



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.33.2024

Warszawa, 19 grudnia 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 6479 posta na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Pana Tadeusza Woźniaka w sprawie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarach przygranicznych i współpracy z sąsiadującymi krajami w zakresie transportu publicznego, przedstawiam poniżej następujące informacje.

Ad 1 i 2. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778), organizacja przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w strefie transgranicznej należy do kompetencji organizatora publicznego transportu zbiorowego (jednostki samorządu terytorialnego), znajdującego się po stronie Polski i odpowiedniego organu administracji państwowej państwa sąsiedniego. Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego wyłącznie w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Ministerstwo Infrastruktury pozytywnie odnosi się do działań, podejmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w zakresie uruchamiania nowych połączeń autobusowych, w tym przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. Resort infrastruktury wspiera takie inicjatywy, m.in. udzielając wyjaśnień w zakresie zasad organizacji takich przewozów.

Niemniej jednak Minister Infrastruktury nie ma wpływu na decyzje w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego podejmowane przez jednostki samorządu terytorialnego. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że decyzje samorządów o uruchomieniu przewozów, w tym w zakresie częstotliwości ich realizowania, stanowią ich samodzielną decyzję i są podejmowane z uwzględnieniem możliwości organizacyjnych i finansowych jednostek samorządu terytorialnego oraz uwarunkowań zewnętrznych. Dotyczy to także przewozów realizowanych w strefie transgranicznej.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi również aktywne działania na arenie międzynarodowej. W dniu 15 listopada 2024 r. odbyło się posiedzenie Polsko-Słowackiej Grupy roboczej ds. Transgranicznych Połączeń komunikacyjnych w Starej Leśnej na Słowacji. Wskazane wydarzenie po stronie polskiej było współorganizowane wraz z Ministerstwem Rozwoju i Technologii w ramach Polsko-Słowackiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Transgranicznej. Uczestnikami posiedzenia byli zarówno przedstawiciele szczebla rządowego obu państw, jak również samorządowego trzech regionów polskich i dwóch regionów słowackich leżących wzdłuż polsko-słowackiego

pogranicza. W wyniku posiedzenia dokonano kompleksowego przeglądu stanu obecnego i planów w zakresie dalszego rozwoju infrastruktury transportu, jak i przewozów autobusowych oraz kolejowych o charakterze transgranicznym. Należy podkreślić, że istnieje potencjał przewozowy obszaru pogranicza polsko-słowackiego większy, niż obecnie oferowane przewozy. W 2024 r. strona słowacka zakwalifikowała budowę autostrady D3 oraz drogi ekspresowej R4 do projektów priorytetowych o strategicznym znaczeniu, co może przełożyć się na przyspieszenie harmonogramów budów.

Ponadto, obie strony dostrzegają potencjał szlaku kolejowego łączącego Kraków przez Muszynę, Preszów do Koszyc. Stąd po stronie polskiej w nieodległej przyszłości zostanie zrealizowana budowa nowej linii kolejowej pomiędzy m. Podłęże – Piekietko/Tymbark skracającej o połowę czas przejazdu z Krakowa do Nowego Sącza. Modernizacja tego szlaku także po stronie słowackiej może otworzyć znacznie większe możliwości uruchamiania regularnych połączeń kolejowych z Polski na Słowację i dalej na Węgry oraz w kierunku państw bałkańskich. Wobec zrealizowanych inwestycji po obu stronach w pasie pomiędzy Krakowem a Koszycami oczekiwany jest skokowy wzrost popytu na transgraniczne przewozy kolejowe w relacji Polski i Słowacji. 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 – Żylna, Tarnów – Muszyna – Plaveč – 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 – Piekietko/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 3. 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, w szczególności w zakresie stworzenia jednolitej bazy przystanków wraz z obowiązkiem dostarczania danych w formie elektronicznej oraz ustanowienie integratorów transportu publicznego, np. na poziomie regionalnym. Należy jednak dokonać analizy i oceny, które rozwiązania sprawdziłyby się i są możliwe do wdrożenia w Polsce.

Ad 4. Warto wskazać, że opiniowanie projektów ustaw i rozporządzeń przez partnerów społecznych następuje w drodze konsultacji publicznych, stanowiących element procesu legislacyjnego i przewidziane jest w szeregu postanowień Regulaminu prac Rady Ministrów. Co istotne, konsultacje te są stałym elementem procesu legislacyjnego. Zaznaczenia wymaga, że proces legislacyjny jest procesem transparentnym, a wszelkie uwagi i postulaty legislacyjne podnoszone przez podmioty i organizacje rynku przewozowego są rozpatrywane z należytą uwagą. W związku z tym, przygotowane w resorcie infrastruktury akty prawne, w ramach konsultacji publicznych, są poddawane szerokim konsultacjom, tak, aby uzyskać opinie wszystkich zainteresowanych podmiotów.

Ponadto uprzejmie informuję, że do resortu infrastruktury permanentnie wpływa korespondencja kierowana przez obywateli w sprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce, która jest poddawana wnikliwej analizie.

Wsparciu samorządów służy także Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, który został utworzony na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402). Środki Funduszu przeznaczone są na dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która została ustalona w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Dopłatą ze środków Funduszu mogą zostać objęte również przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez jednostki samorządu terytorialnego w strefie transgranicznej, realizowane na odcinku krajowym.

Dysponent Funduszu, którym jest minister właściwy do spraw transportu co roku dokonuje podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na poszczególne województwa. Na rok 2024 została przewidziana i podzielona na wszystkie województwa kwota 1 000 044 000,00 zł, która wynika z ww. planu finansowego uzgodnionego przez Ministra Finansów.

Obecnie, tj. w 2024 r.¹:

¹ Dane według stanu na 06.12.2024 r.

- objętych dopłatą z Funduszu zostało 7 663 linii komunikacyjnych,
- łączna wnioskowana kwota dopłaty z Funduszu wynosi blisko 943,3 mln zł,
- praca eksploatacyjna na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą wynosi 319,2 mln wozokilometrów.

W 2024 r. wojewodowie objęli dopłatą 1064 wniosków złożonych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W dniach 3-9 grudnia 2024 r. wojewodowie przeprowadzili nabór wniosków o objęcie w 2025 r. dopłatą ze środków Funduszu, a organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mieli możliwość złożenia wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Od 10 do 23 grudnia 2024 r. powinno nastąpić rozpatrzenie przez wojewodów wniosków o objęcie w 2025 r. dopłatą i ogłoszenie wyników naboru.

Zmniejszanie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań Ministerstwa Infrastruktury. Wsparcie ze środków Funduszu stanowi istotną pomoc dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w realizacji ich zadań własnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Tym samym, dopłata ze środków Funduszu jest jednym ze skuteczniejszych narzędzi przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu