



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.16.2024

Warszawa, 06 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 5993 Pani Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak w sprawie międzynarodowych połączeń kolejowych między Polską a Słowacją oraz postulatów dotyczących funkcjonowania transportu publicznego, poniżej przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. 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 2024 r. odpowiedź na wskazaną petycję została wysłana do Zainteresowanego na pośrednictwie 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 autobusowym transportem regionalnym wydają się być interesujące. Należy jednak dokonać analizy i oceny, które rozwiązania sprawdziłyby się i są możliwe do wdrożenia w Polsce.

Z inicjatywy Ministra Infrastruktury został powołany Zespół Ekspertki 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.

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 przewoźów 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 Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Przedstawienia propozycji rozwiązań w tym zakresie należy spodziewać się w I kwartale 2025 r.

Ad 3. Ostatnie posiedzenie Polsko-Słowackiej Grupy roboczej ds. transgranicznych połączeń komunikacyjnych odbyło się w miejscowości Stara Lesna na Słowacji w dniu 15 listopada 2024 r. Udział w posiedzeniu wzięli przedstawiciele szczebli dyrektorów i ekspertów departamentów oraz biur odpowiedzialnych za współpracę w transporcie ze Słowacją w Ministerstwie Infrastruktury oraz Urzędach Wojewódzkich i Marszałkowskich w Katowicach, Krakowie i Rzeszowie. Obecni byli także przedstawiciele Straży Granicznej oraz izb handlowych pogranicza polsko-słowackiego. Po stronie słowackiej uczestniczyli analogicznie przedstawiciele Ministerstwa Transportu oraz władz regionów: preszowskiego oraz żylińskiego.

W toku wskazanego posiedzenia poruszono następujące zagadnienia:

- 1) szlaki drogowe: S1-D3, S19-R4, E77, DK87-I/68 jak i transgraniczne połączenia autobusowe;
- 2) szlaki kolejowe: Katowice - Zwardoń - Zylina, Tarnów - Muszyna - Preszov, transgraniczne połączenia kolejowe: Sanok - Medzilaborce, Muszyna - Poprad.

Zagadnienia dotyczące wspomnianych połączeń infrastrukturalnych były także przedmiotem spotkania bilateralnego ministrów ds. transportu obu państw w Bratysławie w dniu 22 listopada 2024 r. oraz innych spotkań bilateralnych różnych szczebli.

Ad 4. Odnosząc się do pytania w kwestii ujednoczenia 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 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.

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.

Ad 6. Wyjaśniam, że minister właściwy do spraw transportu jako ustawowy organizator kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych 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 do Popradu i Koszyc. Priorytetem ustalania siatki połączeń międzynarodowych jest m.in. zapewnienie połączenia stolicy kraju ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską oraz wybranych dużych miast europejskich. W związku z powyższym uruchomienie połączeń dalekobieżnych z Polski do Popradu i Koszyc w najbliższym czasie nie jest planowane.

Ad 7. Informuję, że obecnie trwają konsultacje projektu Horyzontalny Rozkład Jazdy (opracowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z CPK Sp. z o.o., PKP PLK S.A. oraz CUPT, pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego) 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 – Piekiełko jest analizowana, niemniej zależy również od poprawy stanu infrastruktury po stronie Słowackiej, jak również uzgodnienia modelu organizacji i finansowania pociągów.

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

Jednocześnie informuję, że pasażerowie podróżujący między Polską a Słowacją mogą korzystać z bezpośrednich pociągów PKP Intercity do stolicy Słowacji, Bratysławy (pociągi IC „Chopin” i IC „Batory”). Pociągi te uruchamiane są na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z PKP Intercity SA. Aktualne połączenia między Polską a Słowacją realizowane są przez przejście graniczne w Zebrzydowicach i Chałupkach, co zapewnia najkrótszą podróż dla pasażerów.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu