



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.8.2024

Warszawa, 12 listopada 2024

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 5565 postanek na Sejm RP Pań Doroty Olko i Darii Gosek-Popiołek w sprawie planów rozwoju transportu zbiorowego oraz połączeń kolejowych ze słowackim Popradem i Koszycami, poniżej przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. Odnosząc się do pytania czy Ministerstwo Infrastruktury rozważy ujednolicenie ulg w transporcie publicznym (kolejowym, drogowym, wodnym), uprzejmie informuję, że obecnie realizowane są prace koncepcyjne związane z pozyskiwaniem od przewoźników drogowych oraz operatorów (w zakresie przewozów kolejowych) oraz marszałków województw (w zakresie przewozów autobusowych) informacji odnośnie liczby sprzedanych biletów z ulgą ustawową i wynikających z tego tytułu należnej kwoty rekompensaty w podziale na poszczególne grupy uprawnionych. Ministerstwo Infrastruktury pracuje również nad analizą postulatów, które dotychczas wpłynęły do resortu w przedmiotowym zakresie, jak też przygotowaniem wstępnej propozycji możliwego docelowego kształtu obowiązującego w Polsce systemu ulg przejazdowych.

Zmiany te będą dotyczyć systemu ulg ustawowych w przewozach drogowych i kolejowych – z wyłączeniem komunikacji miejskiej, dla której zarówno organizatorem jak i płatnikiem są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Podmioty te samodzielnie, każdy we własnym zakresie, określają beneficjentów, zakres i wymiar ulg, dlatego też nie wydaje się zasadne ingerowanie na poziomie centralnym w uprawnienia samorządów do regulowania i organizacji lokalnego publicznego transportu zbiorowego.

Ad 2 – 3. 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 z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402), jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

Planuje się, że ww. nowelizacja może objąć 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.

Ad 4. Uniwersytet Morski w Gdyni jak i Politechnika Morska w Szczecinie są uczelniami nadzorowanymi przez resort infrastruktury.

Z przekazanych przez ww. uczelnie informacji wynika, że Uniwersytet Morski w Gdyni na przestrzeni ostatnich lat podejmuje działania mające na celu kształcenie kadr dla szeroko rozumianego transportu. Dotyczy to przede wszystkim kierunków „transport” i „zarządzanie”.

W programach tych studiów znajdują się przedmioty odnoszące się do zarządzania systemami transportowymi, planowaniem i organizacją transportu miejskiego i regionalnego, marketingiem usług, a także mobilności oraz elektromobilności.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu zajęć nauczyciele akademicy przygotowują materiały dydaktyczne, które uwzględniają zmiany w otoczeniu społeczno-

gospodarczym. Aktualizują treści skryptów wcześniej wydanych oraz planują nowe publikacje. W najbliższych latach dzięki pozyskanemu finansowaniu ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego Plus w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 zmodyfikowany zostanie m.in. program kierunku „transport”, w tym zaplanowane jest wydanie kolejnych skryptów i podręczników. Jednocześnie kadra dydaktyczna podniesie swoje kompetencje dzięki szkoleniom i wizytom studyjnym w innych ośrodkach akademickich. W ramach wyżej wymienionych środków studenci będą mieli możliwość uczestniczenia w stażach oraz wysokospecjalistycznych szkoleniach branżowych w zakresie zielonej i cyfrowej transformacji oraz projektowania uniwersalnego.

Natomiast Politechnika Morska w Szczecinie wskazała, że posiada pięć Wydziałów, a jednym z nich jest Wydział Inżynierjino-Ekonomiczny Transportu (WIET). Wydział ten ma charakter interdyscyplinarny, a jego działalność naukowo-dydaktyczna obejmuje m.in. szeroko rozumianą problematykę transportu i logistyki, w ujęciu zarówno techniczno-technologicznym, ekonomicznym, jak też organizacyjnym, prawnym, środowiskowym i społecznym. Istotnym w odniesieniu do „wykorzystania potencjału uczelni morskich” jest fakt, iż Wydział posiada doświadczony zespół naukowców, zajmujących się funkcjonowaniem i rozwojem publicznego transportu zbiorowego (PTZ). Kadra tego wydziału prowadzi badania m.in. w zakresie organizacji, ekonomiki, zarządzania, mobilności, zrównoważonego rozwoju, uwarunkowań prawnych, czy też aspektów technicznych związanych z funkcjonowaniem i problemami PTZ. Dorobek naukowy pracowników WIET w zakresie badań nad PTZ obejmuje m.in. monografie, artykuły naukowe publikowane w krajowych i międzynarodowych periodykach oraz rozprawy doktorskie. Warte podkreślenia jest także bogate doświadczenie zespołu naukowców WIET w zakresie realizacji opracowań i prac wdrożeniowych dla lokalnych i regionalnych JST. Obejmują one m.in. studia wykonalności projektów transportowych (np. studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej), analizy i propozycje zmian w zakresie taryf biletowych, analizy kosztów i korzyści zakupu i eksploatacji przez JST autobusów zeroemisyjnych, czy też wykorzystania w systemie PTZ szynowych środków transportu publicznego.

