



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.4.2024

Warszawa, 12 listopada 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4414 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak w sprawie planów Pełnomocnika Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, poniżej przedstawiam następujące informacje.

Ad. 1. Zadania Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu zostały określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2019 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (Dz. U. z 2019 r. poz. 1037). Łączenie funkcji Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialnego m.in. za transport oraz Pełnomocnika Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu pozwoli na kompatybilne i sprawne podejmowanie działań mających na celu sukcesywne zmniejszanie wykluczenia komunikacyjnego na terenie całego kraju. W ramach pełnionej funkcji zamierzam korzystać z doświadczenia osób ze środowiska naukowego, które zajmują się tematyką transportową, ale także przedstawicieli branży publicznego transportu zbiorowego oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są organy jednostek samorządu terytorialnego.

Należy wskazać, że w dniu 10 września br., w odpowiedzi na zaproszenie Pani Poseł, wzięłem udział w posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Walki z Wykluczeniem Transportowym. Podczas posiedzenia przedstawiłem informacje na temat planów w związku z pełnieniem funkcji Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Ad. 2 – 4 i 6 – 7. Jako Pełnomocnik Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu dostrzegam uciążliwość związane z utrudnionym dostępem do publicznego transportu zbiorowego na obszarze Polski. Jest to na pewno zjawisko niepokojące, które wymaga kompleksowego podejścia do tego problemu. Należy jednak pamiętać, że problem wykluczenia komunikacyjnego nie zostanie rozwiązany z dnia na dzień. Skuteczna likwidacja tego problemu na terenie kraju jest zadaniem nietatwym i złożonym oraz jest procesem wymagającym czasu oraz podjęcia wielopłaszczyznowych działań, w tym przekonania i zachęcenia obywateli do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Obecnie wiele gospodarstw domowych posiada własne środki transportu, z których mieszkańcy chętnie korzystają. Dlatego też ważne jest stworzenie takich rozwiązań, które uzmysłwią obywatelom, że korzystanie z publicznego transportu zbiorowego może być komfortowe, przyjazne (zarówno dla pasażerów jak i środowiska naturalnego), sprawne, a do tego ekonomicznie opłacalne bardziej niż podróż własnym samochodem.

Obok transportu autobusowego istotną rolę w zapewnieniu potrzeb transportowych obywateli odgrywa również transport kolejowy. Informuję, że w ramach tej gałęzi transportu trwają prace nad koncepcją zmian funkcjonowania transportu kolejowego w ramach projektu pn. Horyzontalny Rozkład Jazdy (HRJ). W sierpniu 2022 r. z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury rozpoczęto rozmowy zmierzające do konsolidacji działań prowadzonych równolegle przez resort infrastruktury, CPK Sp. z o.o. i PKP PLK S.A. Od tego czasu ww. jednostki oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) i Urząd Transportu Kolejowego współpracują w zakresie opracowania i wdrożenia od grudnia 2030 r. Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.

Horyzontalny Rozkład Jazdy, zaowocuje zintegrowanym i cyklicznym rozkładem jazdy pociągów w skali całego kraju, kursujących w równych odstępach czasowych, w powtarzalnym układzie połączeń i ze stałym, nowym wzorcem zatrzymań oraz układem skomunikowań pociągów regionalnych i dalekobieżnych, co wpłynie na zwiększenie dostępności do transportu kolejowego i będzie odpowiedzią na rosnące potrzeby pasażerów.

Ponadto w zakresie transportu kolejowego planowana jest dalsza realizacja programów wieloletnich dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej, a priorytetowo należy traktować strategiczne planowanie inwestycji, co wpłynie na efektywne gospodarowanie środkami przeznaczonymi na realizację programów wieloletnich.

Wobec powyższego, w PKP PLK S.A. realizowana jest analiza projektów kolejowych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym, Programie Kolej+ oraz Programie Przystankowym pod kątem dostosowania parametrów techniczno-eksploatacyjnych na poszczególnych liniach kolejowych do środków transportu i potoków pasażerskich. Powyższe prace są skierowane na zidentyfikowanie newralgicznych punktów mających wpływ na ruch pociągów, w tym dotyczących zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych oraz propozycji wprowadzenia lepszych rozwiązań ruchowych na poszczególnych odcinkach sieci zarządzanej przez Spółkę w związku z prowadzonymi lub planowanymi inwestycjami.

Należy podkreślić, że działania związane z realizacją inwestycji kolejowych powinny uwzględniać jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

Mając powyższe na uwadze, rozwiązaniem problemu wykluczenia transportowego dla małych i średnich miejscowości, dla których połączenia kolejowe są ekonomicznie nieuzasadnione, jest uruchomienie komunikacji autobusowej. Realizacja prac modernizacyjnych i budowa nowych linii kolejowych oraz pozostałej infrastruktury kolejowej zasadna jest w przypadkach potwierdzonych przez analizy ruchu oraz kosztów i korzyści.

Należy jednak pamiętać, że zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych są jednostki samorządu terytorialnego (oraz ich związki) na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego lub województwa.

W celu wsparcia organizatorów publicznego transportu zbiorowego w realizacji ich zadań w zakresie organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402), został utworzony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA).

Fundusz funkcjonuje od 18 lipca 2019 r. i jest 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 wynoszącą maksymalnie 3,00 zł do 1 wozokilometra.

Warunkiem uzyskania dopłaty, zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy o Funduszu, jest sfinansowanie ze środków własnych organizatorów części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zmniejszenie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań resortu infrastruktury, dlatego jako Pełnomocnik Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu dostrzegam potrzebę dokonania rewizji przepisów dotyczących zasad podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania FRPA.

W związku z powyższym w resorcie infrastruktury został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Do uczestnictwa w pracach Zespołu, oprócz komórek merytorycznych Ministerstwa Infrastruktury, zostali zaproszeni eksperci ze środowiska naukowego zajmującego się tematyką transportu publicznego, a także przedstawiciele branży oraz organizacji samorządowych.

Szeroka reprezentacja przedstawicieli różnych dziedzin powiązanych z publicznym transportem zbiorowym w pracach Zespołu Ekspertkiego pozwoli na odpowiednie zdiagnozowanie obszarów prawnych, w których należy dokonać niezbędnych zmian.

Pierwsze, inauguracyjne spotkanie ww. Zespołu Ekspertkiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu odbyło się w dniu 30 października br. W najbliższym czasie planowana jest organizacja kolejnych posiedzeń tego gremium.

W wyniku prac powołanego Zespołu planowane jest przygotowanie rozwiązań legislacyjnych nowelizujących przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

Planuje się, że ww. nowelizacja może obejmować m.in.:

- 1) utworzenie kompletnego elektronicznego systemu przewozów pasażerskich, w ramach którego pasażerowie będą mieli dostęp do mapy i wyszukiwarki połączeń autobusowych i kolejowych w całym kraju. System ten posiadałby rejestr linii komunikacyjnych dofinansowanych ze środków Funduszu, z

uwzględnieniem liczby przewożonych pasażerów, kilometrów danej linii komunikacyjnej, a także liczby kursów autobusowych na danej linii, wykorzystywanych pojazdów oraz identyfikacji organizatorów publicznego transportu zbiorowego jak również przewoźników świadczących usługi przewozu osób;

- 2) wprowadzenie regionalnego integratora przewozów, w taki sposób, aby tworzył on przemyślaną i odpowiadającą potrzebom pasażerów sieć połączeń na danym obszarze. System ten powinien opierać się na integracji transportu autobusowego i kolejowego. Transport autobusowy powinien zapewniać przede wszystkim pasażerom możliwość dojazdu do stacji kolejowych;
- 3) wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, w tym przewozów o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych ze środków Funduszu;
- 4) określenie minimalnych standardów jakości taboru (głównie w zakresie jego wieku), którym realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) wzmocnienie kontroli wydatkowania środków Funduszu.

Podkreślenia wymaga jednak, że ostateczny kształt wskazanej nowelizacji zostanie określony w przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury projekcie ustawy, będącym efektem prac Zespołu Ekspertskiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Ponadto warto wskazać, że w Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęły się prace nad wprowadzeniem rozwiązań umożliwiających wyszukanie i zakup zintegrowanego biletu łączącego różne rodzaje transportu publicznego tzw. Ogólnopolski Bilet Zintegrowany (OBZ).

Projekt ten zakłada zaprojektowanie i wdrożenie ogólnopolskiej, zintegrowanej platformy cyfrowej do obsługi informacji pasażerskiej i sprzedaży zintegrowanych biletów, tj. Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego w ramach kolejowych przewozów pasażerskich (regionalnych i dalekobieżnych) z możliwością rozbudowy systemu cyfrowego o transport autobusowych i aglomeracyjny.

OBZ to zaawansowany i kompleksowy koncept odpowiadający na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską, regionalną i dalekobieżną oraz potrzebą promowania i rozwoju zrównoważonych form transportu w Polsce.

System będzie obejmował różne formy biletów, w tym: jednorazowe relacyjne, abonamentowe relacyjne oraz z możliwością zakupu biletu powrotnego. Docelowo system powinien obejmować cały transport publiczny w Polsce.

Jednym z elementów tego projektu ma być stworzenie nowoczesnej wyszukiwarki ofert przewozowych, umożliwiającej korzystanie z różnych rodzajów transportu. Ten nowoczesny system cyfrowy będzie oparty o otwarty interfejs, do którego włączyć się będą mogli wszyscy zainteresowani przewoźnicy, np. kolejni i autobusowi. Zintegrowany bilet umożliwi płynne podróżowanie pociągami, autobusami oraz tramwajami.

Należy podkreślić, że jednym z ważniejszych kierunków działań prowadzonych zarówno przez resort infrastruktury jak również Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu stanowią prace związane z eliminacją tzw. białych plam komunikacyjnych w przewozach autobusowych na obszarach, gdzie najczęściej występuje realne wykluczenie komunikacyjne.

Sprawne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, dostosowanie do potrzeb obywateli ma nie tylko istotne znaczenie gospodarcze i społeczne, lecz stanowi także ważny instrument kształtowania krajowego systemu transportowego. Wypełniając ważną funkcję społeczną, dobrze zorganizowany transport autobusowy stwarza przede wszystkim możliwość sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się pasażerów, w tym osób o ograniczonej dostępności do innych środków transportu.

Ad 5. Resort infrastruktury obecnie bada funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w innych krajach Unii Europejskiej. W związku z tym, wystąpiono do krajów członkowskich z prośbą o przekazanie informacji dotyczących przyjętych rozwiązań mających na celu likwidację wykluczenia komunikacyjnego poprzez organizację publicznego transportu zbiorowego. Odpowiedzi państw członkowskich w tym zakresie sukcesywnie wpływają do resortu i zostaną poddane analizie, także pod kątem możliwości ich wprowadzenia w Polsce.

Dodatkowo, wystąpiono do Instytutu Transportu Samochodowego z prośbą o udostępnienie wyników projektu w zakresie dostępności transportu publicznego (program PO WER) realizowanego przez Instytut wspólnie z Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych oraz Urzędem Transportu Kolejowego w latach 2019-2023. W ramach tej inicjatywy przeprowadzona została diagnoza dostępności publicznego transportu zbiorowego pod kątem potrzeb osób z różnymi niepełnosprawnościami.

Ponadto, zwrócono się także do Politechniki Poznańskiej – lidera projektu GOSPOSTRATEG dotyczącego analizy skali wykluczenia na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego, z prośbą o udostępnienie wyników tego projektu z fazy diagnostycznej.

Wskazany projekt prowadzony jest w ramach Strategicznego Programu Badań Naukowych i Prac Rozwojowych „Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się rynków – GOSPOSTRATEG”. Dotyczy on badań nad zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego w kontekście funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Mając na uwadze planowaną w resorcie rewizję przepisów odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wszelkie analizy dotyczące wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski będą bardzo pomocne w kontekście planowanych prac nad rozwiązaniem problemu wykluczenia komunikacyjnego.

Po otrzymaniu wyników ww. projektów i poddaniu ich analizie nie wykluczam, w przypadku takiej potrzeby, zlecenia kolejnych badań i ekspertyz w zakresie wykluczenia komunikacyjnego.

Jednocześnie, odnosząc się do prośby Pani Poseł o wskazanie terminu przedstawienia propozycji zmian legislacyjnych w obszarze publicznego transportu zbiorowego, jak poinformowałem na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Walki z Wykluczeniem Transportowym, nie mogę na tym etapie prac zadeklarować konkretnych terminów realizacji poszczególnych zadań. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę zadania Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, wydaje się możliwe przedstawienie propozycji zmian legislacyjnych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w pierwszej połowie 2025 r.

Ponadto, w kwietniu 2025 r. powinien zostać zakończony projekt Gospostrateg V pn. „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego”. Rekomendacje będą miały na celu zwiększenie efektywności istniejących instrumentów prawnych lub wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego. Resort infrastruktury z uwagą podda analizie wnioski z tego projektu, które pozwolą na zobrazowanie skali rzeczywistego wykluczenia komunikacyjnego na obszarze kraju i zostaną wykorzystane w pracach nad reformą rynku publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Ad 8. Uprzejmie informuję, że przepisy rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu nie nakładają na Pełnomocnika obowiązku przygotowywania corocznego raportu z jego działań.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu