



Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej

Poznań, dnia 2 kwietnia 2025 r.

Pan Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

e-mail: sekretariatDKlimczaka@mi.gov.pl

Pan Stanisław Bukowiec

Sekretarz stanu, Pełnomocnik Rządu

ds. przeciwdziałania wykluczeniu

komunikacyjnemu

e-mail: sekretariatSBukowiec@mi.gov.pl

Szanowni Panowie Ministrowie.

Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej (ZGWRP) dostrzegając nie tylko potrzeby, ale również zagrożenie jakie niesie za sobą zjawisko wykluczenia transportowego, zwraca się z prośbą o przyspieszenie prac związanych z wdrożeniem rozwiązań pozwalających na stopniowe ograniczenie, a w efekcie końcowym na marginalizację tego zjawiska.

Po wielu spotkaniach nie tylko wśród społeczności samorządowej ale również w Ministerstwie Infrastruktury nadal nie znaleziono skutecznego prawnego rozwiązania tego problemu. ZGWRP wskazuje, że mechanizmy rynkowe nie wystarczą, by utrzymać sieć transportu publicznego na terenie całego kraju. Potrzebna jest wspólna interwencja publiczna, ze szczebla instytucji centralnych i jednostek samorządu terytorialnego. Transport publiczny nie przetrwa w warunkach rynkowych, jest usługą publiczną, której należy zapewnić finansowanie z innych źródeł nie opierając się tylko na Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA). Zapewnienie wszystkim mieszkańcom kraju, bez względu na miejsce pobytu, fizycznego dostępu do usług publicznych – opieki zdrowotnej, edukacji i kultury, wymaga uruchomienia narzędzi dostępnych już teraz, a w dalszej perspektywie ich rozwijania i doskonalenia.

ZGWRP Wskazuje że w Polsce istnieje 380 powiatów a 66 to powiaty grodzkie, czyli miasta na prawach powiatu. W tych dużych i średnich miastach funkcjonują zakłady przewozowe, najczęściej należące do samorządów. Jednak tylko te duże ośrodki mogą zapewnić dostępny transport publiczny, gorzej wygląda to w pozostałych 314 powiatach.

Dlatego też ZGWRP postuluje aby:

1. Jak najszybciej rozpoczęto szczegółowe badania popytu na transport publiczny, zrealizowanego na jak najniższym szczeblu, najlepiej w każdej miejscowości, każdej gminy. Obecnie około 30% mieszkańców wsi dotyka problem wykluczenia transportowego.

2. Właściwym jest aby takie badania zostały przeprowadzenie przez powiaty, lub też władze województwa – i jeden z tych modeli powinien być wprost wskazany (jako obowiązkowy) w przepisach, na podstawie których transport publiczny będzie subsydiowany.
3. Wskazujemy, że w początkowej fazie należy zacząć od zmodyfikowania ustawy o FRPA i dopuścić miejskie zakłady komunikacji do ubiegania się o dofinansowanie. FRPA nie może jednak finansować przewozów autobusowych w centrum miast wystarczy zapis, że rządowe dofinansowanie należy się tylko do kilometrów przejechanych przez miejskie autobusy poza granicami macierzystego miasta, na terenach wiejskich lub wiejsko-miejskich.
4. Taki model wsparcia musi być stabilny i rozpisany w dużym przedziale czasowym daje to prywatnym przewoźnikom gwarancję, że inwestycja w tabor (na przykład leasing) będzie opłacalna. FRPA lub jego odpowiednik muszą mieć zagwarantowaną trwałość.
5. Należy zreformować zasady dofinansowania ulg ustawowych. Obecnie obowiązująca konstrukcja dofinansowania ulg nie jest optymalna. W związku z przedstawionym powyżej modelem i rozwinięciem transportu miejskiego na obszar wiejski samorządy miejskie powinny posiadać udział w refinansowaniu ulg, na przykład dla uczniów.
6. Postulujemy aby nie wykluczać z dofinansowania systemów łączącego transport publiczny z obowiązkiem gmin dowozu dzieci do szkół. Absurdalna, niecelowa i niegospodarna byłaby sytuacja, w której Gminy posiadające zorganizowaną komunikację publiczną, aby otrzymać dofinansowanie, byłyby zmuszone do tworzenia odrębnego systemu dowozu autobusowego dzieci do szkół prowadzonych przez gminę.
7. Konieczne jest na poziomie wojewódzkim ustalenie zasad współpracy dużego ośrodka z sąsiadującymi gminami wiejskimi i wiejsko-miejskimi. Konieczne jest wdrożenie zasady partnerstwa, miasto nie może arbitralnie narzucać liczby kursów, należy ustalić pewne standardy minimum, takie jak liczba par połączeń, odległość od obsługiwanego przystanku itp., od których żaden z uczestników porozumienia nie mógłby się uchylać.
8. Ustawa musi powiązać dofinansowanie z obowiązkiem przebadania potrzeb. Należy skonsultować *vacatio legis* tj. od którego momentu ten obowiązek byłby egzekwowany.

ZGWRP wskazuje jednoznacznie że centralne organy muszą rozpocząć ścisłą współpracę z samorządami. Koniecznym jest angażowanie lokalnych władz w planowanie i rozwój transportu, aby lepiej odpowiadał on na potrzeby mieszkańców. Współpraca z organizacjami pozarządowymi może również przynieść pozytywne efekty.

Jako korporacja samorządowa ZGWRP niezmiennie podnosi stały problem związany z infrastrukturą drogową. Konieczne są środki na wsparcie inwestycji w poprawę stanu dróg wiejskich, aby były one bezpieczne i dostępne dla różnych środków transportu, w tym dla autobusów i samochodów osobowych.

Wskazujemy również, jako dopełnienie wyżej wymienionych narzędzi, na możliwość wprowadzenia (tylko w uzasadnionych i zbadanych przypadkach) instytucji transportu na życzenie. Wynika to z potrzeby zapewnienia dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością osób starszych i z niepełnosprawnościami.

Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej jest pewien, że sprawna komunikacja zbiorowa poza obszarami silnie zurbanizowanymi jest kluczowa dla zrównoważenia regionalnego. Umożliwia aktywizację mieszkańców terenów o wysokim bezrobociu i oferuje poprawę dostępu do różnorodnych placówek edukacyjnych, zwiększając szanse młodzieży z terenów wiejskich na naukę bardziej dopasowaną do indywidualnych predyspozycji czy rynku pracy.

Z wyrazami szacunku i poważania

Przewodniczący Zarządu
Związku Gmin Wiejskich
Rzeczypospolitej Polskiej

Stanisław Jastrzębski