

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 06, marzec 2026 11:39

Mateusz Jabłoński

Odśloni: 930

---

Ministerstwo Infrastruktury 26 lutego 2026 r. skierowało do konsultacji publicznych nową wersję projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232). Pierwotna wersja była już przedmiotem konsultacji w czerwcu 2025 r., zaś obecna - z lutego 2026 r., różni się od poprzedniej w kilku istotnych obszarach. Termin na zgłaszanie uwag określano na 7 dni, co resort uzasadnia pilnością wejścia przepisów w życie.

Projekt wprowadza nowy trójstopniowy system minimalnych standardów przewozowych publicznego transportu zbiorowego. Standard wojewódzki ma obejmować połączenia między siedzibą województwa a siedzibami powiatów, standard powiatowy — między siedzibami gmin a siedzibą powiatu, a standard gminny — dojazd mieszkańców do miejsc użyteczności publicznej, z możliwością realizacji transportem na żądanie. Projekt określa także konkretną częstotliwość: 4 pary kursów w dni powszednie i 2 pary kursów w dni wolne od pracy. Spełnienie tychże kryteriów będzie warunkowało JST dostęp do uprzywilejowanej kolejności w udzielaniu dopłat z Funduszu.

W przedstawionej wersji projektu wprowadza się nowy dokument planistyczny w postaci Schematu sieci komunikacyjnej województwa. Ma on być dokumentem o charakterze publikowanym w BIP w formie graficznej i tekstowej, a także aktualizowanym nie rzadziej niż raz w roku. Zgodnie z założeniami, marszałek województwa będzie dokonywał jego sporządzenia na podstawie potrzeb zgłoszonych przez zainteresowane JST. Dopłaty z Funduszu będą zaś przyznawane wyłącznie do linii komunikacyjnej lub przejazdu na żądanie zawartych w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa. Projekt przewiduje również mechanizm nadzoru, tj. jeżeli marszałek nie uwzględni lub zmieni potrzeby transportowe zgłoszone przez JST, zainteresowane jednostki będą mogły wnieść uwagi do wojewody. Poprzednia wersja projektu nie przewidywała analogicznego trybu odwoławczego.

Modyfikacji uległy również warunki dostępu do dopłat z Funduszu. Nowa wersja wyłącza z dofinansowania fragmenty linii komunikacyjnych przebiegające przez 49 największych miast (powyżej 80 000 mieszkańców). Powiaty i związki powiatowo-gminne zapewniające minimalne usługi z art. 5a uzyskają natomiast w tym przedmiocie pierwszeństwo przed pozostałymi organizatorami. Okres obowiązywania umów wieloletnich wydłużono z 3 do 5 lat, z zastrzeżeniem, że mogą one dotyczyć wyłącznie linii spełniających minimalne standardy.

Nowa wersja projektu reguluje również transport na żądanie jako odrębną, pełnoprawną formę publicznego transportu zbiorowego. Wprowadza dwie kategorie: przejazd na żądanie (realizowany samochodem osobowym na zlecenie gminy, dofinansowywany stawką 1,15 zł/km) i przewóz na żądanie (realizowany autobusem na zasadach przewozu okazjonalnego). Poprzednia wersja projektu nie zawierała takiego rozróżnienia, definicji legalnych obu wskazanych form transportu ani odrębnej stawki dopłaty.

Zaproponowano także nowy wymóg dotyczący maksymalnego wieku taboru, tj. aby pojazdy wchodzące w jego skład od 2028 r. nie były starsze niż 20 lat, a docelowo (od 2036 r.) – nie starsze niż 15 lat oraz wymóg wyposażenia autobusów, którymi realizowane będą przewozy objęte dopłatą z Funduszu w geolokalizator. Zmiany legislacyjne mają też nakładać na gminy miejskie nowy obowiązek w postaci udostępnienia określonej liczby przystanków i dworców wszystkim przewoźnikom i operatorom, proporcjonalnie do liczby mieszkańców danego ośrodka.

Z pełną wersją projektu, a tym samym – pozostałymi proponowanymi zmianami można zapoznać się pod linkiem: [legislacja.gov.pl](https://legislacja.gov.pl)