WIET od wielu lat skupia wokół siebie Radę Rozwoju Wydziału (RR), która stanowi platformę rozszerzającą i ułatwiającą współpracę pomiędzy Wydziałem, a jego otoczeniem społeczno-gospodarczym. Współpraca z otoczeniem prowadzona jest zarówno w zakresie badań naukowych, jak też kształcenia studentów. W składzie RR, poza partnerami typowo biznesowymi, znajdują się również lokalni i regionalni organizatorzy i operatorzy PTZ oraz stowarzyszenia zrzeszające podmioty zajmujące się problematyką transportu pasażerskiego, w tym PTZ. Dzięki stałej współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi za organizację i zarządzanie PTZ na szczeblu lokalnym oraz regionalnym, pracownikom naukowym WIET znane są problemy, z jakimi borykają się JST w tym zakresie. Na wydziale, we współpracy z członkami RR, organizowane są także konferencje o tematyce związanej z szeroko rozumianym transportem pasażerskim, w tym PTZ (np. XI Konferencja Naukowo – Techniczna „Kierunki Rozwoju Transportu Miejskiego i Regionalnego 2023”).

Studenci, dzięki stałej współpracy WIET z podmiotami RR, mają możliwość uczestnictwa w zajęciach dydaktycznych realizowanych na terenie tych jednostek lub w wykładach gościnnych prowadzonych przez przedstawicieli RR na terenie Uczelni. W ramach tego

rodzaju spotkań, studenci mają możliwość poznania m.in. systemu zarządzania ruchem i monitorowania środków transportu publicznego, czy planowanych inwestycji miejskich w zakresie rozwoju PTZ.

Istotnym aspektem działań w zakresie kształcenia studentów Wydziału jest również rozbudowany system praktyk kierunkowych i dyplomowych. Studenci mają możliwość realizacji praktyk zgodnie z indywidualnymi zainteresowaniami naukowymi. Część z tych praktyk realizowana była u organizatorów lub operatorów PTZ, a ich efektem były prace dyplomowe podejmujące problematykę PTZ.

WIET oferuje aktualnie cztery kierunki studiów: Logistykę, Transport, Zarządzanie i Inżynierię Produkcji oraz Zarządzanie. Pomimo faktu, że na WIET nie ma obecnie kierunku lub specjalności dedykowanej wyłącznie problematyce PTZ, tematyka tej, istotnej dla społeczeństwa dziedziny życia, podejmowana jest w ramach niektórych przedmiotów realizowanych w toku studiów na kierunku Transport oraz Logistyka. Zarówno doświadczenie naukowo-dydaktyczne pracowników, jak też baza laboratoryjna i współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym, pozwalają jednak na realizację procesu przygotowania nowej specjalności, dedykowanej potrzebie wykształcenia kadry odpowiedzialnej za prawidłowe funkcjonowanie PTZ na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym.

Ad 5. W związku z pytaniem dotyczącym planowego uruchomienia przez PKP Intercity oraz Železničná spoločnosť Slovensko bezpośrednich połączeń na trasie Gdynia – Warszawa – Kraków – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna - Plaveč - Poprad-Tatry / Košice uprzejmię wyjaśniam, że minister właściwy do spraw transportu jako ustawowy organizator kolejowych połączeń międzywojewódzkich zamawia pasażerskie połączenia kolejowe o charakterze usług publicznych w oparciu o wymogi zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2020 r. poz. 2328), czyli tzw. „Planie transportowym”. Informuję, że Plan transportowy nie przewiduje uruchamiania połączeń na trasie Muszyna – Plaveč – Poprad – Tatry/Košice. Jednocześnie należy podkreślić, że pomiędzy Muszyną a Popradem uruchamiane jest od kilku lat kolejowe połączenie sezonowe (lato, zima), obsługiwane przez szynobus, które cieszy się wysoką frekwencją pasażerów. Sukces tej inicjatywy potwierdza istnienie popytu na tego typu przewozy pomiędzy Ziemią Sądecką a Spiszem na Słowacji, głównie o charakterze turystycznym.

