



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

STANOWISKO NR 5 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 4 września 2025 r.

w sprawie nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło do konsultacji projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232), który był kontynuacją założeń przedstawianych na konwencie Marszałków w styczniu 2025 roku. Nie ulega wątpliwości, że wprowadzenie zmian w dotychczas obowiązujących przepisach i dostosowanie ich do realnych potrzeb zarówno rynku transportowego jak i potrzeb najważniejszych beneficjentów tych przepisów czyli pasażerów było oczekiwane i jest koniecznością. Dlatego chcielibyśmy zwrócić uwagę na kilka ważnych kwestii z punktu widzenia Marszałków Województw. Należy zauważyć, że niżej wskazane zagadnienia to tylko część uwag zgłoszonych przez samorządy województw w ramach konsultacji społecznych, gdyż nie sposób wymienić ich wszystkich w przedmiotowym stanowisku.

Zgodnie z zaproponowanymi rozwiązaniami, które zostały przedstawione w projekcie ww. ustawy, Marszałkowie Województw zostaną ustanowieni **integratorami rynku transportowego na obszarze województwa**. Dotychczasowe rozwiązanie, w którym każda jednostka samorządu terytorialnego planowała i organizowała transport na terenie swojej właściwości powodowało, że transport publiczny nie był spójny i skoordynowany, tak aby przewozy organizowane przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego uzupełniały się i dawały możliwość dogodnych przesiadek z uwzględnieniem różnych rodzajów transportu. Integratorzy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w województwie (marszałkowie województw) będą zobowiązani do opracowania kompleksowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) województwa, który będzie sporządzany na podstawie propozycji od pozostałych jednostek samorządu



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

terytorialnego z obszaru województwa i będzie obejmował: gminne, powiatowe, powiatowo-gminne oraz wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie drogowym, kolejowym, innym, szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej. Nałożenie na Marszałków Województw tak istotnego zadania jakim jest stworzenie spójnego i racjonalnego systemu transportowego na obszarze całego województwa jest rozwiązaniem, które będzie stanowiło ogromne wyzwanie organizacyjne oraz prawne. Dlatego proponujemy, by ustanowić dodatkowych „integratorów” transportu na poziomie powiatów, którzy odpowiedzialni byłiby za zbieranie i uzgadnianie propozycji w zakresie ustalania przebiegów linii komunikacyjnych w zakresie gminnych, powiatowych oraz powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich w transporcie drogowym a następnie współpracowałyby z Marszałkami Województw (integratorami przewozów w województwie) w zakresie opracowania kompleksowego Planu Transportowego województwa. Takie rozwiązanie przyczyni się do zaangażowania organizatorów każdego szczebla, a wyniki analiz przez nich przeprowadzonych, do zwiększenia mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce poprzez dostosowanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób, szczególnie zamieszkujących tereny o słabej dostępności transportowej.

Istotnym rozwiązaniem zaproponowanym w projekcie ww. ustawy jest również opracowanie i wdrożenie regionalnego portalu rozkładów jazdy stanowiącego system informacji pasażerskiej. Wprowadzenie obowiązku publikacji przez operatorów publicznego transportu zbiorowego rozkładów jazdy w formacie cyfrowej wymiany informacji GTFS lub NeTex będzie miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności danych dotyczących rozkładów jazdy i będzie znacznym ułatwieniem do rozpoczęcia w przyszłości prac nad ogólnopolską bazą godzin odjazdów i przyjazdów oraz przystanków wraz z wyszukiwarką połączeń w całym kraju. Jest to rozwiązanie społecznie oczekiwane, które docelowo umożliwi pasażerom sprawdzenie rozkładów jazdy i zaplanowanie podróży niezależnie od miejsca, w którym się znajdują. Jednakże by baza danych dostępna była w całym kraju muszą zostać połączone ze sobą systemy informacji, które już funkcjonują lub są w trakcie przygotowywania lub wdrażania. Kluczową kwestią jest zatem bezwzględny ustawowy wymóg dostarczania przez każdego przewoźnika i operatora danych w jednolitym cyfrowym formacie. W celu kompleksowego uporządkowania tego zagadnienia niezbędna wydaje się również rewizja i aktualizacja Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy, w którym znajdują się nieprecyzyjne zapisy dotyczące



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

administrowania systemem informacji dla pasażera. Dodatkowo w portalu mogłyby znaleźć się również rozkłady jazdy przewoźników kolejowych, którym samorząd województwa oraz minister właściwy ds. transportu zleca przewozy oraz przewoźników autobusowych realizujących przewozy komercyjne i wszystkie przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązanie to pozwoli zagregować informacje o wszystkich przewozach publicznych, z których pasażer mógłby skorzystać. Mając na względzie powyższe, istotnym elementem jest wprowadzenie zapisów w stosownych przepisach o konieczności przekazywania danych do regionalnego portalu rozkładów jazdy także przez operatorów ubiegających się o dopłaty do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wraz z określeniem sankcji w przypadku braku wypełnienia zobowiązania.

W aspekcie nowych zadań nałożonych na Marszałków i pełnienia przez nich funkcji integratora przewozów oraz regionalnego portalu rozkładów jazdy, kluczowym jest również pochylenie się nad zagadnieniem jednolitej bazy przystanków komunikacyjnych, obejmującej przystanki przeznaczone do obsługi kolejowego i drogowego transportu zbiorowego oraz bieżącego przekazywania informacji o zmianach w infrastrukturze przystanków komunikacyjnych na obszarze działania lub zasięgu przewozów. Aktualnie kwestia ta nie znajduje pełnego unormowania i pozostaje w gestii samorządów różnego szczebla (oraz innych jednostek organizacyjnych), co powoduje, że na terenie przeciętnego województwa mamy łącznie kilkaset zarządców przystanków. Może to powodować występowanie nawet w obrębie jednego skrzyżowania różnych oznaczeń poszczególnych przystanków, wzajemnie ze sobą sprzecznych.

Istnieje również konieczność zdefiniowania szeroko pojętej komunikacji dowozowej do istniejących już linii kolejowych tzw. przewozów „ostatniej mili”. Rozwiązanie polegające na organizowaniu przewozów autobusowych do linii kolejowych staje się coraz popularniejsze i zyskuje na istotności w budowie siatki połączeń na obszarach gmin, powiatów i województwa. Obecnie województwa organizujące przewozy autobusowe do linii kolejowych wdrażają różne rozwiązania, które umożliwiają im uruchomienie takich przewozów. Niebagatelną sprawą jest również wprowadzenie mechanizmów wsparcia finansowego dla samorządów na organizowanie tego typu dowozów.

W przekazanym do konsultacji projekcie ww. ustawy nie przewidziano wskaźników waloryzacji wysokości dopłaty pochodzącej z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Już teraz zarówno operatorzy, jak i środowisko



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

eksperskie wskazuje, że wartość dopłaty z Funduszu w wysokości 3 złotych do każdego wozokilometra jest zbyt niska. Mając na uwadze, że docelowym rozwiązaniem jest zawieranie wieloletnich umów przewozowych wprowadzenie z góry założonej waloryzacji stawki dopłaty umożliwiłoby operatorom gospodarne opracowywanie planów finansowych oraz planowanie sukcesywnej wymiany taboru poprzez umowy leasingowe. Ponadto zaproponowanie w ustawie bazowej ścieżki postępowania dotyczącego waloryzacji wysokości dopłaty stanowić będzie klarowną i bezsprzeczną wskazówkę dla organizatorów wszystkich szczebli w zakresie planowania waloryzacji rekompensaty wynikającej z zawartych umów.

W projekcie nowelizowanych przepisów ustawy o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (obecnie ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) przewidziano również zadania dotyczące kontroli wydatkowanych środków. Według zaproponowanych przepisów organem właściwym do przeprowadzania kontroli w zakresie wydatkowania środków Funduszu, prawidłowości wyliczenia dopłaty oraz zgodności zawartych umów będzie właściwy wojewoda. Mając na uwadze, że wnioski o przyznanie środków oraz umowy w zakresie Funduszu będą obsługiwane przez marszałków województw wątpliwość budzą wyżej wspomniane czynności kontrolne. W naszej ocenie, analogicznie do przepisów obecnych, to marszałkowie województw jako organ ogłaszający nabór na środki pochodzące z Funduszu oraz zawierający umowy o dopłatę z organizatorami (gminami i powiatami) powinni również sprawować nadzór nad realizacją tych umów.

Dodatkowo jedną z naglących kwestii staje się wzajemna integracja uprawnień do przejazdów ulgowych w transporcie drogowym i kolejowym (a najkorzystniej – uproszczenie liczby ulg), ponieważ tylko w takim układzie możliwe będzie skuteczne wdrażanie zintegrowanych biletów obejmujących różne gałęzie transportu na większą skalę, tj. bez istotnej straty dla organizatorów wynikającej z konieczności stosowania ulg handlowych. W chwili obecnej jest to jedno z największych ograniczeń efektywnej integracji taryfowej.

Mając na uwadze ogromną istotność i złożoność projektowanych przepisów co przeniosło się na kilkadziesiąt stron uwag zgłoszonych przez samorządy województw do projektu nowelizowanych przepisów, deklarujemy pełne zaangażowanie w dalszej współpracy przy tworzeniu i wdrażaniu przepisów dotyczących transportu publicznego i walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury rozwiązania wskazują co do zasady optymalny kierunek rozwoju, wymagają jednak korekt



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP ŁÓDZKIE 2025

i doszczegółowienia w zakresie ich wdrażania i realizacji. W związku z powyższym apelujemy do strony rządowej o zorganizowanie, w ramach trwającego procesu legislacyjnego, serii konferencji uzgodnieniowych z udziałem przedstawicieli samorządów województw, na których można będzie szczegółowo omówić zgłoszone już uwagi oraz wypracować najlepsze rozwiązania legislacyjne.

**Przewodnicząca
Konwentu Marszałków Województw RP**


Joanna Skrzydlewska

Stanowisko otrzymują:

1. Donald Tusk - Prezes Rady Ministrów
2. Dariusz Klimczak - Minister Infrastruktury