

IX kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO  
I POLITYKI REGIONALNEJ  
(NR 176)  
z dnia 15 września 2022 r.**



---

## Pełny zapis przebiegu posiedzenia

### Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 176)

15 września 2022 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację Ministra Infrastruktury na temat zakresu wykluczenia komunikacyjnego w Polsce oraz wywiązywania się poszczególnych rodzajów jednostek samorządu terytorialnego z odpowiedzialności za organizację komunikacji publicznej.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu wraz ze współpracownikami, **Paweł Zambrzycki** p.o. wicedyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jacek Grzyb** naczelnik Wydziału Planowania Oferty i Zestawień Składów PKP Intercity wraz ze współpracownikami oraz **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak** i **Agnieszka Jasińska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

#### **Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Szanowni państwo, otwieram 176. posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów, witam także zaproszonych gości. Przede wszystkim witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, na czele z panem ministrem Andrzejem Bittelem. Witam, panie ministrze. Witam przedstawicieli PKP Intercity. Witam przedstawicieli Związku Powiatów Polskich. Witam także pełniącego obowiązki wicedyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli pana Pawła Zambrzyckiego wraz z przedstawicielami NIK-u.

Szanowni państwo, stwierdzam, że jest kworum na podstawie listy obecności.

Porządek dzienny obejmuje rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat zakresu wykluczenia komunikacyjnego w Polsce oraz wywiązywania się poszczególnych rodzajów jednostek samorządu terytorialnego z odpowiedzialności za organizację komunikacji publicznej. Przypomnę tylko, że jest to temat, który został umiejscowiony w naszym planie pracy na drugie półrocze bieżącego roku, stąd dzisiejsze posiedzenie i jego tematyka.

Szanowni państwo, proszę pana ministra o przedstawienie informacji. Panie ministrze, uprzejmie oddaję głos.

#### **Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w zakresie Ministerstwa Infrastruktury przedstawię informacje, jak to z naszej perspektywy wygląda. Zacznę od kwestii kolejowych, a potem przejdę do kwestii transportu drogowego.

#### **Głos z sali:**

Ale zdecydowanie głośniej, panie ministrze, bliżej mikrofon.

## **Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Dobrze, dziękuję bardzo. Chciałbym, żeby mnie było jednak słyszeć, wtedy może będzie łatwiej słyszeć.

Minister właściwy do spraw transportu jest ustawowym organizatorem kolejowych połączeń międzywojewódzkich, które zamawia na podstawie umowy PSC, na podstawie wymogów rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czyli plan transportowy, określa trasy stanowiące sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, dla których priorytetem jest zapewnienie odpowiedniej dalekobieżnej oferty przewozowej.

Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z operatorem i zarządcą infrastruktury kolejowej w trakcie prac nad poszczególnymi edycjami rozkładu jazdy analizują możliwości zwiększenia dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców w wielu regionach Polski. Analizy te obejmują badanie sieci osadniczej, potrzeb komunikacyjnych danej społeczności, a także możliwości taborowych, technicznych, stanu infrastruktury oraz czynników formalno-prawnych. Efektem tych prac jest uruchamianie połączeń na liniach, po których pociągi dalekobieżne dotychczas nie kursowały, a oferta przewoźników regionalnych jest marginalna bądź nie funkcjonuje w ogóle.

Do siatki połączeń włączane są nowe powiaty, także o nieco mniejszym potencjale gospodarczym niż największe ośrodki w kraju. Liczba postojów handlowych obsługiwanych przez PKP Intercity na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu w rozkładzie jazdy 2014/2015 to było 326 takich miejsc, a w obecnym rozkładzie jazdy – tym, który teraz obowiązuje – 2021/2022 jest to już 468 postojów. Wzrost o 44% – z punktu widzenia dostępności do transportu kolejowego dalekobieżnego z całą pewnością jest duży postęp.

