



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.14.2024

Warszawa, 14 listopada 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 5664 posta na Sejm RP Kacpra Płażyńskiego w sprawie wykluczenia transportowego, promocji transportu publicznego oraz jego ujednoczenia i integralności, poniżej przedstawiam następujące stanowisko.

Ad 1 i 2. 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 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.

Ad 3. Odnosząc się do pytania czy Ministerstwo Infrastruktury rozważa ujednoczenie ulg w transporcie publicznym 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 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 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”).

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.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu