

ZPP zgłasza rozległe zastrzeżenia do nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 24, kwiecień 2026 15:31

Joanna Gryboś-Chechelska

Odslony: 88

Związek Powiatów Polskich przedstawił uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, autorstwa Ministerstwa Infrastruktury. Uwagi zostały zgłoszone w ramach uzgodnień z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Dokument obejmuje kilkanaście szczegółowych zastrzeżeń o charakterze merytorycznym, systemowym i redakcyjnym.

Definicja komunikacji miejskiej i próg ludnościowy

ZPP postuluje wprowadzenie do definicji „komunikacji miejskiej” progu liczby mieszkańców na poziomie 40 tys., poniżej którego gminne przewozy pasażerskie nie byłyby traktowane jako komunikacja miejska. Organizacja wskazuje, że w obecnym kształcie przepisów miasta liczące zaledwie kilka tysięcy mieszkańców - jak przywołany w uwagach Stoczek Łukowski - byłyby zobowiązane do sporządzania planów transportowych właściwych dla komunikacji miejskiej, podczas gdy analogiczne przewozy organizowane przez gminy miejsko-wiejskie takiemu obowiązkowi by nie podlegały.

Transport na żądanie: hierarchia i definicje

ZPP kwestionuje przyjętą w projekcie hierarchię form transportu na żądanie, która - zdaniem organizacji - w sposób nieuzasadniony uprzywilejowuje przejazd na żądanie realizowany samochodem osobowym kosztem przewozu na żądanie realizowanego pojazdem zbiorowym. ZPP konsekwentnie stoi na stanowisku, że to właśnie przewóz na żądanie pojazdem zbiorowym powinien mieć priorytet jako narzędzie kształtowania nawyku korzystania z transportu zbiorowego. Organizacja wskazuje, że resort nie uwzględnił w trzeciej wersji projektu żadnych z wcześniej zgłaszanych w tym zakresie uwag.

W odniesieniu do definicji przewozu na żądanie ZPP zwraca uwagę na brak odniesienia do infrastruktury przystankowej, co - zdaniem organizacji - stwarza ryzyko faktycznego funkcjonowania tego przewozu jako usługi door-to-door, sprzecznej z logiką systemu transportu zbiorowego. Z kolei w definicji przejazdu na żądanie brak jest ograniczenia wykluczającego jego stosowanie na obszarach już obsługiwanych przez regularną komunikację, co rodzi ryzyko finansowania ze środków publicznych usług powielających istniejące połączenia.

ZPP wskazuje ponadto na wewnętrzną niespójność definicji wykluczenia transportowego, która sprowadza to pojęcie do kryterium formalnego - niespełnienia ustawowych standardów minimalnych - ignorując rzeczywiste potrzeby mieszkańców wykraczające poza to minimum. Organizacja postuluje skreślenie tej definicji lub jej operacjonalizację w oparciu o obiektywne kryteria społeczno-demograficzne.

Minimalne standardy usług transportowych

ZPP krytycznie ocenia projektowany art. 5a, wskazując, że resort całkowicie zignorował wcześniejsze postulaty dotyczące zapewnienia połączeń między sąsiednimi miastami powiatowymi, w tym leżącymi w różnych województwach. Obecne brzmienie przepisu - przy użyciu spójnika „lub” zamiast „i” - dopuszcza, by w województwach z dwiema siedzibami organów (jak województwo kujawsko-pomorskie z Bydgoszczą i Toruniem) za spełnienie standardu wystarczyło zapewnienie połączenia wyłącznie z jednym z tych miast. ZPP ocenia przyjęty model jako wyłącznie gwiazdzisty, nieodpowiadający rzeczywistym potrzebom mieszkańców, i przedstawia szczegółową propozycję alternatywnego brzmienia przepisu.

Schemat sieci komunikacyjnej i uprawnienia marszałka województwa

Organizacja pozytywnie ocenia ideę „małych schematów sieci komunikacyjnej” sporządzanych przez powiaty i związki JST, wskazując jednocześnie szereg wad projektowanego art. 14a. Wśród nich wymienia: brak sankcji za niewykonanie przez gminy obowiązku przekazania powiatowi informacji niezbędnych do sporządzenia schematu, błędne użycie spójnika „lub” zamiast „i” w przepisie dotyczącym związków powiatowo-gminnych oraz brak terminu, w jakim marszałek województwa powinien dokonać uzgodnienia linii komunikacyjnych.

ZPP podnosi, że projektowane przepisy przyznają marszałkowi województwa uprawnienia do „weryfikacji” i „uzupełniania” schematów organizatorów lokalnych bez jednoznacznego przesądzenia, czy kontrola ta ma charakter wyłącznie formalny.

Odrębne zastrzeżenia budzi obowiązek uzgadniania z marszałkiem każdej zmiany rozkładu jazdy, w tym wynikającej z przyczyn niezależnych od operatora. ZPP ocenia to rozwiązanie jako paralizujące bieżące zarządzanie siecią komunikacyjną, zwłaszcza że obowiązek dotyczy wszystkich linii ujętych w schemacie, niezależnie od tego, czy organizator ubiega się o dofinansowanie z Funduszu.

Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu

ZPP sprzeciwia się wykluczeniu przewozu na żądanie z kręgu świadczeń mogących uzyskać dofinansowanie z Funduszu, uznając to za rozwiązanie wewnętrznie sprzeczne z deklarowanym celem projektu, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.

Organizacja krytykuje również mechanizm podziału środków Funduszu, w którym marszałek województwa arbitralnie pomniejsza kwotę przeznaczoną do rozdziału między lokalnych organizatorów. ZPP wskazuje, że brak jakiegokolwiek kontroli tej decyzji może w praktyce skutkować przeznaczeniem przez marszałka nawet 80% środków na linie województwa, kosztem powiatów i gmin. Postuluje, by w przypadku niedoboru środków były one proporcjonalnie zmniejszane zarówno dla województw, jak i dla pozostałych organizatorów.

W odniesieniu do limitu środków na umowy wieloletnie ZPP sprzeciwia się obniżeniu tego limitu z 70% do 20%, argumentując, że publiczny transport zbiorowy wymaga ze swojej natury wieloletniego, stabilnego planowania. Organizacja proponuje utrzymanie limitu na poziomie 50%. Analogicznie, w odniesieniu do czasu trwania umów o dofinansowanie na linie realizujące minimalne standardy, ZPP postuluje ustalenie generalnego okresu na poziomie 5 lat, a w przypadku umów obejmujących linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego - 10 lat.

ZPP zwraca ponadto uwagę na brak mechanizmu waloryzacji stawki dopłaty do wozokilometra, wskazując, że jej nominalne zamrożenie prowadzi do stopniowego realnego obniżania poziomu dofinansowania. Organizacja proponuje powiązanie stawki ze wskaźnikiem inflacji określanym w ustawie budżetowej - analogicznie do przyjętego w projekcie mechanizmu waloryzacji opłat za korzystanie z przystanków i dworców.

Integracja organizacji transportu i rola powiatów

ZPP postuluje uzupełnienie projektu o możliwość przekazywania przez gminy zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego powiatom w drodze porozumienia, a także jednoznaczne wskazanie,

ZPP zgłasza rozległe zastrzeżenia do nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 24, kwiecień 2026 15:31

Joanna Gryboś-Chechelska

Odsłony: 88

że związki powiatowo-gminne i związki powiatów mogą realizować usługi publicznego transportu zbiorowego poza swoimi granicami. Organizacja wskazuje, że pominięcie tych rozwiązań uniemożliwia pełną integrację organizacji transportu, do której projekt deklaratywnie dąży.

Uwagi redakcyjne i legislacyjne

Dokument zawiera szereg uwag dotyczących błędów gramatycznych, redakcyjnych i błędnych odwołań wewnętrznych w projekcie, m.in. użycia błędnych form fleksyjnych, pominięcia przyimka „z” w jednym z przepisów, błędnego numeru artykułu, do którego odsyła inny przepis, a także niespójnego nazewnictwa schematu sieci komunikacyjnej w różnych częściach projektu.

Z pełną treścią uwag można zapoznać się [TUTAJ](#).