

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: wtorek, 05, maj 2026 17:43

Anna Dąbrowska

Odslony: 608

Ministerstwo Infrastruktury uwzględniło kluczowy postulat Związku Powiatów Polskich – w zakresie linii komunikacyjnych realizujących standard dostępności województwa i powiaty mają być traktowane identycznie.

We wtorek, 28 kwietnia, odbyło się dodatkowe posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Spotkanie w całości poświęcone było **projektowi ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw** (UD232). Temat poruszany był już na poprzednim posiedzeniu Zespołu i będzie kontynuowany również w bieżącym tygodniu.

Dyskutowana regulacja **ma przede wszystkim zniwelować zjawisko wykluczenia komunikacyjnego i istnienie tzw. „białych plam komunikacyjnych”**. System publicznego transportu zbiorowego ma być bardziej efektywny i zintegrowany (w szczególności w zakresie kolei i autobusów), ma zapewniać ustawowo określony minimalny standard dostępności oraz przeciwdziałać dotychczasowemu rozproszeniu organizacyjnemu, wynikającemu z funkcjonowania licznych organizatorów przewozu na poziomie gmin, powiatów, województw i ich związków.

Projekt przewiduje również **modyfikację zasad działania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**, chociażby poprzez przekazanie zadań jego obsługi do urzędów marszałkowskich czy ukierunkowanie dopłat przede wszystkim na linie komunikacyjne przeciwdziałające wykluczeniu transportowemu.

Dwa lata prac

W czasie wtorkowego spotkania Sekretarz stanu i Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu **Stanisław Bukowiec** przypomniał, że prace nad projektowanym aktem toczą się od blisko dwóch lat, a wypracowane wnioski to element m.in. pracy zespołu eksperckiego przy Ministerstwie, w którym znaleźli się także przedstawiciele strony samorządowej. **Resort chce, by ustawa weszła w życie 1 stycznia 2027 roku.**

– Tak szerokie konsultacje, jakie odbyły się przy tej ustawie, nie miały miejsca wcześniej. Kilkaset poprawek, które wpłynęły głównie od strony społecznej, zostały przeanalizowane. Podwójne konsultacje się tak naprawdę wydarzyły i gros tych uwag zostało przyjętych – podsumowywał wiceminister.

Powiaty i województwa bez różnicowania

Resort przyjął kluczową uwagę **Związku Powiatów Polskich** dotyczącą równomiernego podziału środków na wszystkie linie w przypadku ich braku po stronie województwa.

Stoimy na stanowisku, że sprawiedliwe rozwiązanie musi opierać się na założeniu, że województwa i powiaty (odpowiednio związki powiatów, związki powiatowo gminne) w zakresie finansowania linii komunikacyjnych realizujących standard dostępności komunikacyjnej muszą być traktowane identycznie, co oznacza że w przypadku gdy środków zabraknie do pełnego zaspokojenia potrzeb zostają one proporcjonalnie zmniejszone w obu tych grupach, a nie – tak jak w obecnym rozwiązaniu – całość konsekwencji spada na powiaty – argumentowała Organizacja w przekazanym piśmie.

Stanisław Bukowiec potwierdził, że wprowadzona zmiana nastąpi przy zachowaniu

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: wtorek, 05, maj 2026 17:43

Anna Dąbrowska

Odslony: 608

projektowanej kolejności przyznawania środków. Podkreślił również, iż zwiększenie budżetu do tegorocznej kwoty **ponad 1,2 mld zł** ma uszczelnić program.

– Jestem przekonany, że dzięki racjonalnemu wydatkowaniu i przyjrzeniu się tym wydatkom z pozycji regionu, czyli z pozycji województw, będzie możliwe zrationalizowanie tych wydatków i pewne oszczędności, które również pozwolą na poprawę sytuacji, jeśli chodzi o wykluczenie komunikacyjne
– powiedział.

Odnosząc się do zastrzeżeń zgłoszonych przez **Związek Województw RP**, który wnosił o zwiększenie środków na obsługę procesu, **wiceminister wskazał, że przewidziane środki (ponad 6 mln zł tj. 0,5 % środków całego budżetu) są jak najbardziej wystarczające, racjonalne i odpowiadają potrzebom, które zostały przedstawione.**

– Ta kwota została zaakceptowana przez Ministerstwo Finansów. Nie ma możliwości, żebyśmy ją zwiększyli. To po pierwsze. Po drugie, nie widzę racjonalnych przesłanek mówiących o tym, że Państwo potrzebujecie większych środków. Ponad 6 mln będzie przeznaczony albo na etaty, albo na etaty i oprogramowanie – mówił.

W odpowiedzi na uwagi **Związku Miast Polskich** wiceminister powiedział, że **obecnie brak jest budżetu na finansowanie funkcjonowania komunikacji miejskiej wykraczającej poza granice miast**. Resort zaproponował, aby w miastach do 30 tys. mieszkańców można było dostać dofinansowanie na transport na tereny podmiejskie, a w miastach do 80 tys. złagodzić ograniczenia dotyczące wykonywania transportu przez przewoźników prywatnych. Inne, możliwe do przyjęcia uwagi ZMP, zostały zaakceptowane.

Dyskusja

W toku dyskusji **Anna Kozub-Lewna** z Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot stwierdziła, że projektowana ustawa w pewnych aspektach stoi w sprzeczności z procedowaną obecnie ustawą o miastach metropolitalnych.

Edward Maniura ze Związku Miast Polskich zwrócił się z pytaniem o to, **z czego wynika podniesienie o 400 % opłaty za korzystanie z przystanków**. W odpowiedzi wiceminister stwierdził, że ta propozycja jest efektem odbytych rozmów, chociażby w kontekście miasta Wałbrzych. **Kwota ta nie była waloryzowana od lat i nie przystaje do realiów.**

Łukasz Franek z ZTP w Krakowie poniósł kwestię transportu na żądanie. Chce, by przepisy w projekcie nie wykluczyły miast z możliwości organizacji takiego transportu. W odpowiedzi **Stanisław Bukowiec** podkreślił, że resort walczy w tym momencie z wykluczeniem komunikacyjnym i że nie można porównywać takich miast jak Kraków, Warszawa czy Gdańsk do np. małej wioski w Bieszczadach.

– Absolutnie nie ma tutaj zgody na to i nie mamy też środków, żebyśmy na równi traktowali aglomeracje z miejscowościami, które rzeczywiście to wykluczenie mają – mówił, wspominając także, że "wchodzenie" w definicję "transportu" i "przejazdu okazjonalnego" zaburzałoby przepisy dotyczące taksówek, co godzi w interes tej branży i spotyka się z jej sprzeciwem.

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: wtorek, 05, maj 2026 17:43

Anna Dąbrowska

Odslony: 608

Marek Wójcik ze Związku Miast Polskich (ZMP) powiedział, że ZMP nie aprobuje wyłączenia jakiegokolwiek miasta z organizacji PTZ, w miejscach, które stanowią „białe plamy”. Ze zdziwieniem przyjmuje także kolejność uzyskiwania środków.

– *Przypomnę, że to gmina jest głównym podmiotem, który realizuje w ramach zadań własnych transport zbiorowy – mówił. – Państwo odwracacie tę tabelę i ja nazwę to wprost: po to, żeby ratować byłe PKS-y, żeby centralizować transport zbiorowy, a nie odwrotnie. To też budzi nasz sprzeciw.*

Wiceminister w odpowiedzi podniósł, że obecnie komunikacja miejska nie otrzymuje dofinansowania z budżetu państwa, a jeśli ustawa nie wejdzie w życie, to tak pozostanie. Projekt ma być szansą dla miast, a nie zagrożeniem.

– *My chcemy stworzyć system. W tej chwili tego systemu nie ma. W tej chwili każda gmina, każdy podmiot, który zgłosi się do wojewody, otrzymuje umowę. Czasem jest tak, że wójt z wójtem się nie zgadzają i jeden drugiego nie puści przejazdem przez swoją gminę. Nie ma wspólnych rozkładów jazdy, nie ma włączonej do systemu kolei, nie ma koordynacji, jeśli chodzi o poszczególne linie. I ten zwykły Kowalski, który oczywiście może mieć połączenie nawet najlepsze na terenie gminy czy powiatu, może nie dostać się do województwa, bo tego rozkładu nie ma. To jest po prostu loteria. (...) Więc budujemy to w ramach regionów, chcemy to zbudować w oparciu o marszałków, którzy mają do tego instrumenty i są naturalnym partnerem. Marszałkowie nie mają być tylko koordynatorami i integratorami. Mają być partnerem dla innych jednostek samorządu terytorialnego. I dlatego ta kolejność jest odwrócona – żeby zbudować system. Trudno system budować oddolnie, bo on nie będzie kompatybilny. Możemy budować system odgórny i dlatego to proponuję, bo to, co się dzieje już w wielu miejscach, czyli powstawanie związków powiatowych, związków powiatowo-gminnych, jest takim dobrym elementem pewnej synergii, która powoduje, że ten system działa w danym regionie lepiej – mówił.*

Przedstawione argumenty nie przekonały przedstawiciela **Związku Miast Polskich**, który stwierdził, że wszystkie dokumenty strategiczne zobowiązują miasta do zagospodarowania obszarów funkcjonalnych miast, zaś zaproponowane rozwiązanie będzie skutkowało likwidacją linii podmiejskich.

W toku dyskusji głos zabrał także **Grzegorz Kubalski** ze **Związku Powiatów Polskich**. Przedstawiciel **ZPP** w pełni poparł działanie Ministerstwa w kwestii odwrócenia kolejności przyznawania środków i zauważył, że obecnie funkcjonujący system PTZ jest fenomenem – w negatywnym tego słowa znaczeniu – w skali Europy.

– *Obecna sytuacja doprowadziła do tego, że przeważająca większość środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych zaczęła iść na przewozy gminne, ale nie takie, które są w ramach porozumień, związków międzygminnych etc., tylko są to po prostu króciutkie linie komunikacyjne, które nie zaspokajają potrzeb transportowych kogokolwiek innego poza uczniami szkół podstawowych, dowożonych w ten sposób do szkoły – tłumaczył. – W ten sposób gmina ma ulgę w swoim budżecie, bo i tak ma obowiązek ustawowy ten dowóz zapewnić, a tak to ma dodatkowo dofinansowanie. Tego typu działanie jest de facto nieefektywnym wydatkowaniem środków i problemem, że my nie tworzymy spójnego systemu transportu. W związku z czym, jeżeli byśmy mieli pójść wzorem tak, jak jest to robione w większości krajów zachodnich, to powinniśmy w ogóle małe gminy pozbawić możliwości organizacji własnego transportu, a wszystko przenieść na poziom dużych ośrodków miejskich działających w porozumieniu z okolicą, powiatów, związków powiatowo-gminnych itd. Ponieważ tego typu krok byłby trochę zbyt „brutalny” wobec obecnych przyzwyczajęń i wobec obecnie istniejących umów, to minimum,*

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: wtorek, 05, maj 2026 17:43

Anna Dąbrowska

Odsłony: 608

które trzeba było zrobić, to odwrócenie kolejności przyznawania środków.

Co do postulatu **ZMP**, dotyczącego wsparcia dla komunikacji miejskiej wyjeżdżającej poza miasto w celu likwidacji „białych plam”, **Grzegorz Kubalski** zauważył, że **choć to dobra koncepcja, nie jest obecnie możliwa do realizacji z prostej przyczyny.**

– My przy okazji tej ustawy nie sięgnęliśmy po wyniki prac, mówiące o tym, jak należy delimitować obszary wykluczenia transportowego. Zrobiliśmy to w sposób trochę opisowy, w ramach projektu. Natomiast to oznacza, że nie mamy dostatecznie dobrej cechy rozróżniającej, żeby powiedzieć, która linia komunikacji miejskiej, wychodząca poza wielkie miasto, jest w celu likwidacji wykluczenia transportowego, a która nie jest. Jeżeli tego nie mamy, nie możemy wpisać tych linii w sposób pełny, bo problem jest taki: fundusz ma ograniczoną kwotę. Jeżeli dopisalibyśmy zbyt dużą liczbę podmiotów tutaj, to w tym momencie by się okazało, że te dopłaty są albo symboliczne, albo zaczyna brakować środków na te miejsca, gdzie ze względu na zdecydowanie mniejszą gęstość zaludnienia, mniejszą urbanizację, zaczyna brakować możliwości doprowadzenia linii. W związku z czym, jest to kwestia do rozważenia, ale – moim zdaniem – nie da się jej rozważyć obecnie.

Przedstawiciel **ZPP** odniósł się także do kwestii transportu na żądanie, poruszonej przez **Łukasza Franka**.

– Nie ma jednoznacznych przepisów regulujących tę kwestię. Jeżeli czytalibyśmy obecnie istniejące przepisy w sposób dosłowny, to okaże się, że tego typu rodzaj transportu jest w ogóle niemożliwy. Dlatego, jako Związek Powiatów Polskich, od 8 czy 10 lat postulowaliśmy wprowadzenie tego typu przepisów. Natomiast, oczywiście poszczególne miasta znalazły taką czy inną furtkę, żeby taki transport zrealizować. Gdy my w chwili obecnej wpisujemy transport na żądanie jako element ustawy, to to automatycznie zmniejsza "pole szare", w którym obecnie funkcjonują różnego rodzaju rozwiązania, takie jak chociażby LajkBus w Krakowie. I warto jest się faktycznie zastanowić, czy nie jesteśmy w stanie poprzez jakąś pojedynczą zmianę legislacyjną pozwolić istniejącym systemom transportu na żądanie dalej funkcjonować i się rozwijać. Rozumiem problem pod tytułem oczekiwania środowiska taksówkowego itp., ale z drugiej znowu strony niekoniecznie bym chciał, żeby ustawa, która zostanie uchwalona, jako swój pierwszy skutek, zanim jeszcze w ogóle doprowadzi do jakiegokolwiek integracji czegokolwiek, miała skutek taki, że po prostu wyłączy wszystkie istniejące obecnie na zasadzie pilotażu systemy. W związku z czym pytanie, czy jednak nie jesteśmy w stanie w jakiś sposób przychylić się do postulatu, który padł ze strony Krakowa, oczywiście z pełnym uwzględnieniem spraw dotyczących tego, że jest tutaj trochę interesariuszy – mówił.

Wiceminister zadeklarował, że przy procedowaniu innych projektów ustaw będzie możliwy powrót do tego tematu. Resort przychylił się do uregulowania prawnego propozycji możliwości organizowania transportu na żądanie przez miasta bez dofinansowania. **Łukasz Franek** ma skontaktować się z Zastępcą Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury **Bartoszem Jabłonką** celem przedstawienia odpowiedniej propozycji prawnej.

Rafał Cieślik ze **Związku Województw RP** zauważył, że większość uwag, zgłoszonych przez organizację, nie została uwzględniona.

Stanowisko końcowe

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: wtorek, 05, maj 2026 17:43

Anna Dąbrowska

Odsłony: 608

Z uwagi na stanowisko większości organizacji, zwłaszcza Związku Województw RP, którego członkowie mają być głównym beneficjentem ustawy, Zespół **zarekomendował negatywną opinię do projektu**. **Grzegorz Kubalski** poinformował, że **Związek Powiatów Polskich** – wobec akceptacji kluczowego postulatu Organizacji – nie ma fundamentalnych zastrzeżeń do projektu.