Priorytetem ustalania siatki połączeń międzynarodowych jest m.in. zapewnienie połączenia stolicy kraju ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską oraz wybranych dużych miast europejskich. Pasażerowie podróżujący między Polską a Słowacją mogą skorzystać z bezpośrednich pociągów PKP Intercity do stolicy Słowacji, Bratysławy (pociągi IC „Chopin” i IC „Batory”).

Ad 6. Informuję, że w dniu 2 września 2024 r. do resortu infrastruktury wpłynęła petycja pn. „Pięć razy tak dla transportu publicznego”, natomiast w dniu 24 października br. odpowiedź na tę petycję została wysłana do Zainteresowanego za pośrednictwem platformy ePUAP.

Ad 7. W sierpniu br. resort infrastruktury wystąpił z prośbą do państw członkowskich Unii Europejskiej o przekazanie informacji dotyczących przyjętych rozwiązań mających na celu likwidację wykluczenia komunikacyjnego w tych krajach. Do dnia 18 października br. odpowiedzi na ww. pytania przekazało 7 państw członkowskich UE (Austria, Czechy, Dania, Estonia, Niemcy, Słowacja oraz Szwecja). W tym zakresie przykłady austriackich i słowackich rozwiązań oraz doświadczeń w zarządzaniu autobusowym transportem regionalnym wydają się być interesujące. Należy jednak przeanalizować i ocenić, które rozwiązania sprawdzą się i są możliwe do wdrożenia w Polsce. Jak wskazano w odpowiedzi na pytanie nr 2 i 3 interpelacji, w resorcie infrastruktury funkcjonuje Zespół Ekspercki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnego, którego zadaniem jest wypracowanie i przygotowanie regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku publicznego drogowego transportu zbiorowego, w tym przede wszystkim pasażerów. W ramach zmiany systemowej dotyczącej funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego rozważane jest m.in. wprowadzenie integratora przewozów, podobnie jak ma to miejsce w przypadku Austrii oraz Słowacji. Niemniej jednak ostateczny kształt przepisów prawnych w tym zakresie będzie znany po zakończeniu prac Zespołu Eksperckiego.

Ad 8. Posiedzenie Polsko-Słowackiej Grupy roboczej ds. Transgranicznych Połączeń Komunikacyjnych planowane jest w terminie 15 listopada 2024 r. w Starej Leśnej na Słowacji. Wskazana aktywność po stronie polskiej jest współorganizowana wraz z Ministerstwem Rozwoju i Technologii w ramach Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Gospodarczej. Uczestnikami posiedzenia są zarówno przedstawiciele szczebla rządowego obu państw, jak również samorządowego trzech regionów polskich i dwóch regionów słowackich leżących wzdłuż polsko-słowackiego pogranicza.

Wskazane posiedzenie grupy transportowej będzie okazją do kompleksowego omówienia aktualnych zagadnień dwustronnej współpracy w obszarze infrastrukturalnym ze szczególnym uwzględnieniem potrzeby zwiększenia przepustowości połączeń transgranicznych. Agenda i tematy zostały wypracowane w ramach kontaktów roboczych ze stroną słowacką. Wśród zagadnień dotyczących drogowych połączeń transgranicznych są: S1-D3, S19-R4, DK87-I/68, E77 oraz aktualna sytuacja regionów w zakresie kursowania autobusów transgranicznych. Tematy dotyczące połączeń kolejowych to: stan techniczny i modernizacja szlaków: Katowice – Zwardoń – Skalite – Czadca – Żylna, Tarnów – Muszyna – Plavec – Preszów oraz połączenia sezonowe Sanok – Łupkow – Medzilaborce i Muszyna – Poprad.

Ad 9. Obecnie trwają konsultacje projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy m.in. w wymiarze międzynarodowym, które mają doprowadzić do uzgodnienia docelowego układu połączeń na stykach z państwami sąsiednimi, w tym Republiką Słowacką.

Zaznaczam, że kwestia połączenia Kraków – Koszyce z wykorzystaniem nowej linii Podłęże – Piekietko jest analizowana. Niemniej jednak uruchomienie wskazanego połączenia zależy również od poprawy stanu infrastruktury po stronie słowackiej, jak i uzgodnienia modelu organizacji i finansowania pociągów.

W stosunku do ciągu Muszyna – Koszyce, korytarz przez Ostrawę i Bohumin (zapewniający połączenia międzynarodowe z Austrią, Słowacją, Węgrami oraz Czechami), prowadzi liniami magistralnymi, zapewniając obecnie bądź w niedalekiej przyszłości osiągnięcie konkurencyjnych czasów przejazdu względem transportu drogowego. Jest to zasadnicza przyczyna wyższego priorytetu tego kierunku.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.