwo posiada badania na temat tego jak wykluczenie transportowe wpływa na pogłębianie się nierówności w zdrowiu? Jeśli tak, poproszę o udostępnienie całościowych danych. Jeśli nie, czy planuje je przeprowadzić?**
- 5. Jedną z metod leczenia, stosowaną w Polsce, są recepty na wyjazdy kuracyjne do miejscowości uzdrowiskowych. Nie do każdej z nich da się dziś dojechać publicznym transportem. Np. od 2011 roku nie ma połączenia pociągowego między Aleksandrowem Kujawskim a Ciechocinkiem. Czy ministerstwo ma zmapowane lub planuje w bliskiej przyszłości rozpoznać sytuację dostępności połączeń kolejowych lub autobusowych do miejscowości uzdrowiskowych?**

W odpowiedzi na pytania nr 3, 4 oraz 5 pragnę przekazać, że podstawą dla działań rządu oraz władz regionalnych w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce powinna być obiektywna wiedza obrazująca m.in. zasięg i skalę występowania tego zjawiska, jego przyczyny oraz skutki wykluczenia komunikacyjnego, które dotyczą społeczności lokalne.

Jednym z działań Ministerstwa Infrastruktury prowadzących do uzyskania i pogłębienia wiedzy w tym zakresie było zgłoszenie w maju 2020 roku do Narodowego Centrum Badań

i Rozwoju propozycji tematu badawczego pn. „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego”. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) włączyło powyższą tematykę do piątej edycji programu strategicznego Gospostrateg.

Procedura naboru wniosków, wyłonienia wykonawcy oraz zawarcia umowy na wykonanie projektu została sfinalizowana w 2022 roku. Umowa pomiędzy NCBiR, Ministerstwem Infrastruktury oraz konsorcjum wykonawców w sprawie uczestnictwa w projekcie „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego” została zawarta w lipcu 2022 roku.

Projekt zostanie wykonany przez konsorcjum naukowo-badawcze czterech uczelni: Politechnika Poznańska, Politechnika Gdańska, Politechnika Śląska, Politechnika Warszawska. Rolę lidera konsorcjum pełni Politechnika Poznańska.

Projekt dotyczy badań nad zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego w kontekście funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Projekt obejmuje między innymi opracowanie metody pozyskiwania, agregacji i analizy danych z zakresu transportu kolejowego i autobusowego, opracowanie definicji wykluczenia komunikacyjnego, przyjmując określoną wartość graniczną, co pozwoli na określenie lokalizacji i zakresu wykluczenia oraz przygotowanie mapy wykluczenia komunikacyjnego na terenie Polski.

W ramach projektu zostanie wykonana m.in. analiza porównawcza, przedstawiająca rozwiązania zastosowane w innych krajach w ramach przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz zostanie opracowany zestaw propozycji rozwiązań mających na celu walkę z wykluczeniem komunikacyjnym w Polsce. Wyniki zostaną przedstawione w raporcie podsumowującym zebrane dane, wnioski, opinie wraz ze wskazaniem niezbędnych informacji, w tym zwłaszcza liczby ludności wykluczonej komunikacyjnie.

Projekt „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego” jest przedsięwzięciem długoterminowym. Realizacja projektu wraz z wypracowaniem jego wyników zostanie sfinalizowana w kwietniu 2025 roku. Wówczas dostępne będą przekrojowe dane z tego projektu na temat wykluczenia komunikacyjnego w Polsce.

Dane opracowane w ramach projektu, w odpowiednim zakresie będą mogły odpowiedzieć również na kwestie dotyczące m.in. dostępności połączeń, jak i pogłębiania się lub niwelowania nierówności w zdrowiu oraz sytuacji osób z niepełnosprawnością oraz z ograniczoną zdolnością poruszania się, w kontekście zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.