Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
Opublikowano: wtorek, 12, maj 2026 20:33
Anna Dąbrowska
Odsłony: 651

Jednolitego zdania nie było. Pozytywna opinia zespołu z uwagą Związku Powiatów Polskich i zdaniem odrębnym Związku Gmin Wiejskich RP – to efekt długich rozmów nad projektem dotyczącym PTZ.

We wtorek, 5 maja, odbyło się dodatkowe posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Celem spotkania było zaopiniowanie projektu ***ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*** (UD232).

Nowelizacja **ma przede wszystkim zniwelować zjawisko wykluczenia komunikacyjnego i istnienie tzw. „białych plam komunikacyjnych".** System publicznego transportu zbiorowego (PTZ) 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.

Nowa wersja projektu

Na ostatnim spotkaniu poświęconym temu aktowi Zespół dyskutował nad propozycjami zgłoszonymi przez korporacje samorządowe. Tym razem Ministerstwo w krótkim podsumowaniu wskazało, które z nich zostały uwzględnione.

Zgodnie z relacją przedstawiciela resortu, w nowej wersji projektu, w art. 5a, dookreślono, że **połączenia między miastami powiatowymi, wojewódzkimi czy gminnymi nie muszą być realizowane bezpośrednimi liniami**, lecz także w ramach więcej niż jednej linii komunikacyjnej i z wykorzystaniem różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto, uwzględniono uwagę **Związku Miast Polskich** w kwestii zwiększenia limitów dotyczących liczby mieszkańców w kontekście uzyskiwania dofinansowań dla miast.

– Zgodziliśmy się na propozycję 50 000, jeżeli chodzi o komunikację miejską wyjeżdżającą poza miasta i 100 000, jeżeli chodzi o wjazd do miast – precyzował przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury.

W kontekście art. 15b **uznano możliwość, by linie autobusowe mogły poczekać na różnego rodzaju środki transportu.**

Zmiany nastąpiły również w zakresie **podziału środków i *ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*.**

*– Zaproponowany przez nas model, myślę, że prowadzi do tego, że ten podział środków, jeżeli chodzi później o dopłaty z FRPA, **będzie bardziej prosty do przeprowadzenia i bardziej przejrzysty*** – mówił przedstawiciel resortu. *– Będzie on polegał na tym, że zapewniamy pełne finansowanie, w pełnej kwocie, dla wszystkich linii komunikacyjnych, które są realizowane na zasadzie artykułu 5a, czyli spełniają ten*

Phoca PDF

minimalny standard komunikacyjny połączenia między miastami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi w parze połączeń 4 plus 2 w weekendy. I ***zarówno województwa, jak i powiaty będą tutaj miały pełne finansowanie, a kolejni – w ramach odpowiedniej grupy. Ten poziom najpierw będzie w odpowiedniej wysokości dla województw, później dla związku powiatów i powiatów. I w ostatnim „koszyku", jeżeli tych środków nie starczy, będą te środki rozdysponowane proporcjonalnie według posiadanych środków.***

Zgodnie z ostatnią wersją projektu, nowe **Schematy sieci komunikacyjnej nie będą musiały być zgodne z obecnie obowiązującymi planami transportowymi.**

Resort przewidział również zmianę dotyczącą transportu na żądanie.

– Zaproponowaliśmy rozwiązanie kompromisowe. Wskazaliśmy wprost, że ***organizacja tych przewozów na żądanie będzie dotyczyła tylko gmin wiejskich i miejsko-wiejskich. Nie obejmujemy tymi rozwiązaniami miast*** – mówił przedstawiciel resortu, tłumacząc jednocześnie powody takiej decyzji. – *Zmiana dotycząca miast i uregulowania tego sposobu przewozów, jak doskonale państwo wiecie, w ogóle teraz w przepisach jakby nie istnieje. Biorąc pod uwagę, że to jest bardzo duża zmiana i też tak rozmawiałem z przedstawicielami metropolii, że doprecyzujemy to w ustawie teraz, którą rozpoczynamy, jeżeli chodzi o przewozy taksówkowe. I chcemy do tego podejść bardzo kompleksowo. Zaprosić wszystkie miasta, które takie przewozy organizują. Nie chcemy robić tego na szybko i w ciągu jednego dnia tworzyć przepisów.*