Resort infrastruktury zdaje sobie sprawę, że nadal w Polsce występują miejscowości, które nie posiadają czynnego dostępu do kolei. Dążąc do minimalizacji regionów wykluczonych komunikacyjnie, konieczna jest modernizacja i rozwój kolei regionalnej. Wdrażając i realizując programy wieloletnie związane z rozwojem infrastruktury kolejowej, stale podejmujemy wysiłki, aby zapewnić wojewódzkim organizatorom transportu zbiorowego, tj. marszałkom województw, jak również przewoźnikom kolejowym jak najlepsze warunki do świadczenia usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich, działając przy tym na rzecz zwiększenia dostępności, atrakcyjności, poprawy bezpieczeństwa oraz niezawodności transportu kolejowego.

Trzeba pamiętać, że realizacją zadań związanych z organizacją transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na linii komunikacyjnej albo w sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich zajmują się właściwi terytorialnie marszałkowie województwa i jest to ich osobista i wyłączna kompetencja. Jest to zadanie własne samorządu wojewódzkiego. W ramach tych zadań właśnie w ramach zarządzania publicznym transportem zbiorowym organizator negocjuje i zatwierdza zmiany do umowy z operatorem, ocenia oraz kontroluje realizację przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz kontroluje przestrzeganie przez operatora zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, jak również współpracuje przy aktualizacji rozkładu jazdy dla poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze publicznym.

Minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem ani nie odpowiada za monitorowanie stanu realizacji umów PSC w poszczególnych województwach. Nie mamy również narzędzi do tego, żeby ingerować w realizowanie tych funkcji przez marszałków województw. Władze samorządowe wykonują te zadania w sposób samodzielny we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność. Choć oczywiście jest pewien punkt styku. Tym punktem styku jest zarządca infrastruktury, który w ramach procedur przyjmuje wnioski od przewoźników bądź aplikantów na organizację rozkładu jazdy. Wtedy, oczywiście, ta współpraca jest w taki sposób organizowana, aby jak najlepszy rozkład jazdy w ramach możliwości infrastruktury i przewoźników oraz finansów, zleceń organizatorów ułożyć i zabezpieczyć.

Ministerstwo Infrastruktury, realizując „Strategię zrównoważonego rozwoju transportu do roku 2030” dąży do wszechstronnego rozwoju transportu zarówno w przewozach osób, jak i towarów, działając na rzecz poprawy standardu i dostępności przewozów kolejowych, realizując wspólnie z zarządcami infrastruktury programy strategiczne, które wpływają pozytywnie na atrakcyjność transportu poprzez m.in. poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Jednym z takich programów jest rządowy program „Wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym zakresie utrzymania i remontów do roku 2023”.

Efektom programu utrzymaniowego, który jest realizowany poprzez umowy z zarządcami infrastruktury kolejowej – tutaj mamy umowy z PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu – jest m.in. zapewnienie stabilności finansowania zarządców infrastruktury, likwidacja najbardziej uciążliwych dla przewoźników kolejowych zaległości utrzymaniowo-naprawczych. W ramach programu dotychczas została przekazana kwota 16 mld zł. Kwota całkowita to jest 23 800, w tym budżet państwa ponad 16 mld, Fundusz Kolejowy – 7,5 mld. Te środki służą właśnie temu, aby dokonać czynności, które będą powodowały podniesienie parametrów infrastruktury w taki sposób, żeby można było układać lepszy rozkład jazdy, oczywiście w przewozach pasażerskich, ale również, co nie bez znaczenia – w przewozach towarowych. Ten program również zabezpiecza czy nie pozwala na likwidację linii kolejowych, które nawet są skategoryzowane jako te najniższej kategorii, ponieważ dzięki temu, że one są w tym programie, są oczywiście w pewnym planie i w pewnej perspektywie będą kolejne edycje tego programu, będą modernizowane czy będą podnoszone ich parametry, przywracane, remontowane bądź modernizowane. Nie likwidujemy ich, nie przekazujemy, co daje w perspektywie nadzieję na to, że będzie można realizować takie działania przewozowe.

Program też umożliwił przejmowanie przez jednostki samorządu terytorialnego linii kolejowych, na których przez wiele lat nie był prowadzony ruch kolejowy. Przykłady takich dobrych praktyk są na Dolnym Śląsku, gdzie samorząd dolnośląski przejął linię kolejową, remontuje, potem uruchamia połączenia – tak to wygląda.

Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2021 r. przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje normalnotorowe i szerokotorowe, wynosiła ponad 19 000 km. Długość linii kolejowych zelektryfikowanych będących w eksploatacji wszystkich zarządców infrastruktury w Polsce wynosiła w 2021 r. 12 156 km. Udział linii zelektryfikowanych to jest w tej chwili prawie 63%. Linie jednotorowe (53%) stanowią większość. Wspominam o tym dlatego, że dla organizacji transportu pasażerskiego jest to informacja istotna, ponieważ linia jednotorowa zawsze jest utrudnieniem związanym z prowadzeniem ruchu i jest okolicznością, którą wszyscy zarządcy infrastruktury i organizatorzy przewozów biorą pod uwagę i która wpływa na możliwości związane z organizacją transportu, a co za tym idzie, także jego elastycznością.

Województwo, w którym jest największy procentowy udział w liniach eksploatowanych, to jest woj. wielkopolskie – 9,73%, a województwo, w którym najmniejszy jest taki udział, to jest świętokrzyskie – 3,73%. Natomiast jeśli chodzi o parametr gęstości sieci na 100 km powierzchni, to największa gęstość jest w woj. śląskim – to jest ponad 15%, a najmniejsza w podlaskim – 3,76%.

Teraz trochę krótko – długi materiał, ale powiem krótko – o inwestycjach, o programach inwestycyjnych, bo to jest też niezwykle istotne z punktu widzenia przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Na przestrzeni ostatnich lat Polska dokonała znaczącego postępu w rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Realizowano zadania polegające przede wszystkim na: poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań, wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci czy modernizacji i budowie infrastruktury dworcowej. Działania te sukcesywnie będą przyczyniały się do podniesienia atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu i w konsekwencji do przeniesienia części przewożonych pasażerów i ładunków na ten najbardziej przyjazny środowisku rodzaj transportu.

Wychodząc z założenia, że aby przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, konieczna jest modernizacja i rozwój kolei regionalnej, należy podkreślić, że tworząc,

a następnie umożliwiając realizację programów wieloletnich związanych z realizacją inwestycji kolejowych, takich jak: Krajowy Program Kolejowy, Program utrzymania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej „Kolej Plus” czy Rządowy program budowy i modernizacji przystanków kolejowych, wspieramy miejscowości nieposiadające dostępu do połączeń kolejowych, a które w wyniku utworzenia takich połączeń będą mogły się rozwijać oraz będą konkurencyjne w porównaniu do innych środków transportu, co wpłynie na usprawnienie komunikacyjne w wyżej opisywanych miejscowościach.

Wpływ na zmniejszenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego ma oczywiście największy program kolejowy, czyli KPK, który ustanawia ramy finansowania zamierzeń państwa w zakresie infrastruktury inwestycji kolejowych w perspektywie roku 2023 – ponad 76 mld zł, z uwzględnieniem środków unijnych, budżetowych w wielu programach, jest w trakcie realizacji. Program Kolej Plus, też państwu na pewno doskonale znany, którego podstawowym celem jest uzyskanie lub usprawnienie połączeń kolejowych w miejscowościach o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, z miastami wojewódzkimi, a tym samym zmniejszenia wykluczenia transportowego tych miejscowości. Jego wartość teraz do 13 miliardów, łącznie z wkładem samorządowym. Jesteśmy na etapie podpisywania umów z jednostkami samorządu terytorialnego, tymi wnioskodawcami, którzy się zgłosili do programu, zostali zakwalifikowani i uzyskują możliwość wspólnej realizacji przedsięwzięć razem z PKP Polskie Linie Kolejowe. Za udział w tym programie z tego miejsca też wszystkim samorządowcom dziękuję, bo to jest coś nowego, nieznanego, więc zawsze była niepewność, jak będziemy to realizować. Ważnym programem w ramach działań, które podejmujemy, jest właśnie również program rządowy: Program budowy i modernizacji przystanków. Na to mamy przeznaczony miliard złotych. Te środki będą wykorzystane na budowę nowych, odbudowę istniejących bądź wydłużenie peronów tam, gdzie nie mogą się zatrzymywać pociągi dalekobieżne.

