Reforma transportu zbiorowego: integracja czy centralizacja? Posiedzenie Parlamentarnego Zespołu ds. Walki z Wyk

Kategoria: Sejm, Senat i Prezydent
Opublikowano: środa, 11, marzec 2026 08:45
Mateusz Jabłoński
Odsłony: 833

9 marca 2026 r. odbyło się posiedzenie Parlamentarnego Zespołu ds. Walki z Wykluczeniem Transportowym poświęcone dyskusji nad projektem nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (UD232), który skierowany został do konsultacji publicznych. Posiedzenie miało szczególny charakter – po raz pierwszy od momentu procedowania tego projektu na sali zabrakło przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury. Przewodnicząca – posłanka Paulina Matysiak zapowiedziała, że pytania zgłoszone podczas obrad zostaną przekazane do resortu w formie zapytania lub interpelacji.

Centralnym tematem dyskusji stała się kwestia koncentracji kompetencji w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w rękach marszałka województwa. Projekt przewiduje bowiem, że to marszałek będzie sporządzał schemat sieci komunikacyjnej województwa, a ujęcie w nim określonej linii komunikacyjnej będzie warunkowało dostęp do dopłat z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Unaoczniono też problem, iż w razie uchwalenia proponowanych regulacji, każda zmiana rozkładu jazdy będzie wymagała dokonania uzgodnień z marszałkiem. Zgromadzeni wskazywali, że takie rozwiązanie de facto uzależnia organizację transportu przez gminy i powiaty od decyzji podejmowanych na szczeblu regionalnym, odbierając mniejszym jednostkom samorządu terytorialnego podmiotowość w zakresie planowania połączeń dostosowanych do lokalnych potrzeb. Podnoszono, że to właśnie gminy i powiaty najlepiej rozpoznają potrzeby komunikacyjne swoich mieszkańców.

Przedstawiciel ZPP - dr Grzegorz Kubalski, wprost stwierdził, że liczba błędów zawartych w projekcie jest rażąco duża. Podkreślił, że problemy dotyczące publicznego transportu zbiorowego są znane od lat, a proponowane rozwiązania – polegające na centralizacji w rękach marszałka – nie stanowią recepty na rzeczywiste bolączki systemu. Zwrócił uwagę, że integracja transportu jest co do zasady słusznym kierunkiem, jednak nie powinna oznaczać odebrania sprawczości jednostkom samorządu terytorialnego w zakresie zarządzania obsługiwanymi przez nie liniami. Wskazał ponadto, że mechanizm finansowania skonstruowano w taki sposób, iż województwo arbitralnie określa, jaką część dostępnych środków przeznacza na własne potrzeby, pozostawiając pozostałym JST jedynie resztę puli.

W toku debaty poruszono również kwestię przewozów na żądanie. Zgłoszono wątpliwości co do tego, czy limit 20 przejazdów na żądanie oznacza 20 odrębnych linii, czy też dosłownie 20 jednostkowych kursów – bowiem ta druga interpretacja czyniłaby całe rozwiązanie bezcelowym. Skrytykowano też ograniczenie realizacji przewozów na żądanie wyłącznie do samochodów osobowych, wskazując, że dla części użytkowników – zwłaszcza osób starszych i z ograniczeniami fizycznymi – właściwszy byłby odpowiednio dostosowany pojazd do 9 miejsc z niską podłogą i szerokimi drzwiami. Zwrócono również uwagę, że zaproponowana stawka dopłaty na to zadanie nie odpowiada rzeczywistym kosztom obsługi, a brak limitu wieku pojazdów dopuszczonych do realizacji takich przewozów budzi istotne wątpliwości.

Dyskusja skupiła się również na problemach obszarów przygranicznych, czyli linii komunikacyjnych przekraczających granice województw. Wskazywano, że obecnie istniejący wymóg zawierania odrębnych umów z dwoma wojewodami oraz sztuczne dzielenie linii komunikacyjnych stanowią poważne bariery organizacyjne. W związku z tym, postulowano wprowadzenie na poziomie ustawowym wyraźnego uprawnienia dla związków międzygminnych, powiatowych i powiatowo-gminnych do zawierania porozumień z innymi JST, w tym położonymi w sąsiednich województwach.

Przewodnicząca na zakończenie przypomniała, że dotychczas nie przedstawiono raportu z uwag zgłoszonych do poprzedniej wersji projektu, a oczekiwane są również wyniki badania dotyczącego wykluczenia komunikacyjnego, które pochłonęło znaczące środki publiczne. Zapowiedziała gotowość do zwołania kolejnego posiedzenia, wyrażając tym samym oczekiwanie, że tym razem resort infrastruktury

Phoca PDF

oddeleguje na nie swojego przedstawiciela.

Z przebiegiem posiedzenia można zapoznać się tutaj

Phoca PDF