Ponadto zwiększona została kwota przyznawana z Funduszu dla marszałków do **0,75%.**

Gminy na „nie"

W toku dyskusji **Rafał Cieślik** przedstawił stanowisko Związku Województw RP. Organizacja **pozytywnie zaopiniowała projekt z zastrzeżeniami przede wszystkim co do poziomu finansowania obsługi zadań,** proponując zwiększenie wysokości środków do poziomu 0,9-1%.

Marek Wójcik ze **Związku Miast Polskich** m.in. zwrócił się z prośbą o **zagwarantowanie mechanizmu monitorowania ustawy** i – na tej bazie – dokonywania potencjalnych korekt. W odpowiedzi przedstawiciel strony rządowej stwierdził, że **resort jest otwarty na stworzenie mechanizmów monitorujących.**

Zastępca Dyrektora Biura **Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski** ocenił, że zagrożenia wynikające z pierwotnej wersji projektu w przeważającej większości zostały zneutralizowane, a dokument – w obecnym kształcie – kwalifikuje się do pozytywnego zaopiniowania. Przedstawiciel **ZPP** wskazał również na zastrzeżenia dotyczące treści art. 14b ust. 5 pkt 2 projektowanej ustawy. **Wbrew uwagom Związku powszechny obowiązek uzgadniania rozkładów jazdy wszystkich linii na terenie województwa z marszałkiem województwa i uzgadniania każdej zmiany rozkładu, zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od przewoźnika został utrzymany.**

– Tego typu operacja jest fizycznie niemożliwa do zrealizowania, bo jeżeli przesunięcie godziny odjazdu autobusu, który rusza z małej wioseczki, o 2 minuty, ma wymagać każdorazowo uzgodnienia z marszałkiem, nawet jeżeli to wynika z faktu, że akurat droga wojewódzka, która biegnie przez tę wieś i przez którą miałby jechać autobus, jest w tej chwili w remoncie i dlatego wydłużył się czas przejazdu, to

Phoca PDF

generalnie – po pierwsze – powoduje, że marszałek województwa będzie musiał stworzyć chyba odrębny wydział, który będzie tylko i wyłącznie zajmował się uzgadnianiem tego typu kwestii, a po drugie, to w sposób wyjątkowo nieprzyjemny wpłynie na możliwość kształtowania rozkładów jazdy. ***My proponowaliśmy zrezygnowanie w ogóle z tego przepisu, ewentualnie ograniczenie go do linii, które dotyczą skomunikowania z komunikacją kolejową, bo wtedy rozumiem, że być może taka potrzeba jest. Natomiast w obecnym kształcie ten przepis jest po prostu nierealizowalny.*** *Dlatego proponuję, jeżeli byśmy się kierowali w kierunku opinii pozytywnej, żeby zastrzec, że jako Komisja Wspólna domagamy się usunięcia tego przepisu albo jego urealnienia, bo niestety w takim kształcie on nie zadziała.*

W odpowiedzi przedstawiciel resortu zastrzegł, że na obecną chwilę **nie może zapewnić, że zmiana zostanie dokonana.**

– Jeżeli chodzi o kwestie rozkładów jazdy i uzgadniania przez marszałków tych rozkładów jazdy, proszę mi wierzyć, że cały czas jeszcze tutaj prowadzimy rozmowy co do ostatecznego brzmienia, ale na tę chwilę nie jestem upoważniony do tego, żeby potwierdzić, że możemy to zmienić – powiedział.

Mariusz Marszał ze **Związku Gmin Wiejskich RP** stwierdził, że nie dostrzega w projekcie rewolucyjnych rozwiązań w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Podkreślił przy tym, że dokument ma charakter wojewódzko-centryczny i dotyczy przede wszystkim zasad rozdysponowywania środków z Funduszu. Organizacja postulowała, by gminy albo związki gmin miały możliwości inicjacyjne w przedmiocie linii komunikacyjnych (art. 14a). **Mariusz Marszał** stwierdził również, że gmina powinna mieć możliwość odwołania od odmowy dotyczącej utworzenia linii przez nią wskazanej, a sama odmowa powinna być odpowiednio uzasadniona. Zauważył również, że projekt nie przewiduje mechanizmu awaryjnego uruchamiania transportu.

Przedstawiciel Ministerstwa **nie zgodził się ze stanowiskiem przedmówcy.**

– Jeżeli chodzi o tę tezę, że tak naprawdę gminy zostały wykluczone w ogóle z transportu i z możliwości udziału w organizacji publicznego transportu zbiorowego, chciałem zaznaczyć, że ***gminy jak najbardziej nie zostały wykluczone i będą brały czynny i powinny brać czynny udział w tworzeniu planów i Schematów transportowych****. Te Schematy i plany będzie organizował powiat. Nie wrzuciliśmy tego obowiązku na barki gmin, tylko powiaty będą to organizowały, oczywiście we współpracy z odpowiednimi gminami, które w ramach tego powiatu funkcjonują i też będą miały przez to realny wpływ na te sieci połączeń, które będą tam realizowane. Po drugie, daliśmy możliwość gminom powierzenia organizacji transportu zbiorowego powiatom, które mają większy potencjał i też większe zasoby kadrowe do tego, żeby to organizować. I nie wymagamy tego, żeby gmina wchodziła formalnie w związek powiatowo-gminny, tylko na zasadzie porozumienia może powierzyć organizację takiej linii. (…) Tak naprawdę nie uważamy, że gminy w tym projekcie zostały oszukane. Mają w pełni możliwość współorganizowania tych wszystkich przewozów, które teraz organizują, przy współpracy z odpowiednimi starostami. I chcemy, żeby na takim poziomie to się odbywało.*

Joanna Wons-Kleta ze **Związku Gmin Wiejskich RP** zwróciła uwagę m.in. na to, że **nie wszystkie powiaty mają wystarczające możliwości organizacyjne.**

– Ja rozumiem, że być może z perspektywy Warszawy to wygląda inaczej i na pewno większość powiatów w Polsce działa. Cieszę się z tego. Niestety nie wszystkie tak funkcjonują. (…) Moja gmina składa się z 10 sołectw. W każdym sołectwie mamy kilkanaście połączeń autobusowych. Nigdy w historii gminy nie

Phoca PDF

mieliśmy tak dobrych połączeń autobusowych, jak mamy teraz. Jesteśmy w stanie ludzi zawozić do pracy, jesteśmy w stanie ludzi zawozić do szkoły, do miasta powiatowego, do miasta sąsiedniego. W sytuacji, kiedy my nie będziemy mogli sobie wnioskować o te pieniądze samodzielnie, tylko czekać na powiat, nie doczekamy się nigdy. (…) ***To, co państwo proponujecie, to taką gminę jak moja kompletnie wykluczy komunikacyjne.*** *My nigdy nie będziemy w stanie zapewnić z tymi rozwiązaniami, które są zaproponowane w ustawie, tego, co mamy teraz* – mówiła.

Ostatecznie Zespół wydał **pozytywną opinię wiążącą** do projektu **z uwagą Związku Powiatów Polskich** i **zdaniem odrębnym Związku Gmin Wiejskich RP.**

Punkt dotyczący tego tematu – w kontekście uwag, które padły na spotkaniu i monitorowania dostępu gmin do środków – znajdzie się w porządku obrad listopadowego lub grudniowego posiedzenia Zespołu.

Następne posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu KWRiST odbędzie się **20 maja**.

Phoca PDF