Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.11.2024
Warszawa, 05 grudnia 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 5700 Poseł na Sejm RP Elżbiety Gelert w sprawie wykluczenia komunikacyjnego i braku połączeń kolejowych ze słowackim Popradem i Koszycami, przedstawiam poniżej następujące informacje.

Ad 1. Uprzejmie informuję, że 2 września 2024 r. do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęła petycja pn. „Pięć razy tak dla transportu publicznego", natomiast w dniu 24 października 2024 r. odpowiedź na wskazaną petycję została wysłana do Zainteresowanego za pośrednictwem platformy ePUAP. Z propozycji zawartych w przedmiotowej petycji, w opinii resortu infrastruktury, jako warte wdrożenia do przepisów krajowych są rozwiązania przewidujące stworzenie jednolitej bazy przystanków wraz z obowiązkiem dostarczania danych w formie elektronicznej oraz ustanowienie integratorów transportu publicznego, np. na poziomie regionalnym.

Ad 2. 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 2024 r. odpowiedzi na ww. pytanie 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 autobusowych transportem regionalnym wydają się być interesujące. Należy jednak dokonać analizy i oceny, które rozwiązania sprawdziłyby się i są możliwe do wdrożenia w Polsce.

Jednocześnie informuję, że z inicjatywy Ministra Infrastruktury został powołany Zespół Ekspercki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, któremu mam zaszczyt przewodniczyć. Zadaniem Zespołu jest wypracowanie i przygotowanie regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów. Do prac Zespołu, oprócz pracowników Ministerstwa, zaproszeni zostali przedstawiciele świata nauki, branży przewoźników drogowych oraz reprezentanci korporacji samorządowych. Pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 30 października 2024 r. Kolejne spotkanie Zespołu zostało zaplanowane na 4 grudnia br.

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;
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 pasażerom również 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 rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
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 rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Podkreślenia wymaga jednak, że ostateczny kształt wskazanej nowelizacji zostanie określony w przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury projekcie ustawy, będącej efektem prac Zespołu Eksperckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Przedstawienia propozycji rozwiązań w tym zakresie należy spodziewać się w I kwartale 2025 r.

Ad 3. Posiedzenie Polsko-Słowackiej Grupy roboczej ds. Transgranicznych Połączeń komunikacyjnych odbyło się w dniu 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 pozwoliło na szczegółowe omówienie aktualnych zagadnień dwustronnej współpracy w obszarze infrastrukturalnym ze szczególnym uwzględnieniem potrzeby harmonizacji planowanych i realizowanych inwestycji na odcinkach transgranicznych oraz zwiększenia przepustowości istniejących połączeń. Agenda i tematy zostały wypracowane w ramach kontaktów roboczych ze stroną słowacką. Wśród zagadnień dotyczących drogowych połączeń transgranicznych kluczowymi są szlaki komunikacyjne: S1-D3, S19-R4, DK87-I/68, E77 oraz aktualna sytuacja regionów w zakresie kursowania autobusów transgranicznych. Natomiast w zakresie tematów dotyczących połączeń kolejowych omówione zostały sprawy stanu technicznego oraz modernizacji szlaków: Katowice – Zwardoń – Skalite – Czadca – Żylina, Tarnów – Muszyna – Plavec – Preszów oraz funkcjonowanie połączeń sezonowych Sanok – Łupków – Medzilaborce i Muszyna – Poprad.

Ponadto 22 listopada br. w Bratysławie odbyło się spotkanie bilateralne ministrów ds. transportu obu państw: Dariusza Klimczaka i Jozefa Ráža. W wyniku tego spotkania obie strony wskazały na konieczność zniwelowania różnic czasowych w procesie budowy infrastruktury szlaków drogowych S1-D3 oraz S19-R4. Strona polska uzyskała zapewnienie od strony słowackiej o zakwalifikowaniu tych projektów jako priorytetowe i strategiczne, do realizacji w najbliższych latach. Obecnie, w porównaniu ze stroną polską występują kilkuletnie opóźnienia po stronie słowackiej w budowie odcinków przygranicznych. Zwrócono także uwagę na niewykorzystany potencjał przewozowy na kolei we wzajemnych relacjach, co wiąże się z wykonaniem zadań inwestycyjnych, które podniosłyby konkurencyjność ofert przewozowych na kolei. W tym kontekście wskazano zamiar strony polskiej wybudowania linii Podłęże – Piekiełko/Tymbark, dzięki której czas przejazdu pomiędzy Krakowem, Preszowem i Koszycami (kierunek Budapeszt) znacząco skróciłby się. Wobec licznych jeszcze potrzeb inwestycyjnych obie strony uznały, że konieczne jest wzajemne poparcie na forum UE dotyczące zapewnienia kontynuacji finansowania ze środków UE inwestycji w infrastrukturę transportową na dotychczasowych lub podobnie korzystnych warunkach.

Ad 4. Odnosząc się do pytania w kwestii ujednolicenia ulg w transporcie kolejowym, drogowym i morskim, 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 przygotowywaniem 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.

Odnosząc się do przewidywanej daty wprowadzenia nowych przepisów w tym zakresie, należy zauważyć, że będzie to proces skomplikowany i wynikający z konieczności przeprowadzenia szerokich konsultacji społecznych i uzgodnień ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami i organami. Po stronie administracji będzie to wymagało analizy potrzeb i liczebności grup pasażerów objętych wsparciem, dopracowania mechanizmu sprawozdawczości, rozliczeń i weryfikacji udzielonych ulg przejazdowych. Po stronie przewoźników, operatorów przewozów i organizatorów tych przewozów będzie to natomiast wymagało dostosowania nie tylko systemów i kanałów sprzedaży biletów, ale przede wszystkim oferty przewozowej i cenowej w oparciu o przewidywane zmiany preferencji pasażerów wynikające z reformy systemu ulg oraz innego wolumenu przychodów będącego konsekwencją sprzedaży biletów objętych nowym systemem ulg.

Ad 5. Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje rozwiązania wdrażające postanowienia rozporządzenia MMTIS (rozporządzenie 2017/1926(KE) z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę ITS 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych znowelizowane rozporządzeniem 2024/460).

Wkrótce powinny też rozpocząć się prace związane z implementacją dyrektywy ITS (dyrektywa 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu znowelizowana dyrektywą 2023/2661/UE).

Jednym z przygotowywanych przez Ministerstwo rozwiązań mających na celu ułatwienie dostępu do danych o rozkładach jazdy jest utworzenie w pełni funkcjonalnego Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS).

Punkt ten będzie mógł spełniać rolę ogólnokrajowego systemu udostępniania danych o rozkładach jazdy wszystkich przewoźników działających na terenie naszego kraju. W połączeniu z planowanymi efektami implementacji dyrektywy ITS ustanawiającej ramy cyfryzacji i dostępności danych dotyczących m.in. publicznego transportu zbiorowego, narzędzie to zapewni kompletność i ustandaryzowanie danych, co z kolei umożliwi ich interoperacyjność i wymianę transgraniczną.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu