Największa od 16 lat zmiana w publicznym transporcie zbiorowym trafia do Sejmu

Kategoria: Sejm, Senat i Prezydent
Opublikowano: piątek, 03, lipiec 2026 08:46
Mateusz Jabłoński
Odsłony: 886

W czwartek, tj. 2 lipca 2026 r. odbyło się posiedzenie Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego poświęcone rządowemu projektowi ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2700). Pierwsze czytanie projektu w Sejmie zaplanowano na ten sam dzień na godz. 16:45.

Wprowadzenia dokonał dyrektor Bartosz Jabłonka z resortu, wskazując, że jest to obszerna nowelizacja, w takim zakresie niedokonywana od 16 lat. Do kluczowych zmian zaliczył wprowadzenie minimalnych standardów w zakresie publicznego transportu zbiorowego (PTZ), które mają zapewnić, że w razie opóźnień autobus odpowiednio poczeka na pociąg, przewozy na żądanie oraz ustanowienie marszałka województwa integratorem PTZ na terenie województwa. Projekt zakłada także wdrożenie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie sporządzanego przez marszałka oraz małe schematy tworzone przez powiaty w uzgodnieniu z gminami. Zmieniona zostanie kolejność dofinansowywania przez Fundusz — niezależnie od organizatora, w pierwszej kolejności dofinansowywane będą linie realizujące minimalne standardy. Dopłatami będą mogły zostać objęte także linie komunikacji miejskiej w zakresie wykraczającym poza obszar miast do 50 tys. mieszkańców. Projekt przewiduje ponadto obowiązek instalowania GPS w pojazdach oraz wymiany taboru. Rozwiązania mają wejść w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia, a marszałkowie mają przygotować Schematy do 15 listopada; dłuższe terminy przewidziano dla przepisów o wymianie taboru.

Przedstawiciele strony społecznej wskazali na niedostosowaną do realiów wysokość stawki dopłaty do wozokilometra dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej, niejasność przepisów dotyczących dopuszczalnej liczby przejazdów na żądanie w przeciągu miesiąca oraz brak określenia maksymalnego wieku pojazdów wykonujących ten transport. Podnoszono zaniepokojenie niemożliwością finansowania linii komunikacji miejskiej w zakresie wykraczającym poza obszar miast mających ponad 100 tys. mieszkańców oraz postulowano zapewnienie województwom pierwszeństwa w dostępie do środków z Funduszu. Wskazywano też na problematykę przeniesienia kompetencji do urzędów marszałkowskich, które będą miały pierwszeństwo
w uzyskiwaniu środków oraz na nakładanie na powiaty nowych obowiązków bez stosownego finansowania. Zwracano uwagę na brak terminów sporządzenia schematów przez powiaty i konsultacji z gminami, a także na uzyskanie większej swobody przez podmioty prywatne realizujące PTZ i jej wpływ na ceny biletów. Terminowość przewidzianą w projekcie oceniano jako niepokojącą, przede wszystkim w odniesieniu do sporządzania małych schematów, a dodatkowo zwracano uwagę na utrzymanie dopłaty do wozokilometra na tym samym poziomie przy zwiększeniu częstotliwości połączeń i standardów taboru.

Mateusz Jabłoński z ZPP przedstawił stanowisko dotyczące m.in. zastrzeżeń wobec obowiązku uzgadniania z marszałkiem województwa każdej zmiany rozkładu jazdy — w tym wynikającej z przyczyn niezależnych od przewoźnika (np. opóźnienie
z powodu remontu drogi) — na wszystkich liniach ujętych w Schemacie województwa, także finansowanych wyłącznie ze środków własnych organizatora. Postulowano wprowadzenie w ramach minimalnych standardów obowiązku zapewnienia bezpośrednich połączeń między graniczącymi ze sobą powiatami, także w różnych województwach, umożliwienie zawierania umów wieloletnich co do zasady na co najmniej 5 lat oraz zagwarantowanie integracji PTZ na dworcach.

W ramach dyskusji poruszono również kwestię zakwestionowania roli marszałka jako integratora w kontekście podziału środków według klucza politycznego oraz wskazano na ryzyko wprowadzenia 16 różnych standardów w skali kraju. Padło pytanie, czy pula środków przekraczająca 1 mld zł zostanie zwiększona. Wskazywano również, że w regionach o niskich potrzebach transportowych sztywne

Phoca PDF

standardy częstotliwości mogą oznaczać wożenie powietrza i powinny być dostosowane do lokalnych uwarunkowań. Termin 15 listopada oceniano jako nierealny, szczególnie dla powiatów, które dotąd nie organizowały transportu zbiorowego, z uwagi na braki kadrowe i finansowe oraz brak środków na przygotowanie; postulowano przekazywanie powiatom rozkładów jazdy pociągów z odpowiednim wyprzedzeniem.

Poseł Weber zapytał o kwotę przeznaczoną na nowe rozwiązania i ewentualne zwiększenie puli. Podnoszono kwestię jednolitego systemu biletowego oraz jednolitego systemu ulg w skali kraju. Przewodnicząca - posłanka Paulina Matysiak, zapytała, dlaczego transport na żądanie ma odbywać się wyłącznie w obrębie jednej gminy, oraz wskazano na potrzebę liberalizacji dostępu do tego transportu, z którego — wedle obecnego brzmienia przepisów — będzie można skorzystać tylko w razie zgłoszenia zapotrzebowania najpóźniej dzień przed.

Resort ustosunkowując się do zadanych pytań wskazał, że zawnioskowano do Ministerstwa Finansów o uwzględnienie kwoty i oczekuje się na jej akceptację do 31 lipca, przy czym nie ma upoważnienia do ujawnienia jej wysokości. Projekt nie zawiera przepisów dotyczących ulg, ponieważ dotyczy wyłącznie organizacji PTZ. Podkreślono, że uzyskał pozytywną opinię KWRiST, również w zakresie terminów wejścia w życie. Kwestia dopłaty do wozokilometra nie była przedmiotem ustawy, a obecne plany transportowe zachowują ważność do 2029 r. W odniesieniu do wieku pojazdów w przewozach na żądanie nie określono minimalnego wieku, pozostawiając dowolność wójtom. Resort nie wykluczył kolejnej nowelizacji w tym zakresie i uznał okres 5 lat dla umów wieloletnich za wystarczający.

Phoca PDF