

Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe
ul. Legnicka 65
54-205 Wrocław

STANOWISKO STOWARZYSZENIA WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE
w sprawie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz
niektórych innych ustaw (druk nr 2700)

TRANSPORT PUBLICZNY POTRZEBUJE REFORMY. ALE NIE KAŻDA REFORMA
SŁUŻY PASAŻEROM

Stowarzyszenie „Wykluczenie Transportowe” od lat działa na rzecz zwiększania dostępności publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Z perspektywy osób, samorządów i organizatorów transportu, którzy każdego dnia mierzą się z problemem braku połączeń, chcemy jasno podkreślić:

Polska potrzebuje zmian w systemie publicznego transportu zbiorowego. Potrzebuje ich pilnie.

Potrzebujemy stabilnego finansowania przewozów, wieloletniego planowania sieci, lepszej współpracy pomiędzy organizatorami, skutecznego transportu na żądanie oraz rozwiązań, które pozwolą samorządom rzeczywiście przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu. Dlatego nie sprzeciwiamy się samej idei reformy.

Sprzeciwiamy się rozwiązaniom, które w naszym przekonaniu mogą sprawić, że osiągnięcie tych celów będzie trudniejsze, a nie łatwiejsze.

Zaproponowana ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw wprowadza szereg istotnych zmian w sposobie organizacji, planowania i finansowania transportu publicznego. Dotyczą one m.in. roli marszałka województwa jako integratora przewozów, Schematu sieci komunikacyjnej województwa, zasad finansowania przewozów, minimalnego standardu dostępności, transportu na żądanie oraz okresu obowiązywania umów o dopłatę.

W naszej ocenie część tych rozwiązań wymaga ponownego przeanalizowania. Nie dlatego, że środowisko transportowe nie chce zmian. Wręcz przeciwnie. Chcemy zmian, które będą trwałe, stabilne i rzeczywiście poprawią sytuację pasażerów.

To stanowisko nie powstało po zakończeniu prac nad ustawą.

Stowarzyszenie „Wykluczenie Transportowe” uczestniczyło w procesie legislacyjnym od jego wcześniejszych etapów. Już na etapie konsultacji projektu UD232 przedstawiliśmy szczegółowe uwagi dotyczące projektowanych zmian. Wskazywaliśmy m.in. na ryzyka związane z nadmierną centralizacją procesu planowania transportu, uzależnieniem dopłat od Schematu sieci komunikacyjnej województwa, ograniczeniem samodzielności lokalnych organizatorów, skróceniem okresu obowiązywania umów oraz niedostatecznym finansowaniem nowych form transportu. Nasze stanowisko nie było więc reakcją na gotową ustawę. Było próbą wpłynięcia na jej kształt, zanim przepisy zostały uchwalone. Wskazywaliśmy konkretne problemy i proponowaliśmy konkretne rozwiązania.

Apelowaliśmy również o wysłuchanie publiczne.

Kiedy projekt trafił do Sejmu jako druk nr 2700, zwróciliśmy się do członków Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej z apelem o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

Wskazywaliśmy wówczas, że reforma o tak fundamentalnym znaczeniu powinna być poprzedzona rzeczywistym wysłuchaniem organizatorów transportu, przewoźników, ekspertów, organizacji społecznych oraz pasażerów. Wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego (złożony przez Posłankę Paulinę Matysiak, jak również przez Klub Prawa i Sprawiedliwości) został jednak odrzucony większością głosów. Uważamy, że była to stracona szansa na merytoryczną dyskusję o rozwiązaniach, które będą miały bezpośredni wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego w całym kraju.

Dlatego dziś przedstawiamy nasze stanowisko ponownie – już w odniesieniu do przyjętej ustawy. Nie po to, aby zatrzymać potrzebną reformę. Po to, aby nie dopuścić do wejścia w życie rozwiązań, które mogą utrudnić samorządom skuteczną walkę z wykluczeniem transportowym.

1. Minimalny standard musi oznaczać rzeczywistą dostępność

Jednym z najważniejszych elementów reformy jest wprowadzenie minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego - czterech par połączeń w dni robocze oraz dwóch par w soboty i dni wolne od pracy w danej miejscowości. Sam kierunek określenia ustawowego minimum oceniamy pozytywnie. Po raz pierwszy ustawodawca próbuje jasno wskazać poziom dostępności, który powinien być zapewniony mieszkańcom.

Problemem jest jednak sposób zdefiniowania tego minimum. Liczba kursów sama w sobie nie gwarantuje dostępności. Możliwe jest formalne spełnienie standardu, a jednocześnie stworzenie oferty, która nie pozwoli mieszkańcowi na rzeczywisty dojazd do pracy, szkoły, lekarza czy urzędu.

Cztery pary połączeń to liczba. Dostępność transportowa to możliwość normalnego funkcjonowania. Dlatego standard powinien być konstruowany nie tylko jako minimalna liczba kursów, ale także z uwzględnieniem ich rozkładu w ciągu dnia, możliwości powrotu oraz rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Nie możemy dopuścić do sytuacji, w której wykluczenie transportowe zostanie zlikwidowane wyłącznie w statystyce.

2. Gmina, nawet spełniająca standard, zostaje na końcu

Szczególnie istotne zastrzeżenia budzi projektowana hierarchia przyznawania środków z Funduszu. Zgodnie z nią w pierwszej kolejności środki otrzymywać mają powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne i województwa - w przypadku linii zapewniających minimalne usługi. Następnie znajdują się pozostali organizatorzy. Na siódmym, ostatnim miejscu znajduje się gmina. Co szczególnie istotne, gmina pozostaje na końcu również wtedy, gdy sama zapewnia mieszkańcom minimalny standard usług publicznego transportu zbiorowego.

To rozwiązanie trudno uznać za spójne z celem ustawy. Jeżeli minimalny standard ma być jednym z podstawowych instrumentów przeciwdziałania wykluczeniu, to jego realizacja powinna być podstawą równego dostępu do finansowania - niezależnie od tego, czy organizatorem jest gmina, powiat czy województwo. Gmina spełnia standard. Gmina organizuje transport. Gmina jest ostatnia po pieniądze. To nie powinno być kryterium oparte na rodzaju jednostki. Powinno być oparte na jakości i zakresie realizowanego zadania publicznego.

3. Transport buduje się na lata, a nie na jeden rok

Kolejnym fundamentalnym problemem jest zmiana zasad zawierania umów o dopłatę. Dotychczas możliwe było zawieranie umów nawet na 10 lat. Projekt zasadniczo odchodzi od tego rozwiązania, wprowadzając umowy na jeden rok budżetowy.

Wyjątek - możliwość zawarcia umowy do pięciu lat – powiązano z realizacją minimalnych usług i określoną kategorią organizatorów. Gminy zostały z tego rozwiązania wyłączone. W efekcie gmina może spełniać ustawowy standard, organizować transport i odpowiadać za jego funkcjonowanie, a jednocześnie nie mieć dostępu do takiej samej stabilności finansowania jak inni organizatorzy. To oznacza poważne ograniczenie możliwości długofalowego planowania.

Umowa z operatorem. Postępowanie przetargowe. Tabor. Rozkład jazdy. Sieć połączeń. Wszystko to wymaga perspektywy dłuższej niż jeden rok budżetowy.

Transport buduje się na lata. Nie na rok.

4. Integracja jest potrzebna. Nadmierna centralizacja – nie

Stowarzyszenie popiera ideę lepszej integracji transportu autobusowego, kolejowego i innych form transportu. Potrzebujemy koordynacji. Niepokój budzi jednak sposób, w jaki ustawa wzmacnia rolę marszałka województwa jako integratora przewozów.

Marszałek ma odpowiadać za wojewódzki Schemat sieci komunikacyjnej. Dokument ten ma obejmować istniejące i planowane sieci, przewozy komercyjne, transport na żądanie oraz inne elementy regionalnego systemu transportowego. Jednocześnie jego znaczenie będzie istotne z punktu widzenia możliwości uzyskania finansowania.

Powstaje więc ryzyko, że decyzje podejmowane na poziomie województwa będą miały bezpośredni wpływ na możliwość finansowania lokalnych połączeń.

Integracja tak. Centralizacja – nie.

Gmina może najlepiej znać potrzeby mieszkańców swojej miejscowości. Powiat może znać specyfikę codziennych dojazdów pomiędzy gminami. Województwo powinno te systemy integrować, a nie zastępować lokalne decyzje.

Konieczne są zatem jasne, mierzalne i transparentne kryteria podejmowania decyzji oraz możliwość ich zakwestionowania. Nie można dopuścić do sytuacji, w której dostęp do pieniędzy na transport będzie zależeł od uznaniowości.

5. Schemat sieci nie może stać się kolejną barierą

Sam pomysł stworzenia wojewódzkiego Schematu sieci komunikacyjnej może być przydatnym narzędziem planistycznym. Problem pojawia się wtedy, gdy dokument ten staje się warunkiem dostępu do finansowania. Schemat wymaga zebrania danych, analiz, konsultacji i uzgodnień z wieloma organizatorami. To proces czasochłonny. A trzeba pamiętać, że wiele małych samorządów nie posiada wyspecjalizowanych zespołów transportowych.

W praktyce za transport może odpowiadać jedna osoba, która równocześnie prowadzi sprawy związane z kulturą, sportem, oświatą czy innymi zadaniami urzędu. Nie można projektować systemu tak, jakby każda gmina miała własny departament transportu.

Szczególnie niepokojące jest tempo wdrożenia. Nowe zasady mają mieć zastosowanie do organizacji przewozów już na 2027 rok, a nabór na kolejny rok musi zostać przeprowadzony w bardzo krótkim czasie. W praktyce oznacza to konieczność przygotowania nowych dokumentów, danych, uzgodnień i procedur w ciągu kilku tygodni.

To stwarza realne ryzyko paraliżu organizacyjnego. Reforma nie może zaczynać się od ryzyka, że samorządy nie zdążą jej wdrożyć.

6. Reforma nie może osłabić samorządów

Wszystkie powyższe kwestie prowadzą do jednego zasadniczego wniosku. Projektowana reforma zwiększa liczbę obowiązków organizatorów, ogranicza elastyczność finansowania, wzmacnia rolę szczebla wojewódzkiego i jednocześnie nie daje gminom odpowiednich gwarancji stabilności. A to właśnie gminy są najbliżej mieszkańców. To one najczęściej jako pierwsze reagują, gdy znika komercyjny przewoźnik. To one uruchamiają lokalne linie. To one finansują przewozy, które nie są rentowne, ale są niezbędne społecznie. Nie można walczyć z wykluczeniem transportowym, osłabiając tych, którzy każdego dnia z tym wykluczeniem walczą.

7. Integracja bez wspólnych ulg

Projektowana reforma ma być przedstawiana jako kompleksowa zmiana systemu publicznego transportu zbiorowego, mająca poprawić jego integrację i dostępność. Tymczasem nie rozwiązuje jednego z podstawowych problemów pasażerów korzystających z różnych środków transportu – braku ujednolicenia zasad ulg w transporcie kolejowym i autobusowym.

Pasażer, który w ramach jednej podróży korzysta najpierw z autobusu, a następnie z kolei, nadal może spotkać się z różnymi zasadami dotyczącymi uprawnień do ulg, ich zakresu oraz sposobu ich stosowania

To szczególnie istotne w sytuacji, gdy jednym z deklarowanych celów reformy jest integracja transportu publicznego.

Trudno mówić o rzeczywiście zintegrowanym systemie, jeżeli integrujemy sieci, organizatorów i planowanie, ale pasażer nadal musi poruszać się pomiędzy różnymi systemami ulg i zasadami taryfowymi. Reforma transportu powinna być projektowana z perspektywy pasażera. A z tej perspektywy granica pomiędzy autobusem a koleją często nie ma żadnego znaczenia. Pasażer chce po prostu dojechać. Nie powinien przy tym zastanawiać się, który przewoźnik stosuje jakie zasady.

Stowarzyszenie „Wykluczenie Transportowe” stoi na stanowisku, że **ustawa w obecnym kształcie wymaga zatrzymania i ponownego przepracowania.**

Nie jest to sprzeciw wobec idei reformy. Jest to sprzeciw wobec rozwiązań, które mogą: ograniczyć samodzielność lokalnych organizatorów, zwiększyć uznaniowość na poziomie województwa, utrudnić gminom dostęp do finansowania, ograniczyć stabilność umów, zwiększyć obciążenia administracyjne, stworzyć formalny zamiast rzeczywistego standardu dostępności oraz utrudnić samorządom sprawne przygotowanie transportu na 2027 rok.

Dlatego **Stowarzyszenie „Wykluczenie Transportowe” rekomenduje** stworzenie przestrzeni do ponownego przepracowania jej najważniejszych rozwiązań.

Potrzebujemy ustawy, która będzie wzmacniać samorządy, a nie zwiększać ich zależność.

Potrzebujemy stabilnego finansowania, a nie corocznej niepewności.

Potrzebujemy rzeczywistej dostępności, a nie wyłącznie spełnienia wskaźnika.

Potrzebujemy integracji transportu, ale bez nadmiernej centralizacji.

I potrzebujemy prawa, które będzie możliwe do wykonania również w najmniejszych gminach.

NIE MOŻNA TWORZYĆ PRAWA DLA SAMORZĄDÓW BEZ SAMORZĄDÓW.

Nie można tworzyć systemu dla pasażerów bez słuchania pasażerów.

NIE MOŻNA WALCZYĆ Z WYKLUCZENIEM TRANSPORTOWYM, TWORZĄC ROZWIĄZANIA, KTÓRE MOGĄ TO WYKLUCZENIE POGŁĘBIĆ.

POLSKA POTRZEBUJE REFORMY TRANSPORTU PUBLICZNEGO. ALE PRZED WSZYSTKIM POTRZEBUJE DOBREJ REFORMY.

Takiej, która nie będzie tylko dobrze wyglądała w ustawie. Takiej, która będzie działała na przystanku.

Bo ostatecznym miernikiem każdej reformy transportu nie jest liczba nowych przepisów. Jest człowiek, który dzięki niej ma czym dojechać.



PODPIS ZAUFANY

**IWONA EWELINA
BUDYCH**

18.08.2026 19:35:12 GMT+0200

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Stowarzyszenie wykluczenie i transportowe