Te trzy programy, dostrzegacie państwo, są komplementarne: KPK dotyczy magistral, można powiedzieć – sieci TEN-T, program Kolej Plus kierowany raczej ku liniom regionalnym, mniejszym, program przystankowy – uzupełnienie sieci po to, aby właśnie było więcej punktów dostępu do transportu kolejowego i były lepszej jakości. Z komplementarnością i możliwością działania systemu kolejowego łączą się programy inwestycyjne taborowe, które są realizowane i przez PKP Intercity, i przez poszczególnych organizatorów czy przewoźników w ruchu regionalnym – w ramach tej perspektywy i kolejnej, która lada moment zawita do nas przy pomocy konkursów na tabor.

Podsumowując kwestie kolejowe, chciałbym powiedzieć, że współpraca z samorządami jest bardzo ważna. Przy każdej inwestycji zależy nam na tym, aby głos społeczności lokalnej wybrzmiał. Tak się dzieje w przypadku dyskusji na etapie dokumentacji przygotowawczych realizowanych przez PKP PLK w ramach procedur, które obowiązują. W ramach współpracy z samorządami staramy się tak konstruować wszystkie przedsięwzięcia, aby linia kolejowa nie była barierą architektoniczną, tylko była łącznikiem. To, że dla samorządowców jest to bardzo ważne, na to też jest dowód ze świadka. Ja też jestem samorządowcem i zawsze tak podchodziłem do linii kolejowej, mając świadomość, że ona potrafi czasami spowodować dużo ciekawych wniosków dla samorządowców, choćby z podziałem na obwody szkół i bezpieczne przejścia z tym związane. Zatem to jest bardzo ważne i takie działania podejmujemy.

W zakresie inwestycji realizowanych w ramach programów regionalnych w tej perspektywie też należy powiedzieć, że bardzo duży ciężar decyzyjny był po stronie organizatora przewozów, bo on potem miał plan na to, w jaki sposób chce funkcjonować w transporcie pasażerskim przez siebie organizowanym. Stąd też czasami te trudne dyskusje pomiędzy zarządcą infrastruktury, który mówił: „trzeba więcej, może inaczej” a organizatorem, który mówił: „ale nie mam pieniędzy, więc musiałbym trochę mniej, mi to już wystarczy”. Po czasie to różnie się okazuje, ale to jest dialog, pewna dyskusja, pewna wypadkowa, którą musimy mieć na uwadze.

Jak będzie w kolejnej perspektywie w zakresie projektów regionalnych? Sytuacja nie jest przesądzona. Część województw nie ujmuje projektów kolejowych w swoich programach wojewódzkich. Zobaczymy, co z tego wyniknie dalej, czy będzie ta kontynuacja.

Teraz, jeżeli państwo pozwolicie, płynnie przeszedłbym do paru informacji z zakresu transportu drogowego, bo tutaj też przecież Ministerstwo Infrastruktury, działając konsekwentnie, stwarza warunki dla rozwoju transportu publicznego w ramach przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Celem tych działań jest również niwelowanie wykluczenia komunikacyjnego na terenie całego kraju. Począwszy od 2019 r. dzięki powołaniu Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej udaje się zmniejszać wykluczenie komunikacyjne. Fundusz ten jest projektem przewidzianym na wiele lat. Jego konsekwencja w realizowaniu powinna zaowocować pozytywnymi zmianami na rynku przewozów autobusowych, bo trzeba stworzyć pewną sieć – sieć transportu kolejowego i transportu zbiorowego drogowego – po to, aby zapewnić elastyczność oferty i możliwość korzystania z tych środków.

Planowane przychody funduszu od roku 2020 wynoszą corocznie 800 mln zł. W ramach przeprowadzonych do tej pory naborów wniosków na 2022 r. dopłatą objęto 5688 linii komunikacyjnych, tj. 23% więcej niż w roku 2021. Liczba gmin, na obszarze których zrealizowane są przewozy z wykorzystaniem środków z funduszu, wynosi 2290, natomiast liczba mieszkańców w gminach wynosi 32 250 tys., z lekkim ogonkiem. Te dane wskazują, że fundusz ma swoje znaczenie w przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu i cieszy się z roku na rok coraz większym zainteresowaniem ze strony organizatorów. To jest czwarty rok, można powiedzieć, funkcjonowania funduszu, więc też nie jest to długi okres. Szczególnie, że pamiętamy, że początki to były takie, że samorządowcy odczuwali pewną niepewność czy ten fundusz będzie miał swoją kontynuację w latach kolejnych, bo nie wiadomo było, czy będzie w tym konsekwentna polityka państwa. Były wybory, nie wiadomo było, czy ten pomysł się przyjmie dalej.

Widać, że się stopniowo przyjmuje i za tę współpracę samorządowcom też należy podziękować, bo oni podejmują takie działania, żeby zapewnić transport zbiorowy w swoich małych odczynach. To jest bardzo istotna kwestia. Szczególnie dziękuję tym, którzy starają się łączyć transport kolejowy z transportem autobusowym, dokonując właśnie trasowania linii autobusowych w taki sposób, żeby zasilać swój transport regionalny czy wręcz dalekobieżny. To jest bardzo dobry kierunek, bo dzięki niemu możemy sobie stworzyć pewną sieć transportową i ofertę, która może skłonić mieszkańców do tego, żeby się przesiadali z transportu indywidualnego do transportu zbiorowego – a to jest cel tych wszystkich działań, żeby podnosić zainteresowanie transportem zbiorowym.

W roku 2022, tak jak wspominałem, zostało objętych dopłatą 5688 linii komunikacyjnych. Na to zostały przeznaczone środki zgodnie z wnioskami – ponad 631 mln. Widać więc, że jest jeszcze pewna pula środków, które można będzie wykorzystywać. Ciekawe też są dane dotyczące wykorzystania limitu, bo to jest zalimitowanie kwoty w latach ubiegłych. Tu można powiedzieć, średnia to jest – pani dyrektor, tak – 79% z tego limitu. Wyciągam z tego wniosek następujący, że część z tych linii komunikacyjnych po prostu jest rentowna, nie wymaga dofinansowania związanego z deficytem, tylko wchodzi w granice rentowności. To oznacza, że zachęta w postaci dopłaty do deficytu była działaniem prawidłowym, bo ośmieliła do tego, żeby taką ofertę stworzyć. Przed pandemią wiem, że takie zjawisko miało miejsce już na samym początku w woj. łódzkiej, gdzie właśnie dość konsekwentnie jest tworzony system polegający na tym, żeby integrować Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych z pociągami regionalnymi.

Mówiąc już w dużym skrócie i uproszczeniu, liczę na to, że kolejne edycje, kolejne oczekiwania w ramach również Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych będą przez kolegów samorządowców podejmowane i będziemy mogli wspólnie w jeszcze większym stopniu wykorzystać te możliwości, które mamy. Zachęcam do tego. Tworzenie takiego systemu jest niezwykle istotne. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Czy potem, przynajmniej w zarysie, moglibyśmy uzyskać tego rodzaju zestawienia liczbowe na nasze skrzynki mailowe do sekretariatu, bo na pewno to będzie interesowało niejednego parlamentarzystę?

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Proszę bardzo, czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, pani poseł Monika Falej.

**Poseł Monika Falej (Lewica):**

Dzień dobry, witam serdecznie, panie przewodniczący, witam pana ministra. Dzisiaj mieliśmy się tak naprawdę dowiedzieć o wykluczeniu komunikacyjnym w Polsce. Powiem szczerze, że na razie to były tylko informacje chwające to, co jest, a nie ma informacji tak naprawdę, czego brak na obecnym etapie, a wykluczenie transportowe to jest po prostu fakt, ponieważ brakuje połączeń autobusowych, kolejowych i jest wiele miejsc w Polsce, które są w ogóle wykluczone komunikacyjnie. Połączenia komunikacyjne od 2014 r. do chociażby danych z 2020 r. zostały pomniejszone o 480 tys. To jest zmniejszenie w ogóle możliwości poruszania się Polek i Polaków po Polsce. To są stałe połączenia, które zostały po prostu zlikwidowane. Zatem chciałabym usłyszeć o tym, jak naprawdę jest, i jakie będą robione przedsięwzięcia, które poprawią, a nie zmniejszą liczbę połączeń, bo to jest prawie 40% wcześniej istniejących tych połączeń, więc młodzież, dzieci, które chciałyby jeździć do szkół czy osoby starsze – do lekarzy, po prostu nie mają jak.

Przytoczę chociażby miejscowość z mojego okręgu. To jest... już mówię, z powiatu elbląskiego... Już moment, miałam to nawet zapisane, bo sprawdzałam, czy... Już moment. To jest miejscowość Grądkki, powiat elbląski, woj. warmińsko-mazurskie – nie ma jak tam dojechać, nie ma żadnego stałego połączenia komunikacyjnego, oczywiście o kolei to już nie mówię, ale nawet autobusowego. Zatem to pokazuje skalę, gdzie te wszystkie linie są likwidowane z roku do roku.

Zyczyłabym jednak sobie, żeby ten temat był przedstawiony jako właśnie wykluczenie komunikacyjne – rzeczywiście, jaka jest rzeczywistość, dlaczego akurat likwidowane są połączenia. Tak jak powiedziałam, dla młodych ludzi jest to niezwykle ważne, bo muszą dojeżdżać do szkół, szukać możliwości pracy albo też dojeżdżać do pracy. Zniechęcenie do komunikacji publicznej jest olbrzymie, bo jeżeli nie ma połączeń, bardzo często zmieniające się rozkłady, to trudno sobie też wyobrazić, że co trzy miesiące ktoś będzie zmieniał godziny pracy czy też będzie miał dojechać do szkoły – bo niestety to są problemy, które dotyczą ludzi. Myślę, że warto byłoby jednak skupić uwagę na takich rzeczach i mówić rzeczywiście o całym wykluczeniu i realnych liczbach, które właśnie chociażby przestawiłam na wstępie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Dziękuję bardzo. Oczywiście to, że jest wykluczenie komunikacyjne, są takie miejscowości, jak wymieniła pani poseł jedną...

Tak, oczywiście. Proszę to traktować bez żadnych emocji – w tym sensie, że nie jest to przytyk. To się zgadza. Z tego powodu prowadziliśmy programy. To znaczy dane statystyczne, które pani poseł podała, dotyczą transportu drogowego autobusowego, i tak jest.

Odpowiedzią na tendencję związaną z likwidowaniem czy ograniczaniem oferty w przewozach drogowych, w których organizatorami są określone podmioty w służbie publicznej, i są to podmioty samorządowe, był Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, który przyczynił się z całą pewnością do tego, żeby odtwarzać bądź organizować nowe linie autobusowe. W tym zakresie najwięcej do powiedzenia mają samorządowcy, bo to jest ich zadanie – my chcemy wspierać. I nie tylko fundusz, ale programy związane z modernizacją dróg, też się z tym łączą – cała otoczka infrastrukturalna plus tabor, możliwości związane z pozyskaniem taboru, temu służą.

Oczywiście, te problemy, o których mówi pani poseł, są. Zmiany rozkładu jazdy, braku utraktowania w dłuższym czasie – to się wszystko zgadza. Nad tego typu elementami oferty trzeba intensywnie pracować. Rzeczywiście, nie wszędzie – też podzielam tę prognozę, dotrze transport kolejowy, bo trzeba budować infrastrukturę. Jak nawet się chce budować nową infrastrukturę, to wiemy, jakie są dyskusje na ten temat.

Niemniej jednak to nie zmienia postaci rzeczy, że z punktu widzenia Ministerstwo Infrastruktury i rządu będziemy z całą mocą oferowali te programy, które mamy w tej chwili i czekali na ich efekty. Ponieważ likwidować linię kolejową czy likwidować linię autobusową, połączenie komunikacyjne, jest bardzo prosto – to jest podpis na kartce papieru; ale przywrócić później takie połączenie... Autobusowe jest pewnie łatwiej, ale



kolejowe, jak linia kolejowa była nieutrzymywana, została zdegradowana, jest o wiele trudniej.

Stąd chciałem poinformować o programach, które podejmujemy, bo one mają powodować przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu i dawać szansę na stopniowe zaciemnianie białych plam wykluczenia komunikacyjnego. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani poseł Monika Falej, proszę uprzejmie.

**Poseł Monika Falej (Lewica):**

To jeszcze tylko się dopytam, bo mówił pan o funduszu dotyczącym właśnie przewozów autokarowych. Czy jest szansa na zwiększenie limitu, bo mamy 3 zł, jeżeli mówimy o dofinansowaniu? Czy jest możliwość wzrostu kwoty, chociażby 4–5 zł, bo ceny paliw wzrastają, są braki kadrowe, rosnące ceny leasingu i naprawę paliwa, koszty utrzymania połączeń są bardzo drogie? Zatem czy jest szansa, żeby ta stawka została podniesiona?

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Nie. Znaczący nie mogę potwierdzić, żebyśmy pracowali nad zwiększeniem stawki dofinansowania do deficytu. Przypominam natomiast, że ona w pierwotnym brzmieniu to była złotówka. Miała być pierwszym roku, 80 gr w kolejnych, ale na skutek pandemii koronawirusa uznaliśmy, że trzeba ją podnieść do 3 zł. Teraz można powiedzieć, że z całą pewnością zainteresowanie transportem zbiorowym w stosunku do lat koronawirusowych, to jest zupełnie inna rzeczywistość. Tak, powróciliśmy, a nawet przebijamy praktycznie w transporcie liczby pasażerów z 2019 r. Statystycznie jest mi troszkę bliżej do transportu kolejowego, więc praktycznie wszyscy....

**Poseł Monika Falej (Lewica):**

W moim regionie prawie go nie ma, więc dlatego tak o ten autobusowy dopytuję.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Tak, autobusowy też jest, ale oczywiście w transporcie kolejowym praktycznie wszyscy przewoźnicy notują liczby większe niż w 2019 r. Stąd też zakładalibyśmy, że jeżeli jest więcej pasażerów w stosunku do czasu pandemii koronawirusa, to też jest sprzedawanych więcej biletów. Na ten moment minister założył, że 3 zł jest okej, choć oczywiście będziemy obserwowali sytuację, będziemy się wsłuchiwać w głos samorządowców, bo przecież to jest też nasza rola słuchać głosu organizatorów transportu zbiorowego.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Dziękuję. czy jeszcze ktoś z państwa posłów?

Skoro nie widzę, to czy ktoś jeszcze z korporacji samorządowych albo z Najwyższej Izby Kontroli? Czy ktoś jeszcze z państwa gości?

Szanowni państwo, napomknę tylko... Jak zrozumiałem 630 mln z 800 mln, tak?

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

631.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Ale w tym roku?

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Na ten rok.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Na ten rok 2022?

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Czyli w puli jest jeszcze 170 mln. Przypominam, mechanizm jest taki, że o tym decydują samorzady, a nie ministerstwo narzuca. Tutaj są jeszcze ciągle pieniądze i kwota 800 mln zł w gruncie rzeczy, o ile sobie przypominam, jest od samego początku czy prawie od samego początku. Na przykład, jeśli chodzi o Fundusz Przewozów Autobusowych, to pierwotnie była ona wykorzystywana w zdecydowanej mniejszości, począwszy od niespełna 100 mln, potem stopniowo to rosło i się rozwijało. Zatem skoro w tym roku zaangażowanych jest 630 mln, to sądzę, że i tak jest to rekordowa kwota np. w porównaniu z rokiem poprzednim czy jeszcze poprzednimi.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Potwierdzamy, że jest to rekordowa kwota.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Tak. Natomiast, rzeczywiście, koleżanka Monika podniosła ważny aspekt – 3 zł to jest dużo, zwłaszcza to było dużo w momencie covidowym, kiedy ceny benzyny poszły radykalnie w dół ze względu na to, że była zamrożona... Ale też pasażerów – to prawda. Była w ogóle bardzo specyficzna sytuacja, jak gdyby unieruchomienie tego wszystkiego. Teraz mamy skok, ale mamy jednocześnie kryzys energetyczny i potężne wzrosty cen paliwa. Wprawdzie ostatnio w związku z giełdami światowymi jest notowane obniżenie cen w tym zakresie, ale nadal nośniki paliwa są relatywnie drogie. W związku z tym postulat o zastanowienie się na następny, 2023 rok nad podniesieniem tego wskaźnika 3 zł. Nie mówię tutaj, że do okrągłych 4 zł, tylko jakieś tam wyliczenie według jakiegoś parametru.

Spoglądam na salę, jeszcze koleżanka Józefa Szczurek-Żelazko podnosi rękę. Proszę uprzejmie.

**Poseł Józefa Szczurek-Żelazko (PiS):**

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, pani poseł zwróciła uwagę, że niektóre samorzady nie korzystają z możliwości pozyskania środków, aby rozwinąć połączenia autobusowe w ramach tego programu, który jest przygotowany przez rząd. W związku z tym mam prośbę do pana ministra. Czy byłby pan minister uprzejmie przedstawić, w których województwach spłynęło najwięcej wniosków, zostało wykorzystanych najwięcej środków, a które województwa nie wykazują się jakąś aktywnością w tym zakresie? Projekt, który stworzył rząd, był dedykowany właśnie samorządom, żeby ich wesprzeć w utrzymaniu czy w utworzeniu nowych połączeń autobusowych, aby takie sytuacje, o których mówi pani poseł, nie miały miejsca. W związku z tym myślę, że dla nas, posłów, byłaby ważna informacja na temat aktywności samorządów w tym zakresie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Dziękuję. Zanim oddam głos panu ministrowi – mechanizm, jak zauważyliśmy zresztą z poprzednich analiz, jest mniej więcej następujący. Jeżeli jakiś samorząd w jakimś rejonie kraju w danym województwie rozpocznie korzystanie np. z Funduszu Przewozów Autobusowych, to jeżeli okoliczne samorzady zauważą, że to nie jest nic strasznego, że to nie grozi załamaniem budżetu, a rozwiązuje cały szereg problemów lokalnych, komunikacji lokalnej, to zaczynają w to wchodzić. W związku z tym w zeszłym roku były cztery takie województwa, które już w trakcie roku – o ile sobie przypominam, teraz nie potrafię z pamięci wymienić – przekroczyły limit i w związku z tym poprosiły... Wnosiliśmy w związku z tym nowelizację ustawy, aby szybciej można było monitorować i zmieniać wewnętrzny podział pomiędzy województwami. A są takie rejony, gdzie każdy samorząd boi się w to wejść, bo to będą następne wydatki. W związku z tym, skoro nikt nie wchodzi, zwłaszcza nie ma współpracy na linii powiat-gmina, to tutaj są pustki i to nie jest wykorzystane. Poza ogólnym mechanizmem, teraz w szczegółach oddaję głos panu ministrowi, jeśli chodzi o to, o co pytała pani poseł.

**Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:**

Rzeczywiście, pan przewodniczący doskonale opisał odpowiedź rządu, parlamentu na zgłoszoną potrzebę uelastycznienia funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów

Autobusowych. To rzeczywiście tak się zadziało, że w województwach: mazowieckim, podkarpackim, pomorskim i śląskim potrzeba było więcej pieniędzy, które dzięki temu mechanizmowi można było udzielić. Co też stanowi odpowiedź na to, które województwa są najbardziej aktywne, bo najbardziej aktywnym województwem: 808 linii objętych dopłatą w województwie w roku 2022, jest województwo mazowieckie – ponad 91 mln zł; najmniej aktywne czy z najmniejszą liczbą, tu też można byłoby różne parametry do tego przyłożyć: województwo lubuskie – 199 linii 13 300 tys. Przekażemy państwu taką tabelkę, zestawienie, żebym już nie czytał jeszcze 16 pozostałych czy dwudziestu kilku pozostałych.

**Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):**

Dziękuję bardzo. Myślę, że na tym wyczerpaliśmy już dyskusję. Zamykam dyskusję, zamykam też w związku z tym posiedzenie. Informuję, że protokół posiedzenia wraz z załączonym pełnym jego zapisem będzie to wglądu w sekretariacie, a my będziemy jeszcze oczekiwać tych zestawień statystycznych. Dziękuję bardzo.