



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.6.2024

Warszawa, 14 listopada 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4580 Pana Krzysztofa Szczuckiego, Posła na Sejm RP w sprawie reformy transportu publicznego, przedstawiam następujące informacje.

Ad 1a. Odnosząc się do pytania dotyczącego planowanych działań w zakresie ujednolicenia i uproszczenia ulg ustawowych w transporcie kolejowym, autobusowym i wodnym, uprzejmie informuję, że obecnie realizowane są prace koncepcyjne związane z pozyskiwaniem od przewoźników kolejowych i marszałków województw informacji odnośnie do liczby sprzedanych biletów i wynikających z tego tytułu należnej kwoty rekompensaty w podziale na poszczególne grupy uprawnionych. Ponadto w Ministerstwie Infrastruktury trwa analiza postulatów, które dotychczas wpłynęły do ministerstwa oraz przygotowanie wstępnej, wariantowej propozycji możliwego docelowego kształtu tego systemu. Na tym etapie prac nie jest zakładane, aby zmiany te miały dotyczyć komunikacji innej niż dotychczas objętej system ulg ustawowych (tj. np. tramwaju wodnego).

Odrębną kwestią są również przewozy realizowane w ramach komunikacji miejskiej, w przypadku 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.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega również 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. Celem dokonanej rewizji będzie stworzenie skutecznych mechanizmów wspomagających przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce.

Ad 1b – c. 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 Ekspertycznego pozwoli na odpowiednie zdiagnozowanie obszarów prawnych, w których należy dokonać niezbędnych zmian.

Pierwsze, inauguracyjne spotkanie ww. Zespołu Ekspertycznego 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 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 Ekspertycznego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Ad 1d–e. Odnosząc się do pytania dotyczącego wykorzystania potencjału uczelni dla kształcenia kadr zarządzania i marketingu transportu publicznego, mobilności aktywnej i mikro mobilności, opracowania podręczników akademickich i praktycznych, skryptów,

materiałów dydaktycznych, nowych programów kształcenia studentów i kierunków studiów, informuję, że resort infrastruktury zwrócił się do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni oraz Politechniki Morskiej w Szczecinie w tej sprawie.

Z przekazanych 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 Inżynieryjno-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”).

Odnosząc się do działań dotyczących kształcenia studentów i materiałów dydaktycznych należy podkreślić, iż 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 mieli 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.

Mając powyższe na uwadze, informuję, że resort infrastruktury w planowanej reformie systemu publicznego transportu zbiorowego w Polsce planuje również skorzystać z wiedzy i doświadczenia środowiska naukowego.

Ad 2. W odniesieniu do pytania dotyczącego strategii oraz planu realizacji wskazanej reformy publicznego transportu zbiorowego informuję, jak już zaznaczono w odpowiedzi na pytanie nr 1, w resorcie infrastruktury powstał Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Propozycje zmian przedstawione w wyniku prac Zespołu będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku publicznego drogowego transportu zbiorowego w Polsce, stanowiąc przy tym solidną podstawę do organizacji i funkcjonowania transportu publicznego w kraju. Prace legislacyjne rozpoczną się po

zakończeniu prac ww. Zespołu. Niemniej jednak w chwili obecnej nie jest możliwe wskazanie ich szczegółowego harmonogramu.

Ad 3. Odnosząc się do podniesionej kwestii braku odpowiedzi na pisma kierowane przez osoby korzystające z publicznego transportu zbiorowego, należy wskazać, że korespondencja w tym zakresie jest w resorcie infrastruktury szczegółowo analizowana, a odpowiedzi zwrotne zawierające odniesienie się do poruszanych tematów udzielane zainteresowanym bez zbędnej zwłoki.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.