

Sprawozdanie i wnioski z przebiegu XIX Konferencji Naukowo - Technicznej „PublicTrans 2025”

W dniach 22 – 24 października 2025 roku odbyła się XIX Konferencja Naukowo - Techniczna „**Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów PublicTrans 2025**”. Patronat nad konferencją objęło Ministerstwo Infrastruktury, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Urząd Transportu Kolejowego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Fundacja Agencji Rozwoju Przemysłu, Instytut Kolejnictwa, Fundacja Grupy PKP, Agencja Rozwoju Przemysłu i Krajowa Sekcja Kolejowa SITK RP.

Partnerami, którzy udzielili wsparcia finansowego Konferencji byli: Fundacja Agencji Rozwoju Przemysłu, Firma DPK System, Firma QUATTRO Sp. z o.o. i H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.

Konferencja odbyła się w Zakopanem, w Ośrodku Konferencyjnym „Hyrny”. W obradach uczestniczyło 89 osób (ponad 27 % więcej w stosunku do roku ubiegłego) Stanowiących reprezentacyjne grono osób zajmujących się transportem publicznym, wśród nich przedstawiciele:

- administracji państwowej i samorządowej (województw, metropolii i miast),
- organizatorów transportu,
- operatorów drogowych i szynowych,
- wyższych uczelni i instytutów branżowych,
- organizacji technicznych, społecznych i gospodarczych.

Konferencję otworzyli **Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Konferencji Waldemar Fabirkiewicz Sekretarz Oddziału Radomskiego SITK** oraz **Wiceprzewodniczący Rady Programowej Tadeusz Bartosiński z Krajowej Sekcji Komunikacji Miejskiej SITK RP**, który w słowie wstępnym przedstawił rys historyczny Konferencji i jej podstawową problematykę, podkreślił znaczenie konferencji a szczególnie wniosków wypracowywanych w trakcie obrad. Wnioski są potem aplikowane w praktyce gospodarczej. Następnie **Sekretarz mgr inż. Waldemar Fabirkiewicz** powitał gości, przedstawił program konferencji i informacje organizacyjne. Gości powitali również: Dyrektor PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu Włodzimierz Zemboł, profesor Piotr Kisielewski z Politechniki Krakowskiej i firmy DPK, Patryk Kuc przedstawiciel firmy Quattro Sp. z o.o., przedstawiciel firmy PESA oraz pani Wiesława Barańska członkini Zarządu Krajowej Sekcji Kolejowej SITK RP.

Trzy dni obrad podzielono na VI sesji tematycznych. Wygłoszono 29 referatów przygotowanych przez 36 autorów. Trzy prezentacje zrealizowano w formie zdalnej on-line transmisji wideo.

W ramach konferencji odbyły się dwie dyskusje panelowe. Pierwsza na tematy też zawartych w referatach ekspertów Spółki CPK i Uniwersytetu Gdańskiego. Moderatorem dyskusji był pan **prof. dr hab. Dariusz Tłoczyński z Uniwersytetu Gdańskiego**. W panelu uczestniczyło 6 dyskutantów. Drugi panel dyskusyjny poświęcony był Wykluczeniu Komunikacyjnemu. Moderatorem panelu był pan **mgr inż. Tadeusz Bartosiński z Zespołu ds. wykluczenia transportowego przy Ministrze Infrastruktury**. W panelu uczestniczyło 4 dyskutantów w tym jeden on-line.

Pierwszą sesję, prowadzoną przez **prof. dr hab. Juliusza Engelhardta z Uniwersytetu Szczecińskiego** poświęcono „Rozwojowi infrastruktury torowej w publicznym transporcie zbiorowym na terenie RP”.

Referat „Liberalizacja rynku pasażerskich przewozów kolejowych w praktyce – perspektywa organu regulacyjnego” wygłosił **dr Karol Kłosowski Dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich – Urząd Transportu Kolejowego**. Autor przedstawił stan prawny trybów wyboru operatorów (PSC), uprawnienia i kompetencja prezesa UTK. Następnie omówił proces tworzenia projektu planu

transportowego i opiniowania umów PSC. Kolejnymi prezentowanymi zagadnieniami były kompetencje i role prezesa UTK w wydawaniu opinii o zgodności z prawem planu transportowego a w efekcie wydawanie decyzji administracyjnych dotyczących otwartego dostępu do świadczenia przewozów pasażerskich.

Kolejny referat dotyczący „Komponentu kolejowego CPK – aktualny stan poglądów, dyskusji i realizacji” zaprezentował **prof. dr hab. Juliusza Engelhardt z Uniwersytetu Szczecińskiego**. Autor przedstawił podstawowe treści i uzasadnienie prezydenckiego projektu ustawy z 6 sierpnia br. Następnie omówił projekty realizowane obecnie w zakresie komponentu kolejowego CPK i zaprezentował projekt Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK) realizowany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przez Centralny Port Komunikacyjny i PKP PLK. Na zakończenie wystąpienia prof. Engelhardt zaprezentował elementy, które Pan Prezydent kwestionuje w swoim projekcie ustawy.

Następnie **dr inż. Jacek Makuch z Politechniki Wrocławskiej** przedstawił informacje na temat „Budowy trasy autobusowo – tramwajowej (TAT) do Osiedla Jagodno we Wrocławiu”. Autor przedstawił rys historyczny, dokumenty planistyczne i projektowe, korzyści i niedoskonałości budowanej trasy.

Wystąpienie **mgr. inż. Wojciecha Bartelskiego Prezesa Zarządu Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.** na temat „UITP – wczoraj, dziś, jutro” prezentowało Międzynarodową Unię Transportu Publicznego (Union Internationale des Transports Publics - UITP). Autor omówił zasady funkcjonowania, strukturę organizacyjną, cele i programy działania tej organizacji. Określił rolę Tramwajów Warszawskich jako członka stowarzyszenia i płynące z tego korzyści.

Kolejny referat wygłosił **mgr inż. Grzegorz Zasada – Z-ca Dyrektora ds. automatyki VIS Systems Sp. z o.o. pt. „Praktyczne aspekty montażu urządzeń systemu ETCS na istniejących pojazdach kolejowych w aspekcie współpracy z infrastrukturą”**. Autor przedstawił cel stosowania systemu ETCS (European Train Control System), praktyczne aspekty monitorowania urządzeń na pojazdach oraz platformy tor - pojazd. Następnie omówił strukturę systemu pokładowego ETCS i funkcje poszczególnych urządzeń w pojeździe. Na zakończenie przedstawi metodę estymacji kosztów i wykonalności projektów.

W następnym wystąpieniu **prof. Piotr Kisielewski i mgr inż. Ireneusz Bielak z Grupy DPK Systems**, przedstawili „Nowoczesne narzędzia IT dla kadry menadżerskiej w transporcie publicznym”. W prezentacji omówiono WEB- ową platformę będącą nowoczesnym narzędziem dla pracowników przedsiębiorstw transportowych ze ograniczeniami dedykowanymi np. dla kierowców, motorniczych, maszynistów itp. Prezentowane rozwiązanie stanowi narzędzie IT dla kadry menadżerskiej, umożliwiające integrację z narzędziami do obsługi procesów przewozowych. W ramach aplikacji *Portal Pracownika* możliwe jest np.: wnioskowanie o urlopy, zgłoszenia dyspozycyjności, informacji o zwolnieniach lekarskich, medycyna pracy analityka i raportowanie. Zastosowanie interaktywnych graficznych interfejsów wydatnie ułatwia prace menadżera korzystającego z tego narzędzia.

Sesję zakończyła prezentacja firmy QUATRO Sp. z o.o. wykonana przez **mgr. inż. Patryka Kucę Prezesa Zarządu QUATRO Sp. z o.o.** Firma oferuje nowoczesne rozwiązania wedingowe dla kolei.

Sesja II-ga dotyczyła „Roli i znaczenia transportu kolejowego w obsłudze aglomeracyjnych przewozów pasażerskich”. Obrady prowadził **prof. Piotr Kisielewski z Politechniki Krakowskiej**.

W pierwszym wystąpieniu” **dr inż. Wojciech Dignes – Wiceprezes Zarządu POLREGIO S.A.** przedstawił referat pt.: „Intermodalność niejedno ma imię”. Autor zaprezentował przykłady dobrych rozwiązań korzystania z różnych środków transportu wykorzystywanych podczas jednej podróży. Szczególną uwagę poświęcił rozwiązaniom realizowanym z udziałem POLREGIO S.A..

Kolejna prezentacja poświęcona była „Warszawskiemu systemowi biletowymi czyli smart city”. Pani **mgr Agnieszka Siekierska - Otłowska Dyrektor Pionu Handlowego ZTM Warszawa**, przedstawiła

działania związane z wprowadzaniem w Warszawie nowego systemu biletowego. W okresie 4 lat, od sierpnia 2025, gdy podpisana została umowa, do marca 2029 roku, gdy osiągnięta zostanie pełna funkcjonalność, uruchomiony zostanie nowoczesny system biletowy. Podstawowe elementy Warszawskiego systemu Biletowego (WSB) to: pracujący on-line system centralny, indywidualne konto pasażera, bilet przypisany będzie do różnych nośników np.: karty płatniczej, zegarka, telefonu, ew. plastikowej karty miejskiej. Niezależnie od aplikacji mobilnej i portalu pasażera zainstalowane będzie 13 tys. nowoczesnych kasowników w pojazdach i na bramkach metra. System będzie zintegrowany z aplikacjami zewnętrznymi (np. Jak Dojadę), siecią automatów stacjonarnych i siecią punktów obsługi podróżnych (POP).

W następnej prezentacji **dr inż. Marek Sokołowski z Warszawskiego Metra** omówił: „Utrzymanie taboru metra przy zastosowaniu rozwiązań elektroniczno-informatycznych.” Autor przedstawił założenia i model systemu predykcyjnego utrzymania taboru. Uzasadniony teoretycznie model możliwy będzie do wdrożenia w metrze warszawskim po spełnieniu szeregu warunków, w tym budowy specjalistycznej infrastruktury technicznej.

W kolejnym referacie **prof. Wojciech Bąkowski z Uniwersytetu Szczecińskiego** przedstawił „Problemy integracji przewozów pasażerskich w regionie”. Po scharakteryzowaniu cech zintegrowanego systemu transportu zbiorowego autor uwypuklił trudności integracji przewozów pasażerskich w regionie, zagrożenia i uwarunkowania wymagane do realizacji procesu integracji przewozów zbiorowych. Jako istotne zagrożenia uznane zostały: partykularne interesy polityków w poszczególnych samorządach, zróżnicowane uprawnienia mieszkańców poszczególnych gmin do przejazdów, udział we władzach instytucji kierujących transportem zbiorowym lokalnych polityków i brak kompetentnych specjalistów do zarządzania.

Jako następny **prof. Stefan Akira Jarecki z Wydziału Administracji i Nauk Społecznych PW**, omówił „Transportowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych a liberalizacją rynku przewozów pasażerskich”. W prezentacji zdefiniowano pojęcie pomocy publicznej, omówiono projekty nowych aktów prawnych UE, cele realizowane za pomocą przepisów o pomocy publicznej państwa i procedurę akceptacji pomocy publicznej. Autor przedstawił model liberalizacji przewozów pasażerskich zwracając uwagę na bariery dostępu do rynku, w szczególności konieczność stosowania rozwiązań dezintegracyjnych.

„Plany rozwojowe gdańskiego systemu transportu publicznego do roku 2032” przedstawił **mgr Lech Żurek – Wiceprezes GAIT**. Autor zaprezentował posiadany tabor, użytkowaną infrastrukturę transportową oraz strategię rozwoju miasta do 2030 roku.

W kolejnym referacie **mgr inż. Piotr Wakula, Dyrektor Biura Eksploatacyjno – Technicznego spółki „Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.”** przedstawił „Wpływ skutecznego pozyskania nowych pojazdów na rozwój Spółki Koleje Mazowieckie”. Podstawowe dane o Spółce uzupełniono informacjami o inwestycjach taborowych i korzyściach płynących ze skutecznego pozyskania nowych pojazdów.

Sesję zakończył **dr inż. Maciej Andrzejewski z Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP**, który przedstawił referat przygotowany wspólnie z Mateuszem Nowakiem z Politechniki Poznańskiej i Krzysztofem Lew z Politechniki Rzeszowskiej pt. „Stosowalność Park & Ride w transporcie aglomeracyjnym”. Autor omówił genezę, rozwój i stosowalność rozwiązań P&R w Polsce. Jako kluczowe wyzwania dla tworzenia P&R uznano: integrację systemów transportowych, rozproszenie przestrzenne miejsc pracy i zamieszkania, intensywny wzrost podróży determinujący rosnące potrzeby transportowe. Rozwiązania P&R to wyzwania w dużych miastach. Interesującym podsumowanie było przedstawienie analizy SWOT dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Sesja III-cia dotyczyła „Integracji w przewozach pasażerskich – podejście naukowe”. Obrady prowadzili **prof. Dariusz Tłoczyński z Uniwersytetu Gdańskiego**.

Jako pierwszy **mgr inż. Jan Kuźmiński – Prezes Zarządu MZA Warszawa Sp. z o.o.** przedstawił informację o historii, dniu dzisiejszym i perspektywach rozwoju MZA w referacie. „105 lat trakcji autobusowej w Warszawie”.

Następnie **mgr inż. Andrzej Kosobucki – Kierownik zespołu ds. transportu w Urzędzie Miasta Żory** przedstawił referat: „Eksploracja autobusów wodorowych – etap powiększenie floty”. Autor wymienił użytkowników autobusów wodorowych i miasta, w których przewiduje się ich wprowadzenie. Po omówieniu istniejących rodzajów napędu autobusów, przedstawił porównanie różnych rozwiązań ogniw i baterii zasilających autobusy wodorowe. Zdaniem autora korzystne jest zwiększenie pojemności baterii (do 300 kWh) umożliwiające większą możliwość rekuperacji, zdolność pokonywania większych wzniesień i mniejsze zużycie wodoru, co w efekcie powoduje większe możliwości operacyjne. Podobny efekt daje zastosowanie dwóch zestawów baterii. W referacie omówiono również zalety i wady różnych metod zaopatrywania autobusów w wodór.

W kolejnym referacie **prof. Aleksander Sobota z Politechniki Śląskiej i ZTM w Katowicach**, przedstawił referat: „Transport na żądanie – możliwości i ograniczenia”. Autor przedstawił genezę i przykłady stosowania transportu na żądanie w Polsce. W konkluzji stwierdzono, że wprowadzenie transportu na żądanie może spowodować osiągnięcie oszczędności wynikających np. z zawieszenia kursów regularnych o słabym wykorzystaniu (w ujęciu długookresowym). W przypadku wprowadzenia odpowiednich zmian legislacyjnych, mógłby stanowić uzupełnienie obecnej oferty publicznego transportu zbiorowego a w niektórych przypadkach pozwolić na rozwiązanie problemów wykluczenia transportowego na obszarach o rozproszonej zabudowie i niewielkiej gęstości zaludnienia. Taka forma transportu, spotyka się z zainteresowaniem mieszkańców obszarów, na których transport na żądanie funkcjonuje. Zdaniem autora zasadnym wydaje się prowadzenie badań wśród mieszkańców w gminach, na terenie których transport na żądanie funkcjonuje. Pozwoliłoby to na dalsze doskonalenie usług transportowych na tych obszarach, a także stanowiłoby podstawę do ewentualnego propagowania rozwiązań w tym zakresie na inne obszary, charakteryzujące się niskim popytem na usługi transportowe, w szczególności tereny podmiejskie oraz wiejskie.

Następnie **dr Jakub Majewski z Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych Uniwersytetu Warszawskiego i fundacji ProKolej** przedstawił „Metody monitorowania konkurencyjności przetargów na operatorów umów PSC w transporcie”. Autor przedstawił tezy zawarte w opracowaniu fundacji ProKolej „Jak rozwinąć konkurencję na torach”. Oprócz zasad kontraktowania usług kolejowych w Polsce, przedstawił kluczowe rozwiązania czwartego pakietu kolejowego a także korzyści wynikające z konkurencyjności na kolei. W podsumowaniu wskazano na ograniczenie procedur administracyjnych krępujących przewozy komercyjne oraz konieczności wzmocnienia roli i kompetencji organizatorów przewozów.

W referacie „Metodologiczne ramy oceny skutków priorytetyzacji publicznego transportu zbiorowego w miastach” **prof. Michał Wolański z SGH w Warszawie i dr inż. Krystian Birr z Politechniki Gdańskiej** przedstawili przesłanki i korzyści wynikające z kategoryzacji oraz korzyści wynikających z priorytetyzacji publicznego transportu zbiorowego. W artykule zwrócono uwagę na: bardziej efektywne wykorzystanie ograniczonej przestrzeni miejskiej; obniżenie kosztów i poprawę parametrów jakościowych oferty przewozowej; obniżenie emisji zanieczyszczeń oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego względem motoryzacji indywidualnej. Autorzy wskazali przykłady priorytetyzacji jako narzędzia podnoszenia efektywności operacyjnej operatorów.

Drugiego dnia Konferencji tj. 23 października odbyła się wycieczka techniczna do Firmy NEWAG S.A. w Nowym Sączu, w której udział wzięło 21 osób.

Sesję IV-tą dotyczącą „CPK jako integratora systemów transportowych w Polsce” prowadził **dr hab. Michał Wolański prof. SGH, Członek Rady Nadzorczej CPK Sp. z o.o.**

Jako wprowadzający do tematu sesji referat pt. „Fakty i mity na temat CPK” zaprezentował **prof. Michał Wolański**. Autor postawił szereg kontrowersyjnych tez, przedstawiając fakty i liczby popierające lub obalające niektóre obiegowe opinie. Kwestie te dotyczyły np.: CPK jako największego programu infrastruktury transportowej w Europie lub informacji o postępowaniu przetargowym. Autor rozprawił się z szeregiem mitów np., że Polski nie stać na CPK; że w projekcie CPK nic się nie dzieje, że wystarczyło przyjąć i budować; że program CPK został pocięty po 2023 roku, że duoport może zastąpić CPK, że Polski nie stać na koleje dużych prędkości (KDP, że prędkość 250 km/h na KDP byłaby lepsza niż 320 km/h i w końcu mitu, że CPK to krzywda dla mieszkańców. Po prezentacji wywiązała się ożywiona dyskusja.

Następnie **mgr inż. Agnieszka Bianchi – Ekspert ds. analiz transportowych CPK Sp. z o.o.** przedstawiła referat „Kompleksowe podejście do planowania i projektowania węzłów przesiadkowych” W prezentacji zwróciła uwagę na: kontekst węzłów przesiadkowych w projektach liniowych CPK w tym koncepcje lokalnych hubów mobilności. Autorka omówiła zagadnienie planowania i organizacji transportu dowozowego. Na zakończenie przedstawiła efekty „Warsztatów Transportowo – Urbanistycznych” w postaci koncepcji zagospodarowania stacji i otoczenia sześciu przykładowych stacji.

W kolejnym referacie **mgr inż. Paweł Pokora – Zastępca Dyrektora Biura - CPK Sp. z o.o.** przedstawił „Wyniki prognoz ruchu kolejowego dla Polski w perspektywie roku 2060”. Przedstawione informacje bazowały na wynikach uzyskanych z Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT) dla Europy Środkowo – Wschodniej (EŚW), który odzwierciedla międzynarodowe potoki ruchu oraz obszary przygraniczne: Niemiec, Czech i Słowacji; najważniejsze lotniska regionu EŚW; kraje bałtyckie: Litwę, Łotwę i Estonię. Jako efekt symulacji modelu przewiduje się: wzrost liczb podróżnych z 78 mln w 2024 r. do min. 120 mln a maks. ok. 140 mln pasażerów w 2050 r. pomimo ponad 2,5 krotnego wzrostu liczby podróżnych w kolei dalekobieżnej w ostatnich 10 latach. W ramach projektu Y prognozuje się nawet 3-krotnie wyższe potoki pasażerskie niż aktualnie występujące na sieci kolejowej dalekobieżnej. Koleje regionalne również mogą jeszcze wzrosnąć o blisko 50%, jednakże wzrost ten zostanie zatrzymany na przełomie lat 2035/2040 z powodu negatywnych trendów demograficznych. Nawet 25% podróży lotniczych w Europie Środkowo-Wschodniej może zostać przejętych przez Kolej Dużych Prędkości. W 2026 roku planowana jest aktualizacja prognoz ruchu, która uwzględni m.in. wyniki: projektu Zintegrowanej Sieci Kolejowej; badania Mobilności Transportowej Ludności Polski (GUS) i wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2025 (GDDKiA).

Jako następna **Magda Niewęglowska Z-czyni Dyrektora Biura Wdrażania Strategii i Planowania Podprogramu Kolejowego CPK Sp. z o.o.** przedstawiła „Status prac w ramach projektu Zintegrowana Sieć Kolejowa”. Autorka omówiła cel i przewidywane rezultaty projektu, jego fazy i etapy, prace zakończone i działania bieżące. Projekt będzie rekomendował jeden z 8 porównywanych wielokryterialnie wariantów Zintegrowanej Sieci Kolejowej dla długookresowego horyzontu. Przewidywane zakończenie projektu to luty 2026 roku.

W kolejnym wystąpieniu **prof. Dariusz Tłoczyński z Uniwersytetu Gdańskiego** przedstawił referat: „Prognoza ruchu lotniczego dla CPK, jako narzędzie dla rozwoju systemu transportowego Polski”. Prognoza powstała na zlecenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, obejmuje projekcję liczby pasażerów i operacji pasażerskich oraz ilości przewożonych towarów dla Polski na lata 2023-2040. Rok 2023 został przyjęty jako rok wyjściowy dla przygotowanej prognozy, w związku z posiadaniem dla tego roku pełnych danych statystycznych. Ponadto prognoza zawiera projekcję udziałów poszczególnych portów lotniczych w całkowitej liczbie pasażerów, towarów i operacji lotniczych, projekcję liczby pasażerów

dla największych portów lotniczych i prognozę współczynnika mobilności dla polskiego rynku. Prezentowane elementy prognozy zostały opracowane w interwałach pięcioletnich. Zdaniem autora, CPK będzie narzędziem transformacji systemu transportowego w Polsce a prognoza powinna być elementem integracji systemu transportu lotniczego, kolejowego i drogowego.

Na zakończenie **IV sesji** odbyła się dyskusja panelowa moderowana **przez prof. Dariusza Tłoczyńskiego**. Jako paneliści wystąpili: prof. Juliusz Engelhardt, prof. Michał Wolański, mgr inż. Agnieszka Bianchi, mgr inż. Paweł Pokora i mgr inż. Magda Niewęłowska. W ożywionej dyskusji poruszano problemy: realności inwestycji w tabor kolejowy; współpracy CPK z jednostkami samorządu terytorialnego; związku koncepcji „szprych kolejowych” z projektem Zintegrowanej Sieci Kolejowej; szczegółowości projektu ZSK, w tym aspekcie pytano również o wpływ rozwiązań urbanistycznych na wielkość podróży aglomeracyjnych. Prof. Michał Wolański odpowiadał na pytanie o przewidywany okres, po którym Spółka CPK zacznie przynosić zyski i dlaczego zrezygnowano z inwestora zagranicznego.

Sesję V – poświęconą „**Wspieraniu Publicznego Transportu Zbiorowego PTZ przez Unię Europejską**”, prowadził **dr inż. Józef Suda z Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej**.

W sesji odbyły się trzy prezentacje w trybie on-line i panel dyskusyjny. Jako pierwsza **mgr Joanna Świdarska Dyrektor Departamentu Transportu Zbiorowego CUPT** zaprezentowała referat „Wsparcie finansowe projektów związanych z transportem miejskim w ramach Programu FEnIKS”. Celem programu jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. O dofinansowanie mogą występować jednostki samorządu terytorialnego oraz formy ich współpracy (związki, stowarzyszenia, porozumienia), w tym związki metropolitalne, organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Wsparcie jest dedykowane miastom wojewódzkim i innym miastom objętym w okresie programowania 2014-2020 instrumentem ZIT oraz ich obszarom funkcjonalnym z wyłączeniem obszaru Polski wschodniej. Maksymalny poziom dofinansowania UE w projekcie to 85%. Z funduszy programu FEnIKS finansować można: zakup nowego taboru zeroemisyjnego; zakup nowych baterii do autobusów elektrycznych i trolejbusów (maksymalnie w 20 sztukach taboru); retrofit baterii autobusów elektrycznych; wymianę ładowarek starszej generacji. Dofinansowanie może obejmować również modernizację trakcji trolejbusowej dla taboru zakupionego w ramach projektu oraz budowę, zakup i instalację infrastruktury technicznej do ładowania baterii autobusów.

Kolejny referat wygłosiła **dr Małgorzata Kędzior-Laskowska z Uniwersytetu Warmińsko – Olsztyńskiego w Olsztynie** pt.: „Wzorce mobilności mieszkańców dużych miast w Polsce”. Autorka zaprezentowała badanie wykonane w 2024 r. na nielosowej (kwotowej) próbie 664 osób. Pytania badawcze dotyczyły: preferowanych formy przemieszczania; grup wiekowych stanowiących o „zielonej” mobilności; wpływu liczby rowerów i hulajnóg w gospodarstwach domowych na codzienne formy przemieszczania się. Z badania wynika, że 28% respondentów codziennie lub prawie codziennie korzysta z PTZ a 42% z prywatnych samochodów. Większość respondentów to osoby 60+, które przynajmniej raz w miesiącu jeżdżą komunikacją publiczną i samochodami. W gospodarstwach domowych osób w wieku 30-39 i 40-49 jest najwięcej samochodów i rowerów. Osoby w wieku 40-49 lat najczęściej (przynajmniej raz w miesiącu) jeżdżą rowerami prywatnymi i współdzielonymi.

Pani **mgr Marlena Rozkosz ze Starostwa Powiatowego w Ostródzie** w prezentacji on-line odniosła się do „Projektu Ustawy o Transporcie Publicznym”. Autorka zwróciła uwagę na opracowanie wspólnego

planu transportowego przez marszałka na podstawie propozycji niższych szczebli z koniecznością określenia przewidywanego minimalnego standardu częstotliwości połączeń. Wątpliwości autorki budzi interpretacja projektowanych zmian a w szczególności zmiany art. 18b, art. 68 pkt 4 i art. 86 ust. 2 pkt 2a 4 ustawy o transporcie drogowym. Podobnie jak ograniczenie w ustawie o FRPA do linii wskazanych w planie transportowym województwa bez uwzględnienia możliwych zakłóceń i wątpliwości dotyczące określenia przewozów na żądanie. Autorka kwestionuje konieczność dołączania do wniosku o objęcie dopłatą z FRPA wykazu autobusów i zgłasza wątpliwości interpretacyjne projektowanych przepisów przejściowych.

Pani Marlena Rozkosz zwróciła uwagi ogólne na:

uzasadnienie do projektu ustawy w dużej mierze nie wyjaśnia proponowanych zmian i intencji projektodawcy, stanowiąc przepisana „innymi słowami” treść projektowanych przepisów albo wręcz odnosi się do rozwiązań, które w projekcie znalazły swoje odzwierciedlenie niż według uzasadnienia powinno się tam znaleźć.

Dodatkowo, w niektórych miejscach uzasadnienie omawia rozwiązania, które w odmienny sposób proponuje się uregulować w projektowanych przepisach.

Warto nadmienić, że projekt zawiera mnóstwo błędów o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym, czasami budzącymi wątpliwości co do prawidłowości odesłań i intencji projektodawcy,

oraz uwagi szczegółowe:

ZMIAN W USTAWIE Z DNIA 16 GRUDNIA 2010 R. O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

przewozy na żądanie to nie to samo co przewozy *door to door*,

dlaczego katalog osób, które będą mogły skorzystać z tej formy transportu został zawężony do osób powyżej 75 roku życia, niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej,

brak w projekcie przepisów wskazujących na obowiązek i termin na rozpatrzenie wniosku organizatorów niższych szczebli oraz wprowadzenia zmian w planie transportowym.

opracowanie „wspólnego” planu transportowego dla całego województwa – biorąc pod uwagę wątpliwości dotyczące konieczności przeprowadzenia weryfikacji w zakresie pokrywania się linii komunikacyjnych lub ich części – wydaje się zadaniem w praktyce niemożliwym do zrealizowania,

standard częstotliwości - nie wszędzie jest potrzeba zapewnienia przewozów we wskazanych porach czy dniach (tu ponownie warto zauważyć, że pojęcia „rano”, „po południu” i „wieczorem” są niedookreślone – np. dla jednego wieczór to godz. 18, a dla drugiego godz. 22, co może rodzić kolejne problemy interpretacyjne

czy minimalny standard częstotliwości ma dotyczyć przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w tym tych utworzonych w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu), czy również przewozów komercyjnych,

co w przypadku, w którym przewoźnik komercyjny aktualnie zapewnia połączenie z siedziby władz powiatu do siedziby władz gminy, ale nie realizuje tych połączeń np. w weekendy i święta. Czy w takiej sytuacji, jeżeli nie ma zgłoszeń mieszkańców o niezaspokojonych potrzebach, organizator musiałby zorganizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej w pełnym, przewidzianym w projekcie zakresie i tym samym „wejść” przewoźnikowi komercyjnemu na linię, na której do tej pory to on z powodzeniem realizował przewozy, czy tylko w takim zakresie, w jakim przewozy te nie są realizowane przez przewoźnika komercyjnego?

ZMIAN W USTAWIE Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM:

z jednej strony mówi się o minimalnej częstotliwości przewozów, a z drugiej projektowany przepis odsyła do art. 12 ust. 1b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, który przewiduje trzy kryteria, którymi należy kierować się przy wyznaczaniu linii służącej przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu. A jeżeli kryteria te mają dotyczyć zarówno przewozów komercyjnych, jak i użyteczności publicznej, to doprecyzowanie w art. 12 ust. 1b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ, iż kryteria te odnoszą się do wykluczenia komunikacyjnego wprowadza poważne wątpliwości interpretacyjne

wyduje się, że ocena spełniania standardów określonych w projektowanym art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ powinna odnosić się kompleksowo do regularnych przewozów osób realizowanych na obszarze właściwości organizatora, nie tylko tych korzystających z **Funduszu**, co byłoby niezgodne z definicją publicznego transportu zbiorowego i stałoby w sprzeczności z ideą zaspokajania podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców.

czy celowym jest wyłączenie przesłanki z art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o PTZ – tzw. zakłócenia czy może wynika to z przeoczenia? Nierzadkimi są sytuacje, w których przewoźnik informuje, że za miesiąc czy kilka miesięcy przestaje obsługiwać daną linię komunikacyjną. Wyłączenie możliwości skorzystania z przesłanki zakłóceń bardzo negatywnie wpłynie na walkę z wykluczeniem transportowym i uniemożliwi organizatorom przeprowadzenie sprawnego procesu niezwłocznego zapewnienia przewozów swoim mieszkańcom. Należy wspomnieć, że na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ umowa może być zawarta na 12 miesięcy z możliwością jej przedłużenia, ale łączny okres jej obowiązywania nie może przekroczyć 2 lat. Okres ten umożliwiłby organizatorom na wprowadzenie stosownych zmian w planie transportowym województwa, bez szkody dla mieszkańców, którzy byliby pozbawieni transportu.

w omawianym art. 6a mówi się o „liniach komunikacyjnych, na których mogą być realizowane przewozy w formule transportu na żądanie”, w projektowanych przepisach zmieniających ustawę o PTZ (art. 12 ust. 1 pkt 1a), wśród elementów planu wskazano „obszary, na których mogą być realizowane przewozy w formule transportu na żądanie”. Dodatkowo, w uzasadnieniu czytamy, że „Dopłatą będą mogły być również objęte przewozy okazjonalne (na żądanie), które będą realizowane w gminach na obszarach o niskim zaludnieniu, w razie potrzeby, dla pasażerów najbardziej narażonych na wykluczenie komunikacyjne, np. dla osób starszych, poddawanych długotrwałemu leczeniu, dzieci lub młodzieży, na określonej trasie.” – niespójność, która będzie rodzić problemy interpretacyjne czy celowe działanie (jak organizator będzie chciał dofinansowania z Funduszu, to będzie musiał wskazać konkretne linie i tym samym przystanki, na których pasażerowie będą mogli skorzystać z usługi?).

projektowane art. 10a ust. 4 pkt 7 oraz art. 11d ust. 4 pkt 10 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o FRPA - zdecydowanie bardziej trafnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie – zamiast wykazu autobusów z określeniem roku produkcji – zobowiązania organizatora do zapewnienia realizacji przewozów objętych dopłatą autobusami spełniającymi kryteria, o których mowa w art. 11f ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o FRPA, a po podpisaniu umowy z operatorem – do przesłania stosownego wykazu pojazdów potwierdzającego spełnianie wymagań ustawowych

UWAGI DO PROJEKTOWANYCH PRZEPISÓW PRZEJŚCIOWYCH

art. 6 projektu ustawy - niezrozumiała jest intencja projektodawcy. Uzasadnienie również nie wyjaśnia w jakim zakresie przedmiotowy przepis miałby znaleźć zastosowanie w praktyce. Czy w dniu wejścia w życie ustawy wszystkie funkcjonujące linie mają być realizowane z uwzględnieniem zasad wynikających z art. 12 ust. 1b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ (?) - biorąc pod uwagę, iż kryteria wskazane w ww. art. 12 ust. 1b są niedookreślone i mają odnosić się do linii utworzonych w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, a ich doprecyzowanie ma nastąpić w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu wydanym na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ

art. 7 projektu ustawy- mając na uwadze wątpliwości zgłoszone do projektowanego art. 6, niezrozumiałym jest relacja pomiędzy projektowanym art. 6 i art. 7. Z jednej strony projektodawca przewiduje, że do postępowań w sprawie umów stosuje się przepisy dotychczasowe, a z drugiej wprowadza obowiązek uwzględniania zasad wynikających z projektowanego art. 12 ust. 1b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o PTZ od dnia wejścia w życie nowelizacji. Może to spowodować z kolei, iż przewozy, które będą realizowane na podstawie ww. umów, nie będą spełniać kryteriów, o których mowa w art. 12 ust. 1b ww. ustawy

W ramach **V-tej sesji** odbył się drugi panel dyskusyjny „**Wykluczenie transportowe**”, który moderował **mgr inż. Tadeusz Bartosiński członek Zespołu ds. Wykluczeń Transportowych przy Ministrze Infrastruktury**. W panelu uczestniczyli: prof. Wojciech Bąkowski, prof. Dariusz Tłoczyński, mgr Marlena Rozkosz (on-line) i dr inż. Józef Suda.

Referat wprowadzający „Jednostkowy przypadek opisu popytu *wykluczenia transportowego*” wygłosił **prof. Wojciech Bąkowski** przedstawiając zmiany w zasobach i zachowaniach mieszkańców wsi Strzeszów i gminie Trzcianko - Zdrój. Autor zwraca uwagę na zmiany demograficzne, zmiany w wysokościach dochodu i oczekiwanym komforcie dotarcia do celu podróży.

Tezy do dyskusji panelowej przedstawił **mgr inż. Tadeusz Bartosiński** prezentując „Propozycję Ministerstwa Infrastruktury ograniczenia wykluczenia społecznego – (transportowego)”. Pan Tadeusz Bartosiński przedstawił wyniki prac zespołu eksperckiego powołanego przez Ministerstwo Infrastruktury dotyczące analizy aktów prawnych w tym: Ustawy o PTZ, Ustawy o FRPA; Ustawy o

Transportie Drogowym i Ustawy Prawo Przewozowe. W czerwcu 2025 Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło projekt zmian legislacyjnych ustawy o PTZ (UD 232), do którego różne organizacje (m.in.: ZW RP, ZPP, PITSiS, SITK/O Radom) przedstawiły swoje uwagi. Do zakończenia Konferencji Ministerstwo Infrastruktury nie odniosło się do nich. Zmiany objęły między innymi: definicje: przewozu o charakterze użyteczności publicznej, wykluczenia komunikacyjnego i transportu na żądanie. W trakcie dyskusji paneliści przedstawili swoje opinie dotyczące wykluczenia komunikacyjnego. Prof. Dariusz Tłoczyński zauważył, że właściwe jest posługiwanie się terminem „wykluczenie transportowe”, natomiast dr inż. Józef Suda zwrócił uwagę, że „wykluczanie transportowe” to nie tylko brak dostępności do PTZ ale również nieakceptowalny standard podróży.

Panel VI ty prowadzony przez **mgr. inż. Waldemara Fabirkiewicza i mgr. inż. Tadeusza Bartosińskiego** stanowiło podsumowanie konferencji i wypracowanie wniosków.

Sesję prowadzili: **mgr inż. Waldemar Fabirkiewicz, mgr inż. Tadeusz Bartosiński i dr inż. Józef Suda**. Podkreślono, że formuła bezpośrednich spotkań uczestników konferencji jest źródłem nowych interesujących pomysłów. Uczestnicy konferencji stanowili szerokie spektrum reprezentantów administracji państwowej i samorządowej, organizatorów transportu, operatorów drogowych i szynowych a także przedstawiciele wyższych uczelni, instytutów branżowych oraz organizacji technicznych, społecznych i gospodarczych. Przedstawiciele uczestników konferencji zostali zobowiązani do wystąpienia do wiceministra Stanisława Bukowca w Ministerstwie Infrastruktury postulując uwzględnienie uwag przedstawicieli SITK RP w propozycji nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W podsumowaniu stwierdzono konieczność kompleksowego podejścia uwzględniającego zarówno wykluczenie transportowe jak i tematy ekologiczne.

Na zakończenie **Waldemar Fabirkiewicz i Tadeusz Bartosiński** zamknęli obrady i pożegnali uczestników.

Sprawozdanie wykonał:

.....
dr inż. Józef